



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

KLASA: 022-03/22-01/13  
URBROJ: 6521-31-22-01  
Zagreb, 26. siječnja 2022.

**D.E.U. br. 21/021**

**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  
Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o  
uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar  
Unije, Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost  
tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i Uredbe (EU)  
2015/757 COM (2021) 551**

koje je Koordinacija za unutarnju i vanjsku politiku Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom KLASA: 022-03/22-07/12, URBROJ: 50301-21/06-22-2 na sjednici održanoj 18. siječnja 2022.

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) 551  
- COM (2021) 551  
Na znanje: INFODOK služba

## PRIJEDLOG OKVIRNOG STAJALIŠTA RH

### *Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):*

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije, Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i Uredbe (EU) 2015/757

*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757*

Brojčana oznaka dokumenta COM(2021) 551 final

**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 u MVEP:**

Sektor za COREPER I

**Nadležna radna skupina Vijeća EU:**

Radna skupina Vijeća EU za okoliš

**Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:**

Europska komisija (dalje u tekstu: Komisija) je 14. srpnja 2021. godine objavila Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije, Odluke (EU) 2015/1814 o

uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i Uredbe (EU) 2015/757.

Postojeće zakonodavstvo za sustav trgovanja emisijama EU-a (u daljnjem tekstu: EU ETS) je izmijenjeno 2018. godine, a prema tim izmjenama bi se do 2030. godine ostvarilo smanjenje emisija iz EU ETS-a za 43% u odnosu na emisije iz 2005. godine. Provedene analize su pokazale da će sektori uključeni u EU ETS postići smanjenje od 51% do 2030. godine u odnosu na 2005. godinu, ako zakonodavstvo ostane nepromijenjeno.

Premda to znači da bi bio premašen cilj smanjenja od 43%, očekivano smanjenje ne bi bilo dovoljno za postizanje ukupnog cilja smanjenja od 55% u odnosu na emisije iz 1990. godine. Zbog toga se opći cilj Direktive 2003/87/EZ (u daljnjem tekstu: EU ETS direktiva) revidira kako bi odgovarao ambicijama smanjenja emisija od najmanje 55% do 2030. godine i putanji koja bi do 2050. godine trebala rezultirati klimatskom neutralnošću. Doprinos sektora obuhvaćenih EU ETS-om trebao bi biti smanjenje od 61% do 2030. godine u usporedbi s emisijama iz 2005. godine.

Kako bi i ostali sektori dali odgovarajući doprinos smanjenju emisija, predlaže se uključivanje sektora pomorskog prometa u postojeći EU ETS, a za sektore zgradarstva i cestovnog prometa osniva se poseban EU ETS odvojen od sustava za postrojenja, zrakoplovstvo i pomorstvo.

Glavni elementi EU ETS direktive za koje su predložene izmjene podijeljeni su u sljedeće skupine:

- 1.) Ograničenje emisijskih jedinica i povećanje linearnog faktora smanjenja,
- 2.) Istjecanje ugljika (eng. *carbon leakage*, CL) i CBAM (Uredba o uspostavi mehanizma za prilagodbu ugljika na granicama),
- 3.) EU ETS za zrakoplovstvo,
- 4.) Proširenje na pomorstvo uključujući MRV (eng. *monitoring, reporting and verification* - praćenje, izvješćivanje i verifikacija),
- 5.) Novi EU ETS za cestovni promet i zgradarstvo,
- 6.) EU mehanizam za stabilnost tržišta (eng. *Market stability reserve*; MSR)
- 7.) Financijske odredbe i prihodi (MF, Modernizacijski fond i IF, Inovacijski fond)

## **1. OGRANIČENJE EMISIJSKIH JEDINICA I LINEARNI FAKTOR**

(Članak 9., članak 10.a. točka 1.)

Linearni faktor smanjenja se mijenja i iznosit će **4,2%**, a primjenjuje se od godine koja slijedi nakon godine u kojoj stupaju na snagu izmjene EU ETS direktive. Povećani faktor smanjenja emisije se primjenjuje u kombinaciji s jednokratnim snižavanjem ukupne kvote, kako bi novi linearni faktor smanjenja imao isti učinak kao da je primijenjen od 2021. godine. Time se osigurava da se ukupne količine emisijskih jedinica smanjuju brže kako bi se do 2030. godine postiglo zadano **smanjenje emisija u EU ETS-u od 61% u odnosu na 2005. godinu**. Osim toga, od godine koja slijedi nakon godine u kojoj stupaju na snagu izmjene EU ETS direktive ukupna kvota će se povećavati za količinu emisijskih jedinica koja odgovara emisijama od

pomorskog prometa iz 2018. i 2019. godine prilagođeno za linearni faktor smanjenja od 2021. godine. U prvoj godini ovo povećanje iznosi 79 milijuna emisijskih jedinica.

**Primjeri utjecaja linearnog faktora smanjenja jedinica (eng. *Linear reduction factor, LRF*) na besplatne emisijske jedinice za postrojenja:**

**1.) operater s djelatnošću izgaranja goriva**

**Od 2013.-2020. godine (LRF=1,76%)** imao je pravo na besplatnu dodjelu 4.867 emisijskih jedinica u 2013., a taj se iznos smanjivao do 1.596 emisijskih jedinica 2020. godine s obzirom na međusektorski korekcijski faktor smanjenja i činjenicu da nije izložen istjecanju ugljika (tablica br. 1.). Konkretno, ovaj operater je za 8 godina u razdoblju trgovanja od 2013.-2020.g. emitirao ukupno 38.760 t CO<sub>2</sub> te je toliko trebao predati u Registar Unije. Besplatno je postrojenju dodijeljeno 25.434 emisijskih jedinica, što znači da je operater tijekom navedenog razdoblja kupio 13.326 emisijskih jedinica, odnosno 34,38% od ukupno 38.760 t CO<sub>2</sub>, a u svrhu ispunjenja obveza u okviru EU ETS-a.

Tablica br. 1.: Pregled emisija, besplatne dodjele jedinica i njihove razlike u razdoblju od 2013. do 2020.

Godina	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	Ukupno
Emisije	6.027	5.182	4.859	4.784	4.773	4.711	4.395	4.029	38.760
Besplatna dodjela	4.867	4.356	3.858	3.376	2.908	2.455	2.018	1.596	25.434
Razlika (emisije-besplatna dodjela)	1.160	826	1001	1408	1865	2256	2377	2433	13.326

**U ovom razdoblju trgovanja od 2021. do 2025. (LRF =2,2%)** isti operater dobivat će još manje besplatnih jedinica (preliminarno je određeno da će mu se dodijeliti 973 emisijskih jedinica) te će posljedično morati više jedinica kupovati (tablica br. 2.).

Tablica br. 2.: Besplatna dodjela u razdoblju od 2021.-2025. godine

Godina	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.
Preliminarna besplatna dodjela	973	973	973	973	973

**S povećanjem LRF na 4,2%** taj iznos besplatnih emisijskih jedinica će se i dalje smanjivati, tako da će iznos jedinica koje će to postrojenje godišnje dobivati vjerojatno biti ispod 500 emisijskih jedinica.

**2.) operater s djelatnošću proizvodnje cementa**

Od 2013.-2020. godine imao pravo na besplatnu dodjelu 547.598 emisijskih jedinica u 2013., a taj se iznos smanjivao do 478.858 emisijskih jedinica 2020. (tablica br. 3.). U 8 godina emitirao je ukupno 4.494.506 t CO<sub>2</sub> koliko je trebao predati u Registar Unije. Besplatno je postrojenju dodijeljeno 4.108.585 emisijskih jedinica, što znači da je operater tijekom navedenog razdoblja kupio 385.921 emisijskih jedinica, odnosno 8,59% u svrhu ispunjenja obveza u okviru EU ETS-a.

Operater je prosječno godišnje emitirao 561.813 t CO<sub>2</sub> u razdoblju od 2013.-2020. godine.

Tablica br. 3.: Pregled emisija, besplatne dodjele jedinica i njihove razlike u razdoblju od 2013. do 2020.

Godina	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	ukupno
Emisija	435852	488526	520087	515541	600700	636897	651312	645591	4494506
Besplatna dodjela	547598	538086	528464	518740	508911	498988	488940	478858	4108585
Razlika (emisije-besplatna dodjela)	-111746	-49560	-8377	-3199	91789	137909	162372	166733	385921

U razdoblju od 2021. do 2025. navedeni operater bi trebao godišnje dobiti preliminarno besplatno 428.871 emisijsku jedinicu (tablica br. 4.).

Tablica br. 4.: Besplatna dodjela u razdoblju od 2021.-2025. godine

Godina	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.
Preliminarna besplatna dodjela	428871	428871	428871	428871	428871

S povećanjem LRF na 4,2% taj iznos besplatnih emisijskih jedinica će se i dalje smanjivati, tako da će iznos jedinica koje će to postrojenje godišnje dobivati vjerojatno biti ispod 400.000 emisijskih jedinica.

Postrojenjima će se besplatno dodjeljivati još i manje emisijskih jedinica, jer će biti postrožene referentne vrijednosti za proizvode, toplinu i gorivo (u smislu ispuštene tone CO<sub>2</sub> po toni proizvedenog proizvoda/topline/goriva u odnosu na 10% najefikasnijih postrojenja u EU-u), o kojima ovisi količina jedinica koje se dodjeljuju besplatno.

U Republici Hrvatskoj (dalje u tekstu: RH) su u EU ETS uključena 45 postrojenja i do sada nisu mogla dostići referentne vrijednosti 10 % najefikasnijih EU postrojenja iz pojedinih sektora (u smislu ispuštene tone CO<sub>2</sub> po toni proizvedenog proizvoda). Tako je referentna vrijednost za sivi cementni klinker u razdoblju 2013.-2020. iznosila 0,766 CO<sub>2</sub>/toni klinkera, dok nova vrijednost 2021.-2025. iznosi 0,693 klinkera (postrojenja u RH imaju prosjek 0,825). Obzirom na novi cilj smanjenja emisija u EU ETS-u od 61% navedene referentne vrijednosti će se ponovno ažurirati.

U RH emisije iz EU ETS-a od 2005. do 2019. iznose od 32% do 41% ukupnih emisija stakleničkih plinova (tablica br. 5.) i vidljiv je trend smanjenja emisija uglavnom vezan za smanjenje broja postrojenja (73 postrojenja u 2013., 45 u 2019.).

Tablica br. 5. Pregled emisija iz EU ETS-a 2013.-2020.

EMISIJE (*1000 T)	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ETS-Registar unije	12.426,10	10.525,50	10.419,80	12.957,80	8.785,90	8.387,10	8.386,10	8.267,10	8.367,80	7.444,60	7.541,70

Uz gore navedenu činjenicu da će subjekti uključeni u EU ETS morati kupovati više jedinica jer će besplatno dobivati značajno manje, doći će i do smanjenja ukupnog broja raspoloživih emisijskih jedinica na tržištu raspoloživih za kupovinu čime će se povećati njihova cijena, koja je u konstantnom porastu (30. studenoga 2021. cijena iznosi 74,82€/tCO<sub>2</sub>).

Tako je npr. postrojenje za proizvodnju električne energije koje je emitiralo oko 3,4 milijuna tCO<sub>2</sub> tijekom 2017. godine, da bi ispunilo svoje obveze moralo je osigurati sredstava u iznosu od 20 milijuna € dok je u 2019. taj iznos bio 4 puta veći (86 milijuna €). Uz prosječnu cijenu od 50 € taj iznos ide i na 170 milijuna €.

## **2. ISTJECANJE UGLJIKA (CL) I CBAM** (Članak 2., članak 10a., članak 10a.(1) i Prilog I.)

Mehanizam za prilagodbu ugljika na granicama (eng. *Carbon Border Adjustment Mechanism*, CBAM), bit će ključan element paketa instrumenata EU-a kojim će se rizici od izmještanja proizvodnje u treće zemlje, a koji proizlaze iz povećanja klimatskih ambicija Unije, nastojati smanjiti. Uspostavlja se prijelazno razdoblje za prilagodbu postrojenja u EU ETS-u na postupno smanjenje besplatne dodjele kako se uvode mjere za CBAM. **Primjenjivao bi se novi faktor (CBAM faktor, odnosno faktor mjera za graničnu prilagodbu ugljika) te bi se istovremeno smanjivale besplatne emisijske jedinice za 10% 2026. godine i svake bi se godine potom smanjivao za dodatnih 10%, što bi, za sektore obuhvaćene ovom mjerom, dovelo do potpunog ukidanja besplatne dodjele jedinica postrojenjima u EU ETS-u 2035. godine.** Emisijske jedinice nastale kao rezultat reducirane količine besplatne dodjele prebacit će se u Inovacijski fond.

Postrojenja koja nemaju tehničkih mogućnosti smanjenja emisija uslijed same prirode proizvodnog procesa, npr. smanjenja procesnih emisija, morat će kupiti emisijske jedinice za emisije koje nije moguće smanjiti.

U RH, CBAM će se primjenjivati i na postrojenja koja su u EU ETS-u: Holcim (Hrvatska) d.o.o., Cemex Hrvatska d.d. i NEXE d.d. (cement), Petrokemija d.d. (gnojivo), Impol-TLM d.o.o. (aluminij), ABS Sisak d.o.o. (željezo).

## **3. EU ETS ZA ZRAKOPLOVNI SEKTOR**

Komisija je objavila dva prijedloga izmjena EU ETS direktive povezana sa sektorom zrakoplovnog prometa i predmet su posebnog okvirnog stajališta.

## **4. PROŠIRENJE NA POMORSTVO UKLJUČUJUĆI MRV** (Članak 3., članak 3.g. do 3.ge. i članak 16.)

Prijedlogom se proširuje područje primjene EU ETS-a na pomorski promet, odnosno na emisije od putovanja unutar EU-a, na polovicu emisija od putovanja izvan EU-a, uz uvjet da je polazna ili dolazna luka u državi članici (dalje u tekstu: DČ) i na emisije brodova na vezu u lukama u EU-u. Za kupoprodaju jedinica na dražbi, prijenos, predaju i poništavanje jedinica u Registru Unije te kazne, predlaže se primjena pravila kao za postojeće sektore uključene u EU ETS.

Obveza predaje emisijskih jedinica u sektoru pomorskog prometa postupno se uvodi u razdoblju od 2023. do 2025. godine (20% verificiranih emisija za 2023., 45% za 2024. i 75% za 2025.), a 100% verificiranih emisija za 2026. godinu i svaku godinu nadalje. Sve nepredane jedinice u prijelaznom razdoblju 2023.-2025. bit će poništene (ne stavljaju se na dražbu). Administrativno tijelo za pojedinu brodarsku kompaniju u određenoj DČ određeno je ovisno o tome gdje je kompanija registrirana, a ako društvo nije registrirano niti u jednoj DČ, tada se za potrebe administracije dodjeljuje DČ u kojoj je imalo najviše pristajanja u prethodne dvije godine praćenja.

U RH u 2020. godini obvezu praćenja i izvješćivanja imalo je 27 brodova čije su emisije bile ukupno 220.000 tona CO<sub>2</sub>, (s prosječnim emisijama od 110,3 kg CO<sub>2</sub> po nautičkoj milji). Uz pretpostavku da emisije ostanu na razini iz 2020., prema prijedlogu će 2023. morati kupiti oko 44.000 emisijskih jedinica (oko 2,2 milijuna € po cijeni od 50 € po jedinici) kako bi podmirili svoje obveze.

## **5. NOVI EU ETS ZA CESTOVNI PROMET I ZGRADARSTVO (POGLAVLJE IVa.)**

Od 2025. godine će se uspostaviti EU ETS za zgradarstvo i cestovni promet, i to kao samostalni sustav odvojen od EU ETS-a za postrojenja, zrakoplove i brodove. Tijekom prve godine će se od subjekata reguliranih ovim sustavom zahtijevati da ishode dozvolu za emisije stakleničkih plinova i da izvijeste o emisijama za 2024. i 2025. godinu. Izdavanje emisijskih jedinica i obveze predaje jedinica bit će primjenjivi od 2026. godine. S obzirom na prilično velik broj malih subjekata, (npr. zgrade i automobili) u sektoru zgradarstva i cestovnog prometa, kao i zbog tehničke izvedivosti i administrativne efikasnosti, sustav neće biti reguliran na toj razini, nego na opskrbljivačima energije i goriva, koji se koriste u sektoru zgradarstva i sektoru cestovnog prometa. Subjekti koji će biti uključeni su već definirani u skladu sa sustavom trošarina Direktive Vijeća (EU) 2020/262, zbog toga što već postoji robustan mehanizam praćenja i izvješćivanja o količinama goriva puštenih u potrošnju za potrebe oporezivanja u okviru te direktive. Obveze praćenja, izvješćivanja i verifikacije u sektoru zgradarstva i cestovnog prometa bit će u najvećoj mogućoj mjeri usklađene s postojećim mehanizmima za postrojenja i zrakoplovstvo.

**Gornja granica emisije za taj posebni EU ETS bit će postavljena od 2026. godine, a temeljit će se na podacima iz Inventara emisija stakleničkih plinova i doprinosu smanjenja emisija u tim sektorima do 2030. od 43 % u odnosu na 2005. U skladu s time definira se odgovarajući faktor linearnog smanjenja. Kada se u novom EU ETS-u uspostavi praćenje i izvješćivanje, ukupna količina emisijskih jedinica za 2028. godinu bit će prilagođena na temelju raspoloživih podataka iz sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije za razdoblje 2024.-2026.**

**Emisijske jedinice za novi EU ETS dat će se na dražbu jer besplatna dodjela neće biti moguća. Kako bi se osigurao nesmetan početak trgovanja emisijama u novom sustavu, unaprijed će se isporučiti određeni iznos emisijskih jedinica. S dražbama će se započeti 2026. godine, a količina koja će se dati na dražbu iznosi 130% količine emisijskih jedinica za dražbu u toj godini. Dodatna količina emisijskih jedinica služila bi samo za predaju jedinica subjekata**

u sektoru zgradarstva i cestovnog prometa, a oduzela bi se od količina jedinica koje se prodaju na dražbi u razdoblju 2028.-2030. Osim toga, radi osiguranja stabilnosti tržišta od samog početka Rezerva za stabilnost tržišta će biti u funkciji i za sektore novog sustava trgovanja, za što će se donijeti posebna pravila. **U rezervi će se 2026. godine kreirati 600 milijuna jedinica.** Budući da je sustav nov, uspostavljaju se mjere ublažavanja usmjerene na potencijalni rizik od prekomjerne volatilnosti cijene koja bi mogla biti posebno visoka na početku trgovanja u novim sektorima. Mjere se odnose na otpuštanje određene količine emisijskih jedinica iz rezerve za stabilnost tržišta (50, odnosno 150 milijuna jedinica), ovisno o razini povećanja prosječne cijene emisijskih jedinica na dražbi.

S ciljem rješavanja prijelaznih i socijalnih izazova oblikovanja cijene u novim sektorima, kao i radi osiguranja ciljane potpore inovacijama, 150 milijuna emisijskih jedinica izdanih u novom EU ETS-u stavit će se na raspolaganje Inovacijskom fondu za poticanje zelene tranzicije.

#### **6. MSR – REZERVA ZA STABILNOST TRŽIŠTA** (Članak 1.(4.a.), članak 1.(5), članak 1.(5.a), članak 1.a.)

Prijedlogom se izmjenjuje izračun ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju kako bi se uključile i emisijske jedinice izdane za zrakoplovstvo. Uredbom (EU) 2017/2392 izmijenjen je članak 12.(3) EU ETS direktive da se svim operaterima omogući korištenje svih emisijskih jedinica izdanih za obvezu predaje jedinica, uključujući jedinice za zrakoplovstvo, dok prije operateri postrojenja nisu mogli koristiti jedinice za zrakoplovstvo za pokrivanje svojih emisija u Registru Unije.

Prijedlogom se izmjenjuje mehanizam stope unosa emisijskih jedinica, na način da se količina jedinica koje se unose u rezervu računa kada je ukupan broj jedinica u optjecaju između 833 milijuna i 1096 milijuna na sljedeće načine:

- ako je ukupan broj jedinica u optjecaju manji od 833 milijuna nema spremanja u rezervu;
- ako je ukupan broj jedinica u optjecaju između 833 i 1096 milijuna, stopa unosa će biti jednaka razlici između ukupnog broja jedinica u optjecaju i praga od 833 milijuna jedinica;
- ako je ukupan broj jedinica u optjecaju veći od 1096 milijuna jedinica, primjenjivala bi se redovna stopa unosa (24% do 2030. godine).

S primjenom od **2023. godine emisijske jedinice iz rezerve za stabilnost tržišta koje su iznad razine količina za dražbu iz prethodne godine postat će nevažeće.** Kako bi se osiguralo da se može bolje predvidjeti razina emisijskih jedinica koje ostaju u rezervi nakon što se utvrde nevažeće emisijske jedinice, predlaže se da se **broj emisijskih jedinica u rezervi ograniči na 400 milijuna.**

Vodeći računa o rizicima koji se mogu pojaviti uslijed neravnoteže ponude i potražnje, rezerva za stabilnost tržišta će započeti s djelovanjem i u novom EU ETS-u za cestovni promet i zgradarstvo. Rezerva za jedinice ovog EU ETS će biti odvojena od ranije uspostavljene rezerve, a stavljanje jedinica u rezervu započet će 1. rujna 2027.



**7. FINANCIJSKE ODREDBE I PRIHODI** (Modernizacijski fond i Inovacijski fond) (Članak 10., članak 10a.(8), članak 10d.)

Kako bi se odgovorilo na povećane potrebe niskougličnih ulaganja, izmijenjene su odredbe o korištenju prihoda od dražbi tako da države članice moraju koristiti sva sredstva, osim onih koja su prebačena u proračun Unije, za namjene povezane sa zaštitom klime, uključujući potpore održivoj obnovi kućanstava s niskim dohotkom.

**Modernizacijski fond (MF)**

Prijedlogom se omogućava davanje na dražbu dodatnih 2,5% od ukupne količine emisijskih jedinica za Modernizacijski fond kako bi se financirala energetska tranzicija DČ s BDP-om po stanovniku manjim od 65% prosjeka EU-a u razdoblju 2016.-2018. Za Republiku Hrvatsku je to dodatnih 2,3% emisijskih jedinica Modernizacijskog fonda uz postojećih 3,14%. Prijedlogom se Modernizacijski fond usklađuje s novim klimatskim ciljevima Unije zahtijevajući da se sredstva iz Fonda više ne daju ulaganjima povezanim s bilo kakvim fosilnim gorivima, a ne samo krutim fosilnim gorivima kao što je sada slučaj. Osim toga prijedlogom se povećava postotak sredstava koje treba uložiti u prioritetna ulaganja (sa 70% na 80%), više se ističu ulaganja u obnovljive izvore energije i energetska učinkovitost u prometu, zgradarstvu, gospodarenju otpadom i poljoprivredi, usmjerava se na energetska učinkovitost na strani potražnje kao prioritetno područje, posebno na industriju te se uključuju potpore kućanstvima kako bi se primjerena pažnja posvetila pitanju energetskog siromaštva.

**Inovacijski fond (IF)**

Područje primjene Inovacijskog fonda se proširuje i u smislu raspoloživih sredstava i namjene. Trenutno Inovacijski fond obuhvaća 450 milijuna emisijskih jedinica.

Prijedlogom se predlaže financiranje Inovacijskog fonda iz:

- 365 milijuna emisijskih jedinica koje bi se mogle besplatno dodijeliti,
- 85 milijuna emisijskih jedinica iz količine koja bi se inače mogla prodati na dražbi,
- 50 milijuna jedinica iz programa financiranja NER 300 (kao što je navedeno već sada u važećoj verziji EU ETS direktive),
- dodatne emisijske jedinice koje će se osigurati iz smanjenja besplatne dodjele uslijed uvođenja mjera za CBAM,
- dodatne emisijske jedinice koje nisu izdane operatorima zrakoplova uslijed prestanka rada operatora zrakoplova,
- dodatne emisijske jedinice iz kazni u sektoru pomorstva (ti prihodi će činiti vanjski namjenski prihod u skladu s člankom 21. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 2018/1046 o financijskim pravilima koja se primjenjuju na opći proračun Unije (Financijska uredba),
- 150 milijuna emisijskih jedinica uključivanjem zgradarstva i cestovnog prometa.

Uglični ugovori za razliku (eng. *Carbon Contracts for Difference*, CCFD) trebali bi biti važan element za poticanje smanjenja emisija u industriji. Ovim ugovorima se ulagačima u inovativne klimatski prihvatljive tehnologije jamči nepromijenjena cijena emisije CO<sub>2</sub> prilikom obračuna godišnjeg iznosa potpore. Državno tijelo bi proizvođaču-ulagaču svake godine isplaćivalo potporu koja se računa na temelju razlike ugovorne cijene i tržišne cijene emisijskih jedinica određene kao prosječna godišnja cijena.

Drugi faktor o kojem ovisi iznos potpore je razlika referentne vrijednosti za proizvod propisane u ETS-u i specifične emisije po proizvodu ostvarene uvođenjem inovativne tehnologije. Umnožak te razlike i godišnje proizvodnje određuje uštedu emisije ostvarenu inovativnom proizvodnjom. Proizvođač proizvoda s niskim udjelom ugljika imao bi korist od zajamčene cijene ugljika u zadanom vremenskom razdoblju.

Konkretno, ugljični ugovori za razliku bi se mogli razviti kao komplementarni instrument (pored postojećih instrumenata bespovratnih sredstava i zajmova) unutar Inovacijskog fonda. Ovi ugovori bi se mogli načelno primijeniti na cijeli niz sektora i tehnologija obuhvaćenih Inovacijskim fondom. Ugovor bi primjerice mogao biti usmjeren na tehnološki pravac koji dovodi do smanjenja stakleničkih plinova u više sektora, kao što je na primjer proizvodnja zelenog vodika.

#### **OSTALI PRIJEDLOZI IZMJENA** (Članak 3. točka b. i članak 12. (3.b))

U slučaju da postrojenje koje je uključeno u EU ETS temeljem kapaciteta jedinica za izgaranje goriva većeg od 20 MW promijeni proizvodni proces kako bi smanjilo emisije i više ne prelazi prag, ono ostaje u EU ETS-u do završetka petogodišnjeg razdoblja koje slijedi nakon promjene proizvodnog procesa. (članak 2. stavak 1.)

Predlaže se da obveza predaje emisijskih jedinica ne postoji za emisije CO<sub>2</sub> koje završe kemijski trajno vezane u proizvodu i tako ne dopiju u atmosferu prilikom uobičajene upotrebe.

#### **Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:**

U srpnju 2021. godine Komisija je objavila Plan za postizanje klimatskog cilja do 2030. godine („Fit for 55“) s ciljem postizanja neto smanjenja emisija od 55% u odnosu na emisije 1990. godine.

Analize su pokazale da bi se emisije do 2030. godine, zadržavanjem postojećeg zakonodavstva, smanjile za 51%, što bi bilo više od postavljenog cilja od 43%, međutim, ne bi bilo dovoljno za ostvarivanje novog ambicioznijeg cilja od -55% do 2030. godine. Zbog toga je glavni razlog donošenja ovog prijedloga revizija EU ETS-a u skladu s klimatskim ambicijama za 2030. godinu i postizanje najmanje 55% neto smanjenja emisija stakleničkih plinova u odnosu na emisije 1990. godine, s postupnom i uravnoteženom putanjom do klimatske neutralnosti do 2050. godine.

Prema prijedlogu sektori u EU ETS-u do 2030. godine trebaju smanjiti emisije za 61% u odnosu na 2005. godinu. Povećanje doprinosa EU ETS-a obuhvaća prvenstveno prilagodbu ukupnog broja emisijskih jedinica izdanih u sustavu (gornja granica emisija). Međutim smanjenje broja emisijskih jedinica utječe na druge elemente sustava i na cijenu emisijskih jedinica. Ove promjene će djelovati na temeljne elemente sustava kao što su rezerva za stabilnost tržišta, zaštita od istjecanja ugljika, pažljivo uravnoteženi učinci raspodjele na DČ te dostupnost sredstava za sve veća ulaganja u niskougljične tehnologije.

Procjena učinka je pokazala da se povećanje klimatskih ambicija treba odraziti i na ostale sektore koji dosad nisu bili obuhvaćeni EU ETS-om pa se predlaže da se u sustav uključe emisije iz sektora pomorskog prometa te emisije iz sektora zgradarstva i cestovnog prometa.

#### **Status dokumenta:**

Prijedlog je objavljen 14. srpnja 2021. pod oznakom COM (2021) 551 final, 2021/0211 (COD), a službeni naziv je „Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije, Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i Uredbe (EU) 2015/757“.

O prijedlogu se raspravljalo na sastancima Radne skupine Vijeća za okoliš 13. rujna, 20. rujna, 11. listopada, 18. listopada, 20. listopada, 5. studenoga, 17. studenoga i 30. studenoga 2021.

Prijedlog je raspravljen i na sastanku Vijeća ministara okoliša održanog 6. listopada 2021. godine, na kojem su ministri razmijenili mišljenja i o ovom prijedlogu. ENVI Vijeće održano 20. prosinca 2021. ponovno se osvrnulo na ovaj prijedlog u okviru rasprave o paketu "Fit for 55".

#### **Stajalište RH:**

**RH podržava izmjenu EU ETS direktive radi provedbe ambicije koja se postavlja s novim ciljem smanjenja emisija do 2030. godine od najmanje -55%.**

Izmijenjeni i postroženi EU ETS, istaknut kao jedan od glavnih instrumenata europske politike za smanjenje emisija stakleničkih plinova, pridonijet će općem cilju klimatske politike EU-a, što RH prepoznaje i kao nacionalni interes te podržava sve aktivnosti kojima se smanjuju emisije stakleničkih plinova, a istovremeno pridonosi rastu i razvoju gospodarstva temeljenog na niskougljičnim tehnologijama.

**Međutim, ovaj je propis važno razmatrati u sinergiji s ostalim prijedlozima iz paketa "Fit for 55".** U definiranju nove klimatske politike na razini EU-a, za RH su sljedeća pitanja izuzetno važna:

- uvođenje novih sektora i aktivnosti u EU ETS-u,
- povećanje linearnog faktora smanjenja emisijskih jedinica,
- ažuriranje referentnih vrijednosti, rezerve za stabilnost tržišta,
- povećanje sredstava Inovacijskog i Modernizacijskog fonda,
- izmjena u korištenju prihoda ostvarenih na dražbama,
- uvođenje mjera za graničnu prilagodbu emisija ugljika (CBAM) i

- osnivanje novog Socijalnog fonda za klimatsku politiku.

Strukturalna reforma EU ETS-a je svakako neophodna kako bi se ispunili klimatski ciljevi EU-a. Pri tome je potrebno voditi brigu i o konkurentnosti obveznika EU ETS-a u EU-u i izvan nje.

Uvođenjem novih sektora u EU ETS, njegova pravila postaju još složenija pa je zbog toga potrebno pažljivo razmotriti i razjasniti utjecaje koje izmjene mogu imati na funkcioniranje pojedinog sektora i na EU ETS u cjelini.

### **Ograničenje emisijskih jedinica i povećanje linearnog faktora smanjenja**

Vezano za izmjenu EU ETS direktive, najveći izazov za postrojenja koja su uključena u EU ETS bit će **smanjenje ukupnog broja raspoloživih emisijskih jedinica** uslijed povećanja linearnog faktora smanjenja, koji će umjesto dosadašnjih 2,2% iznositi 4,2% do 2030. godine. Posljedično će se time smanjiti količina emisijskih jedinica koje se besplatno dodjeljuju. Uz smanjenje količine emisijskih jedinica zbog povećanja linearnog faktora, predloženo je i ograničavanje ukupnog broja emisijskih jedinica.

RH podržava te smatra nužnim ograničavanje emisijskih jedinica i povećanje linearnog faktora smanjenja za postizanje cilja te će se postrojenja morati prilagoditi.

### Dodatna informacija

*S obzirom na to da postrojenja u RH ne dostižu referentne vrijednosti da bi ispunila svoje obveze, moraju kupovati više emisijskih jedinica na tržištu. Ulaganjima u modernizaciju postrojenja, sredstvima koja su na raspolaganju do 2030. iz Modernizacijskog fonda, omogućit će se postrojenjima da dosegnu referentne vrijednosti i smanjene emisije, čime će posljedično smanjiti potrebu za kupovanjem emisijskih jedinica na tržištu i očuvati konkurentnost svojih proizvoda na tržištu. Niskougljični scenariji u Strategiji niskougljičnog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu (Narodne novine br. 63/21), uključuju primjenu troškovno-učinkovitih mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz potrošnje energije po industrijskim granama i procesnih emisija. U industriji je potrebno promicati koncept kružnog gospodarstva, recikliranje i uporabu otpadnih materijala iz vlastitih proizvodnih procesa kao i komplementarnih sektora. Industrijska postrojenja imaju na raspolaganju velike površine, što je prilika za izgradnju sunčevih toplinskih sustava i spremnika energije. Industrija može primjenom obnovljivih izvora energije također participirati u proizvodnji električne i toplinske energije za druge potrošače.*

*Sukladno mjerama predviđenim u Niskougljičnoj strategiji RH do 2030. godine te prema Scenariju klimatske neutralnosti u sektorima u EU ETS-a moguće je smanjiti emisije stakleničkih plinova za 59,8%. Važno je pri tome napomenuti da RH nema pojedinačni cilj do 2030. za EU ETS već je on zajednički za EU i iznosi 61% (u odnosu na 2005.).*

*Mjere smanjenja emisija u industriji će se financirati i sredstvima od prodaje emisijskih jedinica putem dražbi sukladno Planu korištenja financijskih sredstava dobivenih od prodaje emisijskih jedinica putem dražbi u RH od 2021. do 2025. godine (dalje u tekstu: Plan dražbi). U sljedećem razdoblju posebno će se poticati dubinska i sveobuhvatna obnova zgrada s time da je nužna obnova konstrukcije zgrada oštećenih u potresu ili onih koje su u području pojačanog rizika od*

*seizmičkog djelovanja te se energetska obnova nadovezuje na konstrukcijsku obnovu. Obnova konstrukcije poskupljuje obnovu, a ne pridonosi energetskim uštedama odnosno smanjenju emisija.*

*U sklopu Nacionalnog plana otpornosti i oporavka (dalje u tekstu: NPOO) osigurano je ukupno 1,9 milijardi kn za mjeru „Potpora poduzećima za tranziciju na energetski i resursno učinkovito gospodarstvo“ koja je usmjerena prema energetski intenzivnim industrijskim sektorima. Bespovratnim sredstvima financirat će se ulaganja koja doprinose promicanju kružnog gospodarstva uvođenjem resursne učinkovitosti u proizvodni ciklus i životni vijek proizvoda, uključujući održivu opskrbu primarnim i sekundarnim sirovinama te dekarbonizaciju i smanjenje emisija energetski intenzivnih industrija, uz demonstraciju i uvođenje inovativnih tehnologija s niskom razinom emisija.*

*Očekuje se da će biti potaknuto najmanje 290 poduzeća od čega 250 u okviru malog i srednjeg poduzetništva i 40 srednje kapitaliziranih poduzeća.*

*Osим toga, besplatna dodjela emisijskih jedinica uvjetuje se naporima dekarbonizacije čime se nastoji potaknuti razvoj niskougljičnih tehnologija.*

### **Mehanizam za prilagodbu ugljika na granici (CBAM)**

Novim mehanizmom za prilagodbu ugljika na granici će se izjednačiti obveze uvoznika i proizvođača iz trećih zemalja kako bi se zaštitila konkurentnost gospodarstva EU-a i uvela zaštita pojedinim sektorima od premještanja proizvodnje u treće zemlje („istjecanje ugljika“). CBAM-om će biti obuhvaćen i dio operatera EU ETS postrojenja, odnosno postrojenja određenih sektora (željezo i čelik, cement, aluminij, gnojivo i električna energija), kojima će se zbog navedenog mehanizma postupno do 2035. godine ukinuti besplatne emisijske jedinice te će postrojenja u navedenim sektorima morati na tržištu kupiti cjelokupnu količinu u visini svojih emisija. U RH navedeno će se odnositi na tvrtke u EU ETS-u: Holcim (Hrvatska) d.o.o., Cemex Hrvatska d.d. i NEXE d.d. (cement), Petrokemija d.d. (gnojivo), Impol-TLM d.o.o. (aluminij), ABS Sisak d.o.o. (željezo).

**RH podržava CBAM**, s obzirom na cilj da cijena uvezenog proizvoda iz trećih zemalja na europsko tržište ne bude jeftinija od istovjetnog proizvoda proizvedenog na području EU-a. Uvođenje CBAM mehanizma cementna industrija u RH vidi kao rješenje postojećeg problema uvoza jeftinijeg cementa u RH iz trećih zemalja. Naime, tijekom 2020. godine od ukupne količine uvezenog cementa na hrvatsko tržište 47% je uvezeno iz trećih zemalja (Turska, BiH i Srbija), a taj trend se nastavio i tijekom 2021. godine.

U cilju izbjegavanja naprijed navedenog predlaže se ugradnja modela zadržavanja besplatnih emisijskih jedinica zajedno s uvođenjem CBAM-a. Stajalište za CBAM predmet je posebnog okvirnog stajališta.

### **Smanjenje emisija iz energetskog sektora**

U postizanju ambicioznijeg cilja do 2030. godine ključnu ulogu imat će energetski sektor, s obzirom na to da 69,9% emisija stakleničkih plinova u RH potječe iz energetskog sektora, što RH podržava te u tom pravcu poduzima korake. S obzirom na brojne mjere koje su definirane i

u Nacionalnom integriranom klimatskom i energetsom planu, kao i u Strategiju niskougljičnog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. Godinu, predviđene su mjere iz sektora energetike koje će do 2030 godine smanjiti emisije – 43,7%, a dio mjera će se financirati iz NPOO-a, Višegodišnjeg financijskog okvira do 2027., Plana dražbi, te drugih fondova i programa EU-a.

#### Dodatna informacija

*U sklopu NPOO-a osigurano je nešto manje od 5 milijardi kn (4.959.701.688 kn) za energetska tranziciju za održivo gospodarstvo.*

*U okviru Višegodišnjeg financijskog okvira do 2027. planira se daljnje poticanje geotermalne energije za toplinarstvo, energetska učinkovitost u industriji, razvoj infrastrukture za električna vozila i razvoj gospodarstva temeljenog na vodik. Uz to, planira se i korištenje mikrosolara i dizalica topline, uporaba otpada za energetske svrhe, razvoj novih tehnologija te razvoj sustava za pohranu energije. Mjere povećanja udjela obnovljivih izvora energije poticat će se i financiranjem iz plana dražbi.*

#### **Pomorski promet**

Prijedlogom se predlaže **uključivanje pomorskog prometa u EU ETS**, odnosno brodova većih od 5.000 bruto tona, koji od 2018. godine prate i izvješćuju o emisijama. Ulaskom u EU ETS broderske kompanije će osim praćenja i izvješćivanja morati kupiti i predati emisijske jedinice u Registar Unije (20% ukupnih emisija u 2023. do 100% za 2026. godinu). Nadalje, inicijativom *FuelEU Maritime* promiču se održiva goriva i novi zahtjevi za brodove tako što će se propisati maksimalni limiti na udio emisija pojedinih energenata za brodove koji pristaju u lukama EU-a, bez obzira na zastavu pod kojom plove.

Uvođenje navedenih mjera može prouzročiti **izazove** u pomorskom sektoru koji se odnose na **operativnu, tehničku, ali i financijsku prirodu**, a posebice u lukama koje nemaju razvijenu potrebnu lučku infrastrukturu. Isto se odnosi i na brodare kojima će trebati veliki period prilagodbe po pitanju prelaska na alternativna goriva. Naime, emisije iz pomorskog sektora su vezane isključivo za vrstu goriva koju brodovi koriste. Predloženim mjerama otvara se pitanje **konkurentnosti europskih brodara** na svjetskom tržištu, o čemu se već raspravlja na razini Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Jednostrano uključivanje emisija na putovanjima iz i u zemlje izvan EU-a može dovesti do nekonkurentnosti domaćih brodara i namjernog izbjegavanja luka EU-a prebacivanjem ruta u druge zemlje, a samim time i do nekonkurentnosti luka EU-a. Alternativna goriva koja bi isto mogla postići u smanjenju emisija iz brodova još su u razvoju (vodik, amonijak, i dr.). Stoga je neophodno ubrzati razvoj novih tehnologija i omogućiti financiranje nabave takvih brodova.

#### Dodatna informacija

*Brodovi koji koriste alternativna goriva su skuplji od brodova koji koriste konvencionalna goriva. U početnom razdoblju potrebno je financijski podržati prenamjenu ili izgradnju takvih brodova u mjeri u kojoj se izjednačava nabavna cijena odnosno stavlja takvog brodara u isti položaj kao i brodara koji koristi brodove s konvencionalnim gorivom. U lukama, ciljevi iziskuju*

*kvalitetno unapređenje energetske mreže, dok proces ozelenjivanja zahtijeva blisku suradnju luka, brodarka, proizvođača te distributera energije, ali i vlasnika tereta. U slučaju putničkih brodova, različite kategorije brodova razlikuju se u svojim karakteristikama potražnje za energijom dok su na vezu, što posljedično dovodi do različitih potreba ulaganja u jednoj luci. Brodovi za kružna putovanja su veliki potrošači električne energije (cca 5-10 MW) te bi navedeno moglo uzrokovati nedostatak ili nedovoljne kapacitete transformatorskih stanica na području gradova – luka. Kako bi cjelokupan sustav neometano funkcionirao, potrebna su velika ulaganja unutar luka (izgradnja lučke infrastrukture te, tamo gdje je potrebno, novih transformatorskih stanica, osiguranje posebnog prostora za skladištenje i punjenje čistih goriva, nabava novih (alternativnih) vozila za transport i prekrcaj itd.) i odgovarajuće vrijeme prilagodbe. Za dekarbonizaciju pomorskog sektora nužno je osigurati dostupnost alternativnih goriva i odgovarajuću infrastrukturu za njihovu proizvodnju i korištenje te RH podržava usmjeravanje dijela sredstava prikupljenih putem EU ETS u tom smjeru.*

### **Novi EU ETS za cestovni promet i zgradarstvo**

Izmjenom EU ETS direktive predlaže se i uključivanje sektora zgradarstva i cestovnog prometa od 2025. u zaseban EU ETS, a što RH smatra najvećim izazovom.

Obveznici EU ETS sustava bit će dobavljači goriva za sva cestovna vozila (bez poljoprivrednih vozila) te proizvođači topline iz kogeneracija i toplana, koji proizvode toplinu u pravnim subjektima ili institucijama i kućanstvima direktno ili putem distribucije topline kroz mrežu.

Tijekom 2019. godine emisije iz **cestovnog prometa** iznosile su oko 28% od ukupnih emisija u RH. Obzirom na veliki udio emisija iz cestovnog prometa iste je potrebno znatno smanjiti, prije svega povećanjem udjela vozila na alternativni pogon i razvojem za njih potrebne infrastrukture.

Postojeće kapacitete mreže e-punionica na 272 lokacije s 693 priključka potrebno je dodatno razvijati kako bi se osigurala infrastruktura za masovnije korištenje vozila na električni pogon.

RH je u okviru svojih strateških dokumenta Nacionalne razvojne strategije do 2030. godine i NPOO-a predvidjela sufinanciranje kupnje novih vozila na alternativni pogon te razvoj infrastrukture za alternativna goriva.

Uključivanje sektora **zgradarstva** u zaseban EU ETS može rezultirati povećanjem cijena za građane koji bi time bili još više izloženi riziku od energetske siromaštva. Nedostatak financijske sposobnosti građana, velik broj umirovljenih građana s niskim primanjima i visok stupanj zaduženosti javnog sektora također predstavljaju prepreku za energetske obnovu zgrada. Razorni potresi koji su pogodili RH u 2020. godini dokaz su da je uz energetske obnovu zgrada nužno provoditi i konstrukcijsku obnovu. U sljedećem razdoblju RH će posebno poticati energetske obnovu koja se nadovezuje na nužnu konstrukcijsku obnovu što poskupljuje izvedbu, a ne pridonosi energetske uštedama i smanjenju emisija.

Stoga će biti potrebno pripremiti detaljnu analizu opterećenja za građane te na temelju te analize osmisliti i provesti mjere za sprečavanje širenja energetske siromaštva. Ispunjenje postojećeg,

ali i novog cilja u zgradarstvu ovisi, prije svega, o dostatnosti sredstava koja će biti na raspolaganju za sufinanciranje energetske obnove.

#### Dodatna informacija

*U RH je registrirano više od 2 milijuna cestovnih vozila, od čega je gotovo 1,5 milijuna osobnih automobila. Prosječna starost osobnih vozila je više od 12 godina te prosječno osobno vozilo u RH godišnje emitira oko 3 tone CO<sub>2</sub>.*

*Procjena ulaganja u energetska i sveobuhvatnu obnovu fonda zgrada (u koju nije uključena obnova zgrada oštećenih u potresu), sukladno Dugoročnoj strategiji obnove nacionalnog fonda zgrada do 2050. godine, iznosi 71,24 milijarde kn (do 2030.), odnosno 243,23 milijardi kn (do 2050.).*

*Za sada je iz mehanizma za oporavak planirano 5,95 milijarde kn za Inicijativu obnove zgrada do 2026. godine te će se dodatno mjere energetske obnove zgrada financirati sukladno planu dražbi gdje je za ove svrhe planirano 500 milijuna kn, dok trenutno nije moguće utvrditi kolika će biti raspoloživa sredstva iz ESI fondova za novo programsko razdoblje.*

*Međutim, očita je neravnoteža potrebnih ulaganja i raspoloživih sredstava da bi se ostvarili trenutno postavljeni ciljevi.*

*Očekivano smanjenje emisija CO<sub>2</sub>, koje je izravna i neizravna posljedica provedbe politika i mjera za energetska obnova stambenih i nestambenih zgrada, pridonosi ukupnom cilju smanjenja s preko 36 % u 2030.*

*Prijedlogom Komisije predlaže se i novi Socijalni fond za klimatsku politiku (eng. SCF) kojim će se osigurati namjenska financijska sredstva za države članice radi pružanja potpore europskim građanima koji su najviše zahvaćeni ili kojima prijete rizik od energetske siromaštva ili siromaštva u pogledu mobilnosti. Taj će Fond promicati poštenje i solidarnost među državama članicama i u njima, istodobno ublažavajući rizik od energetske siromaštva ili siromaštva u pogledu mobilnosti tijekom tranzicije. Socijalni fond za klimatsku politiku je predmet posebnog stajališta.*

#### **Mehanizam rezerve za stabilnost tržišta**

**RH podržava izmjenu pravila za rezervu za stabilnost tržišta**, kojima se regulira količina jedinica u opticaju s ciljem bolje regulacije cijene emisijskih jedinica na tržištu. RH smatra da sustav izračuna jedinica koje se prebacuju u rezervu postaje fleksibilniji te će manje utjecati na volatilnost kretanja cijene emisijske jedinice.

Važno je napomenuti da mehanizam uvođenja rezerve nije jedini faktor koji utječe na visinu cijene emisijske jedinice te je cilj ovog mehanizma postići stabilnost tržišta i zajamčiti dugoročnu predvidljivost. Prijedlogom izmjene EU ETS direktive planirana je daljnja stabilizacija cijena emisijskih jedinica na razini koja će potaknuti postrojenja na učinkovitija ulaganja kako bi se sredstva koristila za modernizaciju, a ne na plaćanje emisijskih jedinica čija cijena će i dalje rasti, što će biti jedan od najvažnijih izazova za hrvatske operatere postrojenja i operatore zrakoplova koji se nalaze u EU ETS-u danas.



#### Dodatna informacija

*Uvođenjem mehanizma rezerve za stabilnost tržišta 2018. godine, cijena emisijske jedinice značajno je porasla. Od 2017. godine, kada je cijena 1 tCO<sub>2</sub> (1 emisijske jedinica) iznosila 5,77 €, u 2018. porasla je na 15,68 €, a 2019. je skočila na 24,74 € te je u 2020. prešla prag od 50 €. 31. 08. 2021. cijena je iznosila 60,11 €, a 30. studenoga iznosila je 74,82 € što je znatno utjecalo na poslovanje postrojenja uključenih u EU ETS.*

#### **Financijske odredbe: Modernizacijski fond i Inovacijski fond**

RH podržava predloženo povećanje iznosa za Modernizacijski fond za modernizaciju postrojenja, povećanje energetske učinkovitosti i korištenje obnovljivih izvora energije, posebice za postrojenja koja će biti uključena u EU ETS u idućem desetljeću. Navedeno će doprinijeti njihovoj modernizaciji i optimalizaciji proizvodnje kako bi se što više smanjile emisije. Za sada za RH je na raspolaganju 8,7 milijuna emisijskih jedinica, a novim prijedlogom njihov broj bi se povećao na 12,2 milijuna emisijskih jedinica. RH je iskoristila mogućnost predviđenu EU ETS direktivom da 20% sredstava od prodaje na dražbi doda u Modernizacijski fond (oko 6 milijuna emisijskih jedinica).

#### Dodatna informacija

*Stoga je za RH za sada na raspolaganju 880 milijuna €, a novim prijedlogom iznos bi se povećao na 1,1 milijardu € do 2030. godine (po cijeni od 60 € za emisijsku jedinicu). Sredstvima Modernizacijskog fonda u RH će se u sljedeće dvije godine financirati modernizacija postrojenja uključenih u EU ETS, odnosno podupirati će se projekti obnovljivih izvora energije, energetska učinkovitost za prerađivačku industriju u EU ETS postrojenjima i ostali projekti smanjenja emisija iz proizvodnih procesa. Raspoloživa sredstva za financiranje su 259.671.532,00 EUR.*

*Procjenjuje se da će se tim projektima smanjiti emisije u iznosu od 593 710 tCO<sub>2</sub>/god. Naime, Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja je objavilo poziv za iskaz interesa za financiranje iz Modernizacijskog fonda te su sukladno kriterijima poziva odabrana 44 projekta u odnosu na EU ETS postrojenja, koji su dostavljeni Europskoj investicijskoj banci i Odboru za ulaganje 30. studenoga 2021. Naime, analizom raspoloživih izvora financiranja EU-a (NPOO, Višegodišnji financijski okvir, Fond za pravednu tranziciju i dr.) i njihovih pravila, prioriteta klimatsko energetske politike te analize potrebe za ulaganjem, pokazalo se da je industrijski sektor u EU ETS-u suočen s najvećim izazovom budući da zahtjevi u pogledu smanjenja emisija i energetske učinkovitosti rastu. Kako bi ispunila svoje obveze u okviru EU ETS-a i kako bi se nosila s rastom cijena emisija CO<sub>2</sub>, industrijska postrojenja uključena u EU ETS će ulaganjima u poboljšanja proizvodnih procesa dovesti do smanjenja potrošnje energije i smanjenja emisija CO<sub>2</sub>. U kasnijim pozivima za financiranje iz Modernizacijskog fonda će se financirati i smanjenja emisija iz drugih industrijskih postrojenja i dekarbonizacija drugih sektora, proizvodnja toplinske energije i mreže, prijenosne i distribucijske mreže te projekti u sektoru prometa, a koji će biti važni obzirom da se u EU ETS uključuju sektori prometa i zgradarstva.*

Također, RH podržava povećanje sredstava za Inovacijski fond za financiranje inovativnih projekata kojima će se smanjiti ili u potpunosti ukloniti emisije (posebice iz procesnih emisija),

međutim, ne slaže se s dijelom prijedloga kojim se 150 milijuna jedinica iz novog EU ETS-a za cestovni promet i zgradarstvo stavlja u Inovacijski fond. Smatramo da te jedinice treba ostaviti u novom EU ETS-u te prihode od njihovog dražbovanja usmjeriti na mjere kojima će države članice financirati aktivnosti smanjenja emisija u ovim sektorima te smanjenje energetske siromaštva i povećanje energetske učinkovitosti.

#### **Sporna/otvorena pitanja za RH:**

U RH cestovni promet čini 27% ukupnih emisija, a uključivanje u EU ETS će dodatno istaknuti izazove, posebno u pogledu razvoja infrastrukture za cestovna vozila na alternativna goriva, kao i pristupačnost ovakvih vozila građanima u RH, obzirom na manju kupovnu moć građana u odnosu na DČ s većim BDP-om.

Nadalje, vezano za uključenje sektora zgradarstva u EU ETS, bit će potrebna velika ulaganja kako bi se u ovom sektoru smanjile emisije, a koji iznosi potrebnih ulaganja su se dodatno povećali zbog prošlogodišnjih razornih potresa. Posebno će biti potrebno poticati dubinsku i sveobuhvatnu obnovu zgrada s time da je nužna obnova konstrukcije zgrada oštećenih u potresu ili onih koje su u području pojačanog rizika od seizmičkog djelovanja te se energetska obnova nadovezuje na konstrukcijsku obnovu. Obnova konstrukcije poskupljuje obnovu, a ne pridonosi energetske uštedama odnosno smanjenju emisija.

RH se ne slaže s dijelom prijedloga kojim se 150 milijuna jedinica iz novog EU ETS-a za cestovni promet i zgradarstvo stavlja u Inovacijski fond. Smatramo da te jedinice treba ostaviti u novom EU ETS-u te prihode od njihovog dražbovanja usmjeriti na mjere kojima će države članice financirati aktivnosti smanjenja emisija u ovim sektorima te smanjenje energetske siromaštva i povećanje energetske učinkovitosti.

#### **Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:**

**EL** navodi kako bi trebalo uspostaviti zaseban fond koji će poduprijeti pomorski promet, obzirom da ne postoje iskustva u promoviranju projekata u sektoru pomorskog prometa. Bilo bi korisno kada bi **EK** predstavila procjenu utjecaja navedenog fonda. **DE** navodi kako je vrlo važno financijski poduprijeti niskougljične tehnologije s ciljem transformacije industrijskog sektora. Smanjenjem troškova u industriji povećat će se konkurentnost. Zanima ih što se povećava u Modernizacijskom fondu, odnosno koji je efekt u kontekstu klimatskih promjena. **CY** pozdravlja ojačavanje Modernizacijskog fonda. Bilo bi jako korisno da pomorski sektor ima pristup prijelaznom financiranju u okviru namjenskog fonda. Sektorska distribucija u okviru Inovacijskog fonda je važna kao i zemljopisna. **PT** navodi kako je važno mapirati sve fondove i obuhvat istih kako bi se jasno vidjelo gdje se možda fondovi preklapaju u svojem obuhvatu. **CZ** pozdravlja uključivanje **PT** i **EL** u Modernizacijski fond. Kao prioritet navodi potrebu podrške projektima na temelju prirodnog plina u okviru Modernizacijskog fonda, obzirom da je isti tranzicijski energent. Postavlja pitanje o ojačavanju Inovacijskog fonda s 150 milijuna emisijskih jedinica iz cestovnog prometa i zgradarstva s obzirom na to da u navedenim sektorima postoji zabrinutost za energetske siromaštvo. **BE** u kontekstu uključivanja

pomorskog prometa u Inovacijski fond navodi kako je potrebno osigurati jednake uvjete u kontekstu financiranja u odnosu na ostale sektore obzirom da sektor pomorstva prije nije bio u EU ETS-u. **HR** zanima zašto je 280 milijuna u Inovacijskom fondu u kontekstu doprinosa CBAM-a navedeno u navodnicima. **AT** inovacije su ključne za postizanje ciljeva smanjenja emisija. **ES** pozdravlja ograničenja u financiranju fosilnih goriva. Potrebno je znati status Modernizacijskog fonda i što je njime postignuto tj. financirano. Zanima ih kako se povećanje Modernizacijskog fonda odnosi na proračun. **SK** podržava povećanje Modernizacijskog fonda, te proširenje prioriternih ulaganja na sustave grijanja. Izražava zabrinutost zbog smanjenja financiranja neprioritetnih projekata koji se odnose na prirodni plin, što stvara nesigurnost u daljnjem financiranju obzirom da se na nacionalnoj razini planira javni poziv iduće godine. **PL** pozdravlja uključivanje sustava grijanja u Modernizacijski fond. Povećanje Modernizacijskog fonda je dobrodošlo, ali je nedovoljno. Ključno je financiranje prirodnog plina kao prijelaznog energenta, što je i dio zaključaka Europskog vijeća iz prosinca 2020. Za Inovacijski fond navodi kako sredstva moraju biti distribuirana na harmoniziran način diljem EU-a, potrebno je razmjerno povećanje Inovacijskog i Modernizacijskog fonda. **RO** pozdravlja povećanje Modernizacijskog fonda i proširenje obuhvata. Dijeli zabrinutost s **CZ**, **SK** i **PL** vezano za prirodni plin. Prijelazne tehnologije su potrebne prilikom modernizacije energetskog sustava. Postavlja pitanje o promjeni omjera prioriternih i neprioritetnih projekata. Prijedlog teksta za Inovacijski fond još analizira. **HU** ne može podržati da se 100% prihoda od dražbovanja ulaže za borbu protiv klimatskih promjena, 50%-tno ulaganje je puno fleksibilnije. Pozdravlja povećanje Modernizacijskog fonda, ali je manje od očekivanog. Uloga prirodnog plina kao tranzicijskog energenta je važna stoga ne može prihvatiti izbjegavanje ulaganja u fosilna goriva. Proširenje obuhvata Modernizacijskog fonda je pozitivno. Izražava zabrinutost za Socijalni fond za klimatsku politiku, jer ovisi o zgradarstvu i cestovnom prometu, stoga je bolje rješenje jačanje Modernizacijskog fonda. **FR** ocjenjuje pozitivnim isključenje financiranja fosilnih goriva u okviru Modernizacijskog fonda. Mapiranje fondova je dobrodošlo. **FI** izražava zabrinutost za povećanje Modernizacijskog fonda te pozdravlja nefinanciranje fosilnih goriva. U okviru povećanja obuhvata Inovacijskog fonda bila bi korisna procjena utjecaja na pomorstvo i zrakoplovstvo. Postavlja pitanje što znači posebna pozornost za CBAM sektore u okviru Inovacijskog fonda. Pozdravlja izbjegavanje financiranja fosilnih goriva u okviru Modernizacijskog fonda. Slaže se s **ES** da fondovi trebaju biti korišteni na transparentan i troškovno učinkovit način. Što se tiče veličine Modernizacijskog fonda navodi kako ovo pitanje treba raspraviti nakon Odluke o vlastitim sredstvima stoga sada nema poziciju. **DK** pozdravlja isključenje financiranja fosilnih goriva u okviru Modernizacijskog fonda, i potrebno je sagledati kako isti doprinosi smanjenju emisija. **NL** navodi kako u kontekstu Modernizacijskog fonda podržava povećanje udjela prioriternih ulaganja i isključenje fosilnih goriva. **LU** pozdravlja isključenje fosilnih goriva iz Modernizacijskog fonda. **IT** pozdravlja mapiranje fondova. U kratkom vremenu se mora napraviti modifikacija infrastrukture u lukama i dobro bi bilo znati kako Inovacijski fond može doprinijeti tome. **BG** podržava **PL**, **RO**, **CZ**, **SK** u stavu o ulozi prirodnog plina. Prirodni plin ima značajnu ulogu u prijelaznom razdoblju. Mapiranje fondova bi bilo korisno. **EE** analizira prijedlog. Za Inovacijski fond izražava pozitivan stav kontekstu proširenja. Podržava pitanja vezano za CBAM. Gleda pozitivno na povećanje korištenja sredstava iz dražbovanja za borbu protiv klimatskih promjena. Pozdravlja **DE** pitanje za PSV. **LV** smatra preliminarno kako bi Modernizacijski fond trebao biti više ojačan od predloženog,

distribucija bi trebala biti po ključu BDP-a. Za članak 10. stavak 3. razumijevanje je da će EU ETS prihodi biti dio vlastitih sredstva, te izražava veliku rezervu. LT gleda pozitivno na povećanje Modernizacijskog fonda i Inovacijskog fonda. Prijedlog odluke o vlastitim sredstvima je potreban kako bi se imala cijela slika. Nema pozitivan stav u vezi uključivanja 150 milijuna emisijskih jedinica iz sektora cestovnog prometa i zgradarstva u Inovacijski fond. Pozdravlja korištenje 100% prihoda od dražbovanja za borbu protiv klimatskih promjena.

EK ističe kako je 280 milijuna emisijskih jedinica procjena, stoga je stavljeno u navodnike obzirom da ovisi o aktivnostima CBAM sektora. U procjeni učinka zaključak je da se ne predloži novi fond za sektor pomorskog prometa, međutim, radić će se s industrijom vezanom na pomorski sektor na razvoju tehnologija. Ističe kako je teško napraviti sektorsku klasifikaciju u Inovacijskom fondu. Trenutno postoji preklapanje Modernizacijskog fonda s Fondom za pravednu tranziciju i bit će preklapanje s Socijalnim fondom za klimatsku politiku. Korištenje sredstava iz Socijalnog fonda za klimatsku politiku i Modernizacijskog fonda ovisi o organizaciji na nacionalnoj razini. Povećanje udjela prioritetnih ulaganja na 80% je politička odluka prema cilju ukidanja financiranja svih fosilnih goriva. Zeleni vodik s garancijom porijekla ne bi trebao biti problem za financiranje u okviru pravila o državnim potporama. Kriterij za Modernizacijski fond ostaje BDP s razlikom na razdoblje izračuna, predloženo je 2016.-2018., dok je trenutno 2013. godina. Nije jednostavna usporedba i razmjerno povećanje oba fonda. Analize pokazuju da će ažuriranje udjela u prosječnom BDP-u EU-a s 60% na 65% osigurati jači dekarbonizacijski potencijal te je troškovno učinkovit potencijal veći s ovim povećanjem.

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

##### 1. Novi EU ETS za zgradarstvo i cestovni promet

DE, AT, DK, FI, NL, SE podržavaju ETS2 (zgradarstvo i cestovni promet) ili su otvoreni prema istome. LT, PL, BG, CY, EL, CZ, HU, RO, ES, LV, SK, IT su izrazile zabrinutost prema ETS2 obzirom na moguće povećanje energetske siromaštva, a HU je posebno izrazila *red line*.

HU izražava zabrinutost za Socijalni fond za klimatsku politiku, jer ovisi o zgradarstvu i cestovnom prometu, stoga je bolje rješenje jačanje Modernizacijskog fonda.

##### 2. Proširenje na pomorski promet

EL, MT, CY, BG izražavaju rezervu i navode problem nedostatak tehnologije, rizik od neusklađenih regionalnih regulative te izbjegavanje luka EU-a. FR, NL, BG zabrinuti zbog istjecanja ugljika zbog izmještanja u treće zemlje.

MT izražava *red line* u kontekstu penalizacije.

DK, FR, RO pozdravlja uključivanje pomorskog prometa u ETS, a AT navodi kako podržava jačanje ETS-a na troškovno održiv način.

### 3. ETS zrakoplovstvo

Prijedlog obuhvaća sve letove unutar europskog gospodarskog prostora, dok bi se izvan primjenjivala CORSIA. Problem je u činjenici da RU i CN ne planiraju usvojiti CORSIA-u.

**RO, CZ, BG, SK** izražavaju zabrinutost prema ukidanju besplatnih emisijskih jedinica posebno zbog utjecaja pandemije na sektor. **FR, NL, DE, DK, EE** podržavaju prijedlog uz potrebu da se vodi računa o konkurentnosti.

### 4. Istjecanje ugljika uslijed izmještanja proizvodnje u treće zemlje (eng. carbon leakage, CL) i besplatna dodjela emisijskih jedinica

#### - Besplatne emisijske jedinice

Besplatne emisijske jedinice ostaju do 2025. nepromijenjene. Trenutno projekcija besplatnih emisijskih jedinica nije planirana poslije 2030. Prema procjeni međusekorski faktor korekcije (CSCF) bi u prosjeku iznosio oko 95% za razdoblje od 2026. do 2030. **FR** podržava predloženi CSCF.

Predložena je penalizacija ukoliko tvrtke ne implementiraju preporuke iz energetske certifikata na način da će se umanjiti dodijeljene besplatne emisijske jedinice za 25%. **HU** ne podržava penalizaciju.

**CZ, SK, PL, HU, BG, CY** ne mogu podržati penalizaciju u kontekstu primjene preporuka iz energetske certifikata, posebno je naglašeno kako preporuke u okviru Direktive o energetske učinkovitosti nisu obvezne.

#### - Referentna vrijednost (*benchmark*, BM)

Utjecaj promjene referentne vrijednosti će ovisiti o inovativnim niskougljičnim tehnologijama u industriji. Ažuriranje referentne vrijednosti za razdoblje 2026.-2030. će biti temeljeno na podacima postrojenja za 2021. i 2022., stoga se očekuje ograničeni utjecaj promjene referentne vrijednosti. Prijedlog je ažurirati postojeće definicije referentnih vrijednosti i granice koje isključuju neke tehnologije za dekarbonizaciju (npr. referentna vrijednost za vodik).

**NL** podržava predloženu promjenu referentne vrijednosti. **HU** podržava jačanje referentne vrijednosti ako se ne uključuje biomasa, a ne podržava referentnu vrijednost za vodik.

#### - Mehanizam za prilagodbu ugljika na granicama (CBAM)

CBAM je okolišni mehanizam koji prevenira „istjecanje ugljika“, te je u potpunosti u skladu s WTO pravilima. **SK** je zatražila pisano obrazloženje usklađenosti s WTO pravilima što je **RO** podržala. Većina DČ je naglasila kako je potrebno zadržati konkurentnost industrije EU-a u odnosu na treće zemlje. **EE** podržava prijedlog za CBAM. Neke DČ smatraju da je potrebno osigurati konzistenciju CBAM-a i ETS-a, te minimizirati administrativne prepreke i osigurati predvidljivost za tvrtke.

(Stajalište za CBAM predmet je posebnog okvirnog stajališta).

5. Financijske odredbe (uključujući predaju emisijskih jedinica , uključujući besplatnu dodjelu)

- Modernizacijski fond

**EL, CY, MT** su navele kako bi trebalo uspostaviti poseban fond koji će poduprijeti posebno pomorski promet, posebno zato što je pomorski promet nema iskustva u promoviranju projekata u IF. Većina DČ je navela kako je važno mapirati sve fondove i obuhvat istih kako bi se jasno vidjelo gdje se možda fondovi preklapaju u svojem obuhvatu.

NL podržava povećanje udjela prioritetnih ulaganja u MF, dok **SK, PL, HU** podržavaju proširenje prioritetnih ulaganja na sustave grijanja.

**SK, PL, RO, HU, LV, LT** podržavaju povećanje Modernizacijskog fonda, no za neke od njih je manje od očekivanog, dok je FI zabrinuta zbog povećanja.

**CZ, SK, PL, RO, BG, HU**, smatraju da prirodni plin treba financirati kao tranzicijski energent treba biti uključen u MF.

**ES, FR, FI, DK, NL, LU, LV** pozdravljaju ograničenja u financiranju fosilnih goriva.

- Inovacijski fond

Inovacijski fond (IF) je ojačan s 150 milijuna emisijskih jedinica iz ETS2, procijenjenih 280 milijuna iz CBAM-a, 10 milijuna iz dodatnih emisijskih jedinica iz dražbovanja i 40 milijuna dodatnih besplatnih emisijskih jedinica.

**HU, LT i CZ** su zabrinute zbog energetske siromaštva u zgradarstvu i cestovnom prometu i ojačavanje IF, stoga ne podržavaju jačanje IF, već MF. Nekim DČ bi procjena utjecaja na pomorstvo i zrakoplovstvo zbog povećanja područja primjene IF na te sektore dobrodošla.

Neke od DČ pitaju što znači posebna pozornost za CBAM sektore u okviru IF. Također neke od DČ pozdravljaju povećanje korištenja sredstava od dražbi za borbu protiv klimatskih promjena, dok **HU** podržava 50%-tno ulaganje jer smatra da je puno fleksibilnije.

6. Rezerva za stabilnost tržišta (MSR)

Ojačava se mehanizam rezerve za stabilnost tržišta (MSR) na način da se povećava stopa unosa na 24% i u rezervi se poništavaju sve emisijske jedinice iznad 400 milijuna. **PL i CZ** ističu zabrinutosti oko poništavanja emisijskih jedinica, velikog LRF-a i visoke stope unosa od 24% - povećanje cijene. **DE, FI, DK, AT, NL** ističu pozitivan stav prema predloženom. **IT** izražava rezervu prema MSR. **FR** podržava poništavanje emisijskih jedinica iznad 400 milijuna u MSR-u.

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

1. Novi EU ETS za zgradarstvo i cestovni promet

RH je navela kako je potrebno s aspekta DČ malo bolje razjasniti utjecaje koje izmjene mogu imati na funkcioniranje pojedinog sektora i na sustav u cjelini. Predloženi paket mjera ostavlja prekratko vrijeme prilagodbe što može prouzročiti negativan socioekonomski učinak za krajnje korisnike.

2. Proširenje na pomorski promet

RH smatra da predloženi paket mjera ostavlja prekratko vrijeme prilagodbe što može prouzročiti negativan socioekonomski učinak za krajnje korisnike. S obzirom na to da se predlaže uključanje ovog sektora već od 1. siječnja 2023., RH smatra da u predloženom vremenskom roku nije moguće proizvesti dovoljnu količinu alternativnog goriva i razviti infrastrukturu u lukama kako bi to gorivo bilo dostupno, jer se jedino na taj način mogu značajno smanjiti emisije stakleničkih plinova. Također, i izgradnja novih brodova na alternativna goriva, kao i prilagodba motora u postojećim brodovima, zahtijeva određeno vremensko razdoblje.

3. EU ETS zrakoplovstvo

RH izražava izvjesnu zabrinutost zbog mogućih posljedica na poslovanje zrakoplovnih kompanija, posebice zbog straha 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. Postavlja se pitanje je li se zrakoplovni operatori planiraju uključiti u Modernizacijski fond.

4. Financijske odredbe (uključujući predaju emisijskih jedinica i besplatnu dodjelu)

- Modernizacijski fond

Za RH je u navedenom razdoblju alocirano 2,3%. RH podržava predloženo povećanje iznosa za Modernizacijski fond za modernizaciju postrojenja, povećanje energetske učinkovitosti i korištenja obnovljivih izvora energije, posebice za postrojenja koja su uključena u EU ETS u idućem desetljeću, a što će doprinijeti njihovoj modernizaciji i optimalizaciji proizvodnje kako bi se što više smanjile emisije. U vezi povećanja Inovacijskog fonda, RH se ne slaže sa člankom 30.d stavkom 4. kojim će se 150 milijuna emisijskih jedinica, izdanih u okviru novog sustava trgovanja emisijama za cestovni promet i zgrade, stavljati na raspolaganje Inovacijskom fondu kako bi se potaknula zelena tranzicija (članak 30.d stavak 4.). Smatramo da će ista sredstva biti potrebna za pokrivanje potreba ranjivih kućanstava i mikro poduzeća u Socijalno klimatskim planovima. Podržava izmjenu pravila za MSR kojima se regulira količina jedinica u opticaju s ciljem bolje regulaciju cijene emisijskih jedinica na tržištu. RH smatra da sustav izračuna jedinica koje se prebacuju u rezervu postaje fleksibilniji te će manje utjecati na volatilnost kretanja cijene emisijske jedinice.

- Inovacijski fond

RH smatra da 150 mil. jedinica treba ostaviti u novom EU ETS-u te prihode od njihovog dražbovanja usmjeriti na mjere kojima će DČ financirati aktivnosti smanjenja emisija u ovim sektorima te smanjenje energetske siromaštva i povećanje energetske učinkovitosti.

5. Rezerva za stabilnost tržišta (MSR)

Prijedlogom izmjene EU ETS direktive planirana je daljnja stabilizacija cijena emisijskih jedinica na razini koja će potaknuti postrojenja na učinkovitija ulaganja kako bi se sredstva koristila za modernizaciju, a ne na plaćanje emisijskih jedinica čija cijena će i dalje rasti što će biti jedan od najvažnijih izazova za hrvatske operatere postrojenja i operatore zrakoplova koji se nalaze u EU ETS-u danas.

**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:**

U ovom trenutku se ne može procijeniti utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH.





Bruxelles, 14.7.2021.  
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Prijedlog

## **DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije, Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i Uredbe (EU) 2015/757**

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -  
{SWD(2021) 602 final}

## OBRAZLOŽENJE

### 1. KONTEKST PRIJEDLOGA

#### • Razlozi i ciljevi prijedloga

**Komunikacijom o europskom zelenom planu**<sup>1</sup> pokrenuta je nova strategija rasta za EU kojom se EU želi preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom. U njoj se ponovno potvrđuju Komisijine ambicije da se povećaju klimatski ciljevi i Europu preobrazi u prvi klimatski neutralan kontinent do 2050. Osim toga, zdravlje i dobrobit građana nastoji se zaštititi od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih. Europski zeleni plan postao je još potrebniji i vrijedniji s obzirom na vrlo teške posljedice pandemije bolesti COVID-19 za zdravlje, životne i radne uvjete te dobrobit građana Unije.

Borba protiv klimatskih promjena goruće je pitanje. U skladu sa znanstvenim nalazima iz posebnog izvješća Međuvladina panela o klimatskim promjenama (IPCC) nultu neto stopu emisija CO<sub>2</sub> na globalnoj razini treba postići oko 2050., a neutralnost za sve ostale stakleničke plinove treba postići što prije do kraja ovog stoljeća. To goruće pitanje zahtijeva pojačano djelovanje EU-a, koji mora zauzeti ulogu svjetskog predvodnika postizanjem klimatske neutralnosti do 2050. Taj je cilj utvrđen u komunikaciji „**Čist planet za sve** – Europska strateška dugoročna vizija za prosperitetno, moderno, konkurentno i klimatski neutralno gospodarstvo”<sup>2</sup>.

Na temelju strategije iz europskog zelenog plana i sveobuhvatne procjene učinka Komisija je u Komunikaciji iz rujna 2020. o **povećanju klimatskih ambicija Europe za 2030.**<sup>3</sup> („Plan za postizanje klimatskog cilja do 2030.”) predložila da EU poveća svoje ambicije i iznijela sveobuhvatan plan za povećanje obvezujućeg cilja Europske unije za 2030. kako bi se neto emisije na odgovoran način smanjile za najmanje 55 % do te godine. Povećanje ambicija za 2030. pruža veću sigurnost oblikovateljima politika i ulagateljima kako odluke koje se donose u sljedećim godinama ne bi bile povezane s razinama emisija koje su nedosljedne s ciljem postizanja klimatske neutralnosti EU-a do 2050. Cilj za 2030. u skladu je s ciljem iz Pariškog sporazuma da se povećanje globalne temperature zadrži na razini koja je znatno niža od 2 °C i da se ulaže trud u njegovo zadržavanje na razini od 1,5 °C.

Europsko vijeće podržalo je novi obvezujući cilj EU-a za 2030. na sastanku u prosincu 2020.<sup>4</sup> Nadalje, pozvalo je Komisiju da „procijeni kako svi gospodarski sektori mogu na najbolji način doprinijeti cilju za 2030. i da podnese potrebne prijedloge popraćene dubinskim ispitivanjem okolišnog, gospodarskog i socijalnog učinka na razini država članica, uzimajući u obzir nacionalne energetske i klimatske planove i preispitujući postojeće fleksibilnosti”.

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>4</sup> Zaključci Europskog vijeća od 10. i 11. prosinca 2020., EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

U tu svrhu na temelju **Europskog zakona o klimi**<sup>5</sup> dogovorenog sa suzakonodavcima cilj klimatske neutralnosti EU-a postaje pravno obvezujući, a ambicije za 2030. povećavaju se postavljanjem cilja smanjenja neto emisija od najmanje 55 % do 2030. u odnosu na 1990.

Kako bi slijedila put koji je predložen u Europskom zakonu o klimi i ostvarila te povećane ambicije za 2030., Komisija je preispitala zakonodavstvo u području klime i energetike koje je na snazi i u okviru kojeg se očekuje smanjenje emisija stakleničkih plinova za samo 40 % do 2030. i 60 % do 2050. **Paket za ostvarivanje cilja od 55 %** („Fit for 55”), najavljen u Planu za postizanje klimatskog cilja do 2030., najopsežnija je sastavnica rada na provedbi ambicioznog novog klimatskog cilja za 2030., kojoj će morati pridonijeti svi sektori i politike.

Osim toga, u prosincu 2020. Europsko vijeće pozvalo je Komisiju da razmotri načine za jačanje EU sustava trgovanja emisijama, a da se pritom zadrži njegov integritet i uzme u obzir potreba za rješavanjem problema raspodjele i energetskog siromaštva. Europsko vijeće pozvalo je Komisiju i da razmotri predlaganje mjera kojima bi se energetske intenzivnim industrijama omogućilo da razviju i uvedu inovativne klimatski neutralne tehnologije i pritom zadrže svoju industrijsku konkurentnost.

Postojeće zakonodavstvo o sustavu trgovanja emisijama revidirano je 2018. kako bi se emisije u okviru EU sustava trgovanja emisijama do 2030. smanjile za 43 % u odnosu na 2005., što je u skladu s ciljem smanjenja emisija u cijelom gospodarstvu EU-a do 2030. za najmanje 40 % u odnosu na 1990. Međutim, novije analize službi Komisije upućuju na to da bi se emisije u sektorima koji su obuhvaćeni EU sustavom trgovanja emisijama umjesto toga do 2030. smanjile za 51 % u odnosu na 2005. da se zakonodavstvo nije mijenjalo<sup>6</sup>.

Iako bi se time premašio navedeni doprinos od –43 %, to i dalje ne bi bio dostatan doprinos općem cilju smanjenja od najmanje 55 % u odnosu na 1990. Stoga je opći cilj ove inicijative revidirati Direktivu o sustavu trgovanja emisijama na način razmjerni klimatskim ambicijama za 2030., odnosno smanjenjem neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990., i koji slijedi postupnu i uravnoteženu putanju prema klimatskoj neutralnosti do 2050., te na troškovno učinkovit i dosljedan način u kojem se uzima u obzir potreba za pravednom tranzicijom i sudjelovanjem svih sektora u borbi EU-a protiv klimatskih promjena.

Kako je objašnjeno u procjeni učinka, smatra se da doprinos sektora obuhvaćenih EU sustavom trgovanja emisijama od –61 % u odnosu na 2005. najbolje odražava rezultate Plana za postizanje klimatskog cilja do 2030. i da stoga predstavlja cilj EU sustava trgovanja emisijama kojim će se pridonijeti općem cilju smanjenja od najmanje 55 % u odnosu na 1990. Povećanje doprinosa EU sustava trgovanja emisijama zaštiti okoliša u prvom redu podrazumijeva prilagodbu ukupnog broja emisijskih jedinica izdanih u okviru tog sustava

---

<sup>5</sup> Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

<sup>6</sup> Prema referentnom scenariju EU-a za 2020. (REF), koji služi kao osnovni scenarij za procjenu učinka (vidjeti odjeljak 5.1. procjene učinka).

(„gornja granica”). Međutim, smanjena količina emisijskih jedinica dostupnih na tržištu utječe na druge stupove tog sustava i cijenu ugljika. Utječe na temeljna načela kao što su potreba za stabilnošću tržišta, zaštita od rizika od istjecanja ugljika, pažljivo uravnoteženi distribucijski učinci među državama članicama i dostupnost sredstava za povećane potrebe za ulaganjima u niskougljične tehnologije.

Dok se EU sustav trgovanja emisijama usklađuje s općim ciljem smanjenja od najmanje 55 % u odnosu na 1990., te je povećane klimatske ambicije potrebno pretočiti i u doprinos sektora izvan tog sustava borbi EU-a protiv klimatskih promjena. U procjeni učinka priloženoj Planu za postizanje klimatskog cilja do 2030. utvrđeno je da se bez dodatnih mjera emisije u određenim sektorima neće smanjiti onoliko koliko je potrebno da bi se emisije u cijelom gospodarstvu smanjile za 55 %. Emisije iz pomorskog prometa danas su veće nego 1990. i očekuje se da će dodatno rasti u scenariju „bez mjera”. U okviru svih scenarija ocijenjenih za potrebe Plana za postizanje klimatskog cilja do 2030. i Strategije za održivu i pametnu mobilnost<sup>7</sup> predviđa se smanjenje emisija iz međunarodnog pomorskog prometa do 2050. za 80–82 % u odnosu na 1990. (što odgovara smanjenju emisija za 88–89 % u odnosu na 2008.)<sup>8</sup> radi dosljednosti s povećanim klimatskim ambicijama. Stoga se Europska komisija obvezala proširiti EU sustav trgovanja emisijama na pomorski promet u okviru skupa mjera EU-a za smanjenje emisija iz pomorskog prometa i provesti mjere dogovorene u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO). U tom kontekstu Komisija pozdravlja napredak koji su Europski parlament i Vijeće od 2019. ostvarili u vezi s prijedlogom izmjene Uredbe (EU) 2015/757<sup>9</sup> kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima (COM(2019) 38 final) i prima na znanje potporu koju je Europski parlament na plenarnoj sjednici iskazao proširenju EU sustava trgovanja emisijama na emisije iz pomorskog prometa od 2023. Emisije iz pomorskog prometa trebalo bi uključiti u postojeći sustav trgovanja emisijama. Da bi taj prelazak prošao neometano, trebalo bi uvesti prijelazno razdoblje u kojem bi brodarska društva morala predati emisijske jedinice samo za dio svojih verificiranih emisija, što bi se postupno povećalo na 100 % kroz četiri godine. Budući da bi se proširenjem postojećeg sustava trgovanja emisijama na pomorski promet dodalo samo oko 90 milijuna tona CO<sub>2</sub>, učinak na dostupnost emisijskih jedinica za druge obuhvaćene sektore ostao bi ograničen.

Da bi se uzelo u obzir uključivanje pomorskog sektora u EU sustav trgovanja emisijama, trebalo bi izmijeniti Uredbu (EU) 2015/757, posebno u pogledu izvješćivanja o objedinjenim podacima o emisijama na razini društva i uzimajući u obzir ulogu upravljačkih tijela za brodarska društva. Tim izmjenama dopunjuju se izmjene predložene u dokumentu COM(2019) 38 final.

Kako je navedeno u Planu za postizanje klimatskog cilja do 2030., građevinski sektor izravno je i neizravno odgovoran za 36 % emisija stakleničkih plinova povezanih s energijom u EU-u

---

<sup>7</sup> Izvor: [https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en)

<sup>8</sup> Kao referentna godina za predviđena smanjenja emisija u pomorskom prometu izabrana je 2008. radi dosljednosti s ciljevima IMO-a, koji su iskazani u odnosu na 2008.

<sup>9</sup> Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.–76.).

i ima velik potencijal za smanjenje emisija na troškovno učinkovit način. Više od polovine tih emisija već je obuhvaćeno postojećim sustavom trgovanja emisijama, posebno emisije iz opskrbe električnom energijom za upotrebu u zgradama i većina emisija iz centralnog grijanja. Međutim, mnogi se domovi i dalje griju zastarjelim sustavima u kojima se koristi onečišćujućim fosilnim gorivima kao što su ugljen i nafta.

U sektoru cestovnog prometa isto tako postoji znatan potencijal za smanjenje emisija na troškovno učinkovit način. Cestovni promet izvor je petine emisija stakleničkih plinova u EU-u, a njegove emisije povećale su se za više od 25 % od 1990. Kako je već razmotreno u Komunikaciji o europskom zelenom planu, Komisija predlaže da se građevinski sektor i cestovni promet uključe u sustav trgovanja emisijama. U kontekstu drugih odgovarajućih regulatornih i investicijskih mjera za predmetne sektore njihovim uključivanjem u sustav trgovanja emisijama osigurali bi se povećani i usklađeniji gospodarski poticaji za smanjenje emisija u tim sektorima u EU-u i veća sigurnost da će se smanjenja emisija doista i provesti u tim sektorima.

Za sektor zgrada i sektor cestovnog prometa trebalo bi uvesti zasebno, ali povezano trgovanje emisijama. Time će se izbjeći narušavanje dobrog funkcioniranja sustava trgovanja emisijama za stacionarna postrojenja i zrakoplovstvo s obzirom na različite potencijale za smanjenje u tim sektorima i različite čimbenike koji utječu na potražnju. Iskustvo je pokazalo da bi potencijalno spajanje dvaju sustava trebalo razmotriti tek nakon nekoliko godina rada novog sustava trgovanja emisijama. Proširenje na zgrade i cestovni promet zahtijeva vertikalni pristup reguliranim subjektima.

Stabilnost tržišta neophodna je za pravilno funkcioniranje i postizanje ciljeva EU sustava trgovanja emisijama. Da bi se osigurala stabilnost tržišta, Odlukom (EU) 2015/1814<sup>10</sup> uspostavljena je rezerva za stabilnost tržišta. Počela je funkcionirati u siječnju 2019. Njezini su ciljevi ukloniti povijesne neravnoteže između ponude i potražnje te povećati otpornost EU sustava trgovanja emisijama na velike neravnoteže. Tim se mehanizmom mora očuvati regulatorna stabilnost i zajamčiti dugoročna predvidljivost. Člankom 3. Odluke od Komisije se zahtijeva da preispita funkcioniranje rezerve u roku od tri godine od datuma početka njezina funkcioniranja. To preispitivanje treba razmotriti zajedno s učincima povećanja ambicija EU sustava trgovanja emisijama na stabilnost tržišta kako bi se uz izmjene tog sustava iz ovog Prijedloga predložile i potrebne izmjene rezerve.

U tom su kontekstu posebni ciljevi ovog Prijedloga, kao dijela paketa za ostvarivanje cilja od 55 %, sljedeći:

- učvrstiti postojeće područje primjene EU sustava trgovanja emisijama kako bi se na odgovarajući način pridonijelo općem cilju smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % u odnosu na 1990.,

---

<sup>10</sup> Odluka (EU) 2015/1814 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. listopada 2015. o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i o izmjeni Direktive 2003/87/EZ (SL L 264, 9.10.2015., str. 1.–5.).

- osigurati kontinuiranu učinkovitu zaštitu sektora izloženih znatnom riziku od istjecanja ugljika i pritom potaknuti primjenu niskougljičnih tehnologija,
  - ublažiti distribucijske i socijalne učinke te tranzicije preispitivanjem upotrebe prihoda od prodaje na dražbi te veličine i funkcioniranja mehanizama financiranja smanjenja emisija ugljika,
  - osigurati da drugi sektori, osim onih koji su obuhvaćeni EU sustavom trgovanja emisijama, na troškovno učinkovit način pridonose smanjenju emisija potrebnom u skladu s ciljevima EU-a i obvezama iz Pariškog sporazuma, posebno tako što će se emisije iz pomorskog prometa, zgrada i cestovnog prometa obuhvatiti pravilima EU sustava trgovanja emisijama, osiguravajući pritom sinergije s drugim politikama za te sektore,
  - preispitati sustav za praćenje emisija CO<sub>2</sub> iz pomorskog prometa, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju kako bi se u obzir uzelo uključivanje sektora pomorskog prometa u EU sustav trgovanja emisijama,
  - preispitati rezervu za stabilnost tržišta u skladu s odgovarajućom pravnom obvezom i ispitati njezine moguće izmjene kako bi se ispunili pravni ciljevi iz Odluke o rezervi za stabilnost tržišta i riješili eventualni problemi proizašli iz povećanih ambicija.
- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Svi gospodarski sektori trebali bi pridonijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova. Klimatski i energetske paket za ostvarivanje cilja od 55 % sveobuhvatan je korak u reformi zakonodavstva Unije radi njegova usklađivanja s povećanim klimatskim ambicijama EU-a. Sve inicijative u okviru paketa blisko su povezane i svaka ovisi o tome kako su ostale oblikovane. Ovaj zakonodavni prijedlog dopunjuje prijedloge u okviru paketa i dosljedan je u odnosu na njih.

Sektori izvan EU sustava trgovanja emisijama obuhvaćeni su Uredbom o raspodjeli tereta<sup>11</sup> (ESR), kojom se utvrđuju opći cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova na razini EU-a i obvezujući godišnji ciljevi koje pojedinačne države članice trebaju ostvariti do 2030. ESR, među ostalim, obuhvaća emisije iz sektora cestovnog prometa i sektora zgrada te emisije iz nacionalne plovidbe, koje zajedno čine oko 50 % ukupnih emisija u okviru ESR-a. Za razliku od EU sustava trgovanja emisijama, sektori obuhvaćeni ESR-om ne podliježu cjenovnom signalu za ugljik na razini EU-a. Novim sustavom trgovanja emisijama, kojim se osiguravaju dodatni gospodarski poticaji (određivanjem cijene ugljika) potrebni za troškovno učinkovita smanjenja emisija iz zgrada i cestovnog prometa, dopunilo bi se postojeće područje primjene ESR-a, koje obuhvaća poticaje i odgovornost za nacionalne mjere. Važnost dopune ESR-a istaknuo je i velik broj dionika. Budući da su ambicije za 2030. povezane s trgovanjem emisijama za zgrade i cestovni promet dosljedne s troškovno učinkovitim doprinosima obuhvaćenih sektora, ne narušava se doprinos sektora obuhvaćenih ESR-om koji nisu obuhvaćeni određivanjem cijene ugljika na razini EU-a. Nacionalnim mjerama kojima se

---

<sup>11</sup> Uredba (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) br. 525/2013 (SL L 156, 19.6.2018., str. 26.–42.).

uklanjanju necjenovne prepreke ili stavljaju na raspolaganje alternativna rješenja može se poboljšati određivanje cijene ugljika.

U uvodnoj izjavi 4. Direktive (EU) 2018/410 navodi se da bi djelovanje Međunarodne pomorske organizacije (IMO) ili Unije trebalo početi 2023., uključujući pripremni rad na donošenju i provedbi mjere kojom se osigurava da sektor na odgovarajući način pridonese nastojanjima potrebnima za postizanje ciljeva dogovorenih u okviru Pariškog sporazuma i koju će svi dionici razmotriti na odgovarajući način. Osim toga, smanjenje emisija iz pomorskog prometa dio je EU-ove obveze iz Pariškog sporazuma da se smanje emisije u cijelom gospodarstvu.

Do danas ni na globalnoj razini ni u EU-u nisu uvedene odgovarajuće mjere za smanjenje emisija potrebno da bi sektor pomorskog prometa bio u skladu s povećanom klimatskom ambicijom EU-a. Od 2018. se na razini EU-a emisije CO<sub>2</sub> iz brodova težih od 5 000 bruto tona koji putuju u luke smještene u EGP-u ili iz njih (u skladu s Uredbom EU-a o MRV-u za pomorski promet)<sup>12</sup> prate i verificiraju te se izvješćuje o njima. Na globalnoj se razini primjenjuje regulatorni okvir za energetske učinkovitosti novih brodova, a nedavno su odobrene i mjere za povećanje energetske učinkovitosti za postojeće brodove. IMO je donio i početnu strategiju za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz brodova, u kojoj se utvrđuje cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2050. za najmanje 50 % u odnosu na razine iz 2008. Iako je nedavni napredak postignut u okviru IMO-a dobrodošao, te mjere nisu dovoljne za dekarbonizaciju međunarodnog pomorskog prometa u skladu s međunarodnim klimatskim ciljevima.

S obzirom na tu situaciju Europska komisija obvezala se predložiti skup mjera EU-a za povećanje doprinosa pomorskog prometa borbi EU-a protiv klimatskih promjena, zajedno s mjerama dogovorenima na globalnoj razini u okviru IMO-a. Uz proširenje EU sustava trgovanja emisijama na pomorski promet, skup mjera prije svega obuhvaća inicijativu FuelEU Maritime, namijenjenu povećanju upotrebe i potražnje za obnovljivim alternativnim transportnim gorivima, i prijedlog za preispitivanje Direktive o oporezivanju energije (ETD)<sup>13</sup> u pogledu postojećeg oslobođenja brodskih goriva od oporezivanja.

EU sustav trgovanja emisijama izravno ili neizravno pokriva oko 30 % emisija iz grijanja zgrada. To je zato što sustav obuhvaća centralno grijanje i električnu energiju kojom se koristi za grijanje. Obuhvaćanjem svih emisija iz izgaranja fosilnih goriva u tom sektoru i njihovim uključivanjem u EU sustav trgovanja emisijama ostvario bi se važan doprinos učinkovitosti smanjenja emisija. U cestovnom prometu prednost trgovanja emisijama sastojala bi se od hvatanja emisija iz voznog parka u vrijednosti ispod gornje granice i istodobnog poticanja promjena ponašanja, a taj cjenovni signal imao bi trajne učinke na rješenja povezana s mobilnošću. Ipak, standardne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za automobile i dalje su glavni pokretač za osiguranje ponude modernih i inovativnih čistih vozila, uključujući električne automobile.

---

<sup>12</sup> Uredba (EU) 2015/757 o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji, SL L 123, 19.5.2015., str. 55.–76.

<sup>13</sup> Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (SL L 283, 31.10.2003., str. 51.–70.).

Uz primjenu trgovanja emisijama na cestovni promet Komisija predlaže strože standardne vrijednosti CO<sub>2</sub> za automobile i kombije za 2030. kako bi se osigurao jasan put prema mobilnosti s nultom stopom emisija. Osim već navedenih mogućih načina upotrebe prihoda od dražbi, koji npr. uključuju promicanje osposobljavanja i preraspodjele radnika, dio prihoda ostvarenih trgovanjem emisijama u novim sektorima mogao bi se upotrijebiti za ublažavanje socijalnih učinaka koji proizlaze iz novog sustava trgovanja emisijama u tim sektorima i uložiti u mjere za ubrzavanje obnove zgrada i uvođenja vozila s nultom stopom emisija te za razvoj potrebne infrastrukture, kao što su strateški smještene pametne postaje za punjenje vozila s nultim emisijama. Mjere potpore za promicanje energetske učinkovitosti u ugroženim kućanstvima ili kućanstvima s niskim dohotkom isto bi tako mogle pridonijeti izbjegavanju prekomjernih distribucijskih učinaka. U tu svrhu Komisija u okviru zakonodavnog paketa za ostvarivanje cilja od 55 % predlaže uspostavu Socijalnog fonda za klimatsku politiku za financiranje odgovarajućih planova država članica kako bi se riješili socijalni aspekti trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet, pri čemu se posebna pozornost posvećuje ugroženim kućanstvima, mikropoduzećima i korisnicima prijevoza. Dio prihoda od dražbi u okviru novog sustava upotrijebit će se za financiranje planova država članica.

Predlaže se da se razina ambicije, gornja granica emisija i putanja za novi sustav trgovanja emisijama usklade s troškovno učinkovitim smanjenjem emisija iz zgrada i cestovnog prometa koje se temelji na kombinaciji određivanja cijene ugljika i jačanja postojećeg regulatornog okvira za te sektore.

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

Europski zeleni plan, njegov cilj klimatske neutralnosti te dvostruka zelena i digitalna tranzicija ključni su prioritet Europske unije. Paket za ostvarivanje cilja od 55 %, instrument Next Generation EU i višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021.–2027. pridonijet će usporednoj zelenoj i digitalnoj tranziciji kojoj Europa teži. Kombinacijom tih politika ublažit će se posljedice gospodarske krize i ubrzati prelazak na čisto i održivo gospodarstvo, u kojem je djelovanje u području klime povezano s gospodarskim rastom.

Smanjenje neto emisija stakleničkih plinova do 2030. na razini cijelog gospodarstva za najmanje 55 % u odnosu na 1990. zahtijeva promjene postojećeg okvira za klimatsku politiku, ali i okvira za energetske politiku. Paketom za ostvarivanje cilja od 55 % zakonodavstvo u području klime i energetike opsežno se preispituje kako bi se taj cilj ostvario. Prijedlog izmjene sustava za trgovanje emisijama dio je tog velikog skupa međusobno usklađenih prijedloga politike. Sustav trgovanja emisijama ključan je instrument koji EU-u pomaže u postizanju povećanog cilja za 2030. te uspješne i pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti do 2050. Ova je inicijativa kao takva povezana s brojnim drugim područjima politika, uključujući vanjske politike Unije. Na primjer, kao tržišno utemeljeni instrument na razini EU-a sustav trgovanja emisijama usklađen je s unutarnjim tržištem EU-a i dodatno ga jača.

Povećanim Inovacijskim fondom u okviru Direktive o sustavu trgovanja emisijama, kao jednim od glavnih instrumenata EU-a za približavanje niskougljičnih tehnologija tržištu, dopunjuju se drugi instrumenti kao što su Obzor 2020. i Obzor Europa, koji su uglavnom



usmjereni na ranije faze istraživanja. Povećanim Modernizacijskim fondom u okviru Direktive o sustavu trgovanja emisijama podupiru se ulaganja u modernizaciju energetskog sektora i širih energetskih sustava, poticanje energetske učinkovitosti i olakšavanje pravedne tranzicije u rudarskim regijama u državama članicama s nižim dohotkom. Time se dopunjuju drugi instrumenti kao što su kohezijska politika i Fond za pravednu tranziciju.

Dosljednost u odnosu na druge politike Unije osigurava se i usklađivanjem procjena učinka za EU sustav trgovanja emisijama s procjenama učinka za ostatak okvira za klimatske, energetske i prometne politike za 2030.<sup>14</sup>, na primjer postizanjem komplementarnosti proširenog sustava trgovanja emisijama s Direktivom o energetske učinkovitosti<sup>15</sup> i drugim mjerama predstavljenima u okviru skupa mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa. Upotrebljavaju se zajednički osnovni scenarij i zajednički scenariji na temelju ključnih politika koji se upotrebljavaju i za druge inicijative iz aketa za ostvarivanje cilja od 55 %. U tim se scenarijima uzimaju u obzir sve relevantne mjere i politike EU-a.

Predviđa se da će se dodatni administrativni troškovi proširenja sustava na cestovni promet i zgrade ograničiti, ako je moguće, upotrebom postojećih struktura koje se upotrebljavaju za potrebe Direktive o oporezivanju energije i obveza uštede energije u skladu s Direktivom o energetske učinkovitosti. Na taj bi se način novim sustavom trgovanja emisija povećale dodatne uštede energije na temelju njegove potencijalne povezanosti s uštedama energije na temelju članka 7. Direktive o energetske učinkovitosti.

## **2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST**

### **• Pravna osnova**

Pravna je osnova ovog Prijedloga članak 192. UFEU-a. U skladu s člankom 191. i člankom 192. stavkom 1. UFEU-a Europska unija pridonosi, među ostalim, ostvarenju sljedećih ciljeva: očuvanju, zaštiti i poboljšanju kvalitete okoliša, promicanju mjera na međunarodnoj razini za rješavanje regionalnih, odnosno svjetskih problema okoliša, a osobito borbi protiv klimatskih promjena.

### **• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Direktiva o EU sustavu trgovanja emisijama postojeći je zakonodavni instrument EU-a donesen 2003. U skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. UFEU-a ciljevi ovog

---

<sup>14</sup>

To su u prvom redu ESR, Uredba o korištenju zemljišta, prenamjeni zemljišta i šumarstvu (LULUCF), standardne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za automobile i kombije, Direktiva o obnovljivoj energiji (RED II), Direktiva o energetske učinkovitosti (EED) i, u kasnijoj fazi, Direktiva o energetske svojstvima zgrada. Druge relevantne inicijative uključuju reviziju Direktive o oporezivanju energije, akcijski plan za postizanje nulte stope onečišćenja i reviziju Direktive o industrijskim emisijama, inicijative za mobilnost, kao što su inicijative za transportna goriva (inicijative FuelEU Maritime i ReFuelEU Aviation), i prijedlog mehanizma za prilagodbu emisija ugljika na granicama (CBAM).

<sup>15</sup> Direktiva 2012/27/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o energetske učinkovitosti, izmjeni direktiva 2009/125/EZ i 2010/30/EU i stavljanju izvan snage direktiva 2004/8/EZ i 2006/32/EZ (SL L 315, 14.11.2012., str. 1.–56.).

Prijedloga o izmjeni Direktive o EU sustavu trgovanja emisijama mogu se ostvariti samo zakonodavnim instrumentom na razini EU-a.

Slično tomu, Odluka (EU) 2015/1814 Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za EU sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova postojeća je mjera Unije. Njezina izmjena u okviru ovog Prijedloga ne može se provesti na nacionalnoj ili lokalnoj razini, već zahtijeva djelovanje Unije.

Klimatske promjene prekogranični su problem, a djelovanjem EU-a može se učinkovito dopuniti i ojačati djelovanje na globalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i lokalnoj razini. Povećanje cilja smanjenja emisija stakleničkih plinova iz EU-a za 2030. utjecat će na mnoge sektore u cijelom gospodarstvu EU-a, zbog čega je koordinirano djelovanje na razini EU-a neophodno i mnogo je vjerojatnije da će dovesti do potrebne preobrazbe te djelovati kao snažan pokretač troškovno učinkovitih promjena i uzlazne konvergencije. Nadalje, mnogi elementi ovog Prijedloga, a posebno opcije povezane s mehanizmima zaštite od istjecanja ugljika i financiranja smanjenja emisija ugljika, imaju važnu dimenziju unutarnjeg tržišta.

U okviru EU sustava trgovanja emisijama, kao tržišta ugljika, potiču se smanjenja emisija ponajprije troškovno najučinkovitijim rješenjima u djelatnostima koje su njime obuhvaćene, čime se povećava učinkovitost zbog opsega tog sustava. Provedbom slične mjere na nacionalnoj razini nastala bi manja i rascjepkana tržišta ugljika, što bi moglo narušiti tržišno natjecanje i vjerojatno povećati ukupne troškove smanjenja emisija. Ista se logika primjenjuje na proširenje određivanja cijene ugljika na nove sektore.

Prekogranična dimenzija sektora pomorskog prometa zahtijeva koordinirano djelovanje na europskoj razini. Osim toga, djelovanje EU-a može nadahnuti i utrti put za šire djelovanje, npr. djelovanje Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i trećih zemalja u području pomorskog prometa.

- **Proporcionalnost**

Kako je utvrđeno u odjeljcima 3. i 7. procjene učinka priložene ovom Prijedlogu, Prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti jer ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje EU-ova cilja smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2030. na troškovno učinkovit način dok u isto vrijeme osigurava pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta.

Europsko vijeće podržalo je ukupno smanjenje emisija stakleničkih plinova na razini cijelog gospodarstva i na području Unije do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. Radi ostvarivanja tog cilja ovim se Prijedlogom, kojim je obuhvaćen velik dio tih emisija stakleničkih plinova, revidira Direktiva o EU sustavu trgovanja emisijama.

- **Odabir instrumenta**

Ciljevi ovog Prijedloga najbolje se mogu postići direktivom. To je najprikladniji pravni instrument za izmjenu postojeće Direktive o sustavu trgovanja emisijama (Direktiva 2003/87/EZ).

Direktivom se od država članica zahtijeva da ostvare ciljeve i uvedu mjere u nacionalne sustave materijalnog i postupnog prava. Tim se pristupom državama članicama daje više slobode pri provedbi mjera EU-a nego uredbom, u smislu da se državama članicama ostavlja izbor najprimjerenijeg sredstva za provedbu mjera iz direktive. To državama članicama omogućuje da osiguraju da su izmijenjena pravila u skladu s njihovim postojećim okvirom materijalnog i postupnog prava za primjenu EU sustava trgovanja emisijama, posebno u pogledu uređivanja dozvola za postrojenja te izvršnih mjera i kazni.

Direktiva je primjeren instrument i za izmjenu Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta jer je preispitivanje tog pravnog instrumenta blisko povezano s učincima povećanih ambicija EU sustava trgovanja emisijama na stabilnost tržišta.

Predložena direktiva odgovarajući je instrument i za izmjenu Uredbe (EU) 2015/757 o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji jer se tom direktivom emisije CO<sub>2</sub> iz određenih djelatnosti pomorskog prometa uključuju u EU sustav trgovanja emisijama na temelju podataka o emisijama iz Uredbe (EU) 2015/757.

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

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

U vezi s ovim Prijedlogom nije provedena *ex post* evaluacija ni provjera primjerenosti jer je provedba postojećeg zakonodavstva o sustavu trgovanja emisijama, kako je izmijenjeno Direktivom (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>16</sup>, koje se počelo primjenjivati 2021., u ranoj fazi. Zbog toga je za evaluaciju bila dostupna mala količina podataka.

- **Savjetovanja s dionicima**

U različite korake razvoja ovog Prijedloga bile su uključene države članice, predstavnici industrije iz privatnog sektora, nevladine organizacije, istraživačke i akademske ustanove, sindikati i građani.

Revizija EU sustava trgovanja emisijama temelji se na povratnim informacijama o Planu za postizanje klimatskog cilja do 2030. te poveznicama između EU sustava trgovanja emisijama i usporednih politika te širih ciljeva europskog zelenog plana. Glavni cilj savjetovanja o reviziji EU sustava trgovanja emisijama EU-a bio je prikupiti stajališta dionika o jačanju postojećeg EU sustava trgovanja emisijama, proširenju tog sustava na nove sektore (pomorski promet, zgrade, cestovni promet ili svi načini izgaranja fosilnih goriva) i preispitivanju rezerve za stabilnost tržišta. U okviru savjetovanja tražili su se i prijedlozi za smanjenje rizika od istjecanja ugljika, upotrebu prihoda i mehanizme potpore za niskougljične tehnologije.

---

<sup>16</sup> Direktiva (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2018. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ radi poboljšanja troškovno učinkovitih smanjenja emisija i ulaganja za niske emisije ugljika te Odluke (EU) 2015/1814 (SL L 76, 19.3.2018., str. 3.–27.).

Komisija je najprije zatražila povratne informacije o početnoj procjeni učinka, u kojoj su navedena početna razmatranja i opcije politike u okviru revizije<sup>17</sup>. Zatim je organizirala internetsko javno savjetovanje s upitnikom za svaki od prijedloga povezanih s paketom za ostvarivanje cilja od 55 %, u okviru kojeg je primila gotovo 500 odgovora<sup>18</sup>. U potporu inicijativi povezanoj s određivanjem cijene ugljika za pomorski promet provedena je ciljana anketa među dionicima zajedno s ciljanim programom razgovora<sup>19</sup>. Nadalje, Komisija je održala (virtualne) bilateralne i multilateralne sastanke s dionicima, među ostalim predstavnicima industrije iz raznih sektora, sindikata, nevladinih organizacija i država članica, te sudjelovala na virtualnim konferencijama. Naposljetku, Komisija je angažirala izvođača za organizaciju dviju stručnih radionica<sup>20</sup> o preispitivanju rezerve za stabilnost tržišta.

Rezultati savjetovanjâ navedeni su u procjeni učinka priloženoj ovom Prijedlogu i uzeti su u obzir za potrebe ovog Prijedloga koliko je moguće.

Općenito, u okviru javnog savjetovanja iskazana je široka potpora EU sustavu trgovanja emisijama kao instrumentu politike.

Mnogi dionici podupiru jačanje postojećeg EU sustava trgovanja emisijama povećanjem njegove ambicije u skladu s novim ciljem za 2030. i uzimajući u obzir troškovnu učinkovitost. Samo su neki ispitanici iz privatnog sektora zagovarali manji, a neki ispitanici iz civilnog društva veći doprinos u odnosu na načelo troškovne učinkovitosti. Dionici su općenito smatrali da je prilagodba linearnog faktora smanjenja važna za ostvarivanje ojačanih ambicija, dok su neki dionici istaknuli i važnost kombinacije s jednokratnim smanjenjem količine emisijskih jedinica, kako je navedeno i u ovom Prijedlogu.

Kad je riječ o besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica i riziku od istjecanja ugljika, velika većina dionika podržala je izmjenu postojećeg okvira za istjecanje ugljika, dok neki dionici iz industrije ne žele da se on mijenja. Mišljenja o konkretnim opcijama izmjene raznovrsna su, ali je uvođenje drugih mjera za daljnje poticanje smanjenja emisija stakleničkih plinova dobilo najveću potporu. Prijedlogom su takvi poticaji predviđeni na način da se besplatna dodjela emisijskih jedinica uvjetuje ulaganjima u tehnike za povećanje energetske učinkovitosti. Izmjenu referentnih vrijednosti radi bržeg uključivanja inovacija i tehnološkog napretka podržao je širok raspon dionika, osim nekih dionika iz privatnog sektora. Taj pristup dio je Prijedloga jer se smatra da omogućuje pravedniju i transparentniju raspodjelu besplatno dodijeljenih emisijskih jedinica od većeg smanjenja za sve sektore na temelju međusektorskog faktora korekcije.

---

<sup>17</sup> Početna procjena učinka bila je otvorena za slanje povratnih informacija od 29. listopada 2020. do 26. studenoga 2020., a primljeno je oko 250 odgovora. Rezultate možete pronaći na sljedećim internetskim stranicama: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Klimatske-promjene-azuriranje-sustava-EU-a-za-trgovanje-emisijama-ETS-hr>

<sup>18</sup> Savjetovanje je trajalo 12 tjedana, od 13. studenoga 2020. do 5. veljače 2021. Rezultate možete pronaći na sljedećim internetskim stranicama: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation\\_hr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation_hr)

<sup>19</sup> Istraživanje među dionicima provodilo se od prosinca 2020. do veljače 2021., a ciljani program razgovora od siječnja 2021. do veljače 2021.

<sup>20</sup> [https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve\\_hr](https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_hr)  
[https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve\\_hr](https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_hr)

Prijedlog odražava stajalište mnogih dionika da su potrebna stroža pravila kako bi se osiguralo da države članice svoje prihode od dražbi u okviru EU sustava trgovanja emisijama troše u skladu s klimatskim ciljevima.

Dionici u pogledu mehanizama financiranja smanjenja emisija ugljika općenito pozdravljaju povećanje Inovacijskog fonda i uvođenje dodatnih pomoćnih instrumenata, kao što su ugovori za kompenzaciju razlike u odnosu na ugljik. To je na odgovarajući način uključeno u Prijedlog povećanjem opsega i proširenjem područja primjene Inovacijskog fonda.

Većina dionika, posebno iz civilnog društva i dijelova privatnog sektora, podržava povećanje Modernizacijskog fonda, što se uzelo u obzir u ovom Prijedlogu. Dionici općenito podupiru pojednostavnjenje vrsta ulaganja koje se mogu financirati iz Modernizacijskog fonda i povećanje usklađenosti Modernizacijskog fonda s europskim zelenim planom. Prijedlog pridonosi tom cilju tako što se ukida izuzeće za financiranje centralnog grijanja na fosilna goriva u određenim državama članicama.

Skupine dionika uvelike podržavaju rezervu za stabilnost tržišta, no ne postoji konsenzus o tome na koji bi način trebalo izmijeniti njezine parametre. Civilno društvo izrazilo je veću potporu jačanju parametara rezerve za stabilnost tržišta od dionika iz privatnog sektora. Zadržavanje pravila o prestanku važenja dobilo je bezrezervnu potporu ili potporu uz uvjet da se pravilo izmijeni, no neki su dionici predložili ukidanje tog pravila. Na stručnim radionicama neki su dionici prepoznali potrebu za promjenjivom stopom unosa kako bi se izbjegli veliki učinci praga i češća preispitivanja. Prijedlogom se uspostavlja ravnoteža između potrebe za smanjenjem tržišnog viška u razumnom roku, predvidljivosti mehanizma i njegove složenosti. Osim toga, prijedlog da se emisijske jedinice za zrakoplovstvo i emisije iz zrakoplovstva uključe u izračun viška odgovara najpoželjnijoj opciji većine dionika.

Većina dionika koji su sudjelovali u ciljanoj anketi navela je da bi sektor pomorskog prometa trebao više pridonositi djelovanju u području klime nego što to trenutačno čini. Među predloženim opcijama dionicima je najpoželjnija opcija određivanja cijene ugljika bila proširenje postojećeg EU sustava trgovanja emisijama na pomorski promet, dok je brodarska industrija istaknula važnost mjera na međunarodnoj razini. U Prijedlogu se uzimaju u obzir stajališta dionika tako što su njime obuhvaćene emisije iz putovanja unutar EU-a i polovina emisija iz putovanja izvan EU-a te je u njega uključena klauzula o preispitivanju povezana s radom Međunarodne pomorske organizacije (IMO) na utvrđivanju globalnih tržišno utemeljenih mjera. To je jedan od pet pristupa koji se još razmatraju u kontekstu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC).

Nekoliko dionika, uključujući socijalne partnere koji su predstavnici poslodavaca i zaposlenika, općenito nije naklonjeno proširenju trgovanja emisijama na sektore cestovnog prometa i zgrada. Među predstavljenim opcijama politike širokom rasponu dionika najpoželjnija je opcija bila zasebni samostalni sustav, što je preneseno u ovaj Prijedlog. Mišljenja su podijeljena o tome treba li već u okviru revizije EU sustava trgovanja emisijama odrediti kad bi se i kako trgovanje emisijama za sektore cestovnog prometa i zgrada moglo postupno uključiti u postojeći EU sustav trgovanja emisijama. Točnije, nevladine organizacije uputile su na rizike povezivanja tih dvaju sustava. Prijedlogom se te dvojbe uzimaju u obzir

na odgovarajući način tako što se predlažu zasebno, ali povezano trgovanje emisijama i klauzula o preispitivanju.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Ovaj Prijedlog temelji se na dokazima prikupljenima u okviru procjene učinka za prethodnu reviziju EU sustava trgovanja emisijama zaključenu 2018., procjene učinka priložene Planu za postizanje klimatskog cilja do 2030.<sup>21</sup> i analize provedene za potrebe Komisijine Europske strateške dugoročne vizije za prosperitetno, moderno, konkurentno i klimatski neutralno gospodarstvo<sup>22</sup>, na relevantnim dokazima prikupljenima u okviru drugih usporednih inicijativa iz europskog zelenog plana, kao i na prethodnim studijama o emisijama iz pomorskog i cestovnog prometa te zgrada. Temelji se na podacima o emisijama i iskustvima stečenima provedbom sustava EU-a za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju.

Kao i u drugim prijedlozima i procjenama učinka u okviru paketa za ostvarivanje cilja od 55 %, u ovom Prijedlogu iskorišten je skup integriranih alata za modeliranje koji obuhvaćaju sveukupne emisije stakleničkih plinova gospodarstva EU-a. Ti se alati upotrebljavaju za izradu skupa ključnih scenarija koji odgovaraju neovisnim paketima politike usklađenima s povećanim klimatskim ciljem za 2030., a temelje se na scenarijima izrađenima za Plan za postizanje klimatskog cilja do 2030.

Scenariji se temelje na ažuriranom referentnom scenariju EU-a<sup>23</sup>, u okviru kojeg se predviđa način na koji će se energetske sustav EU-a i nacionalni energetske sustavi razvijati te emisije stakleničkih plinova kretati tijekom provedbe postojećeg okvira politike te kojim su obuhvaćeni učinci pandemije bolesti COVID-19. Ti su scenariji pripremljeni na temelju ugovora s laboratorijem E3MLab Nacionalnog tehničkog sveučilišta u Ateni, a detaljni rezultati modeliranja objavljuju se zajedno s prijedlozima.

Nadalje, Komisija se oslanja na sve više stručno recenziranih empirijskih istraživanja EU sustava trgovanja emisijama i sklopila je nekoliko ugovora o potpori. Jedan od ugovora o potpori sklopljen je s poduzećem Vivid Economics radi provedbe studije koja je Europskoj komisiji pomogla u preispitivanju rezerve za stabilnost tržišta<sup>24</sup>. Kad je riječ o odredbama o istjecanju ugljika, potporu su pružili Öko-Institut, Trinomics, Ricardo i Adelphi.

---

<sup>21</sup> SWD(2020) 176.

<sup>22</sup> Europska komisija: *In-depth analysis in support of the Commission Communication COM(2018) 773 A Clean Planet for all, A European long-term strategic vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy* (Detaljna analiza uz Komunikaciju Komisije COM(2018) 773 – Čist planet za sve. Europska strateška dugoročna vizija za prosperitetno, moderno, konkurentno i klimatski neutralno gospodarstvo), Bruxelles, 28. studenoga 2018.

<sup>23</sup> Predviđanje kretanja u području energije, prometa i emisija stakleničkih plinova do 2050. na temelju modeliranja i dosljednog skupa pretpostavki na razini EU-a, politika država članica i EU-a te posebnih značajki država članica, kao i na temelju savjetovanja sa stručnjacima iz država članica.

<sup>24</sup> Vivid Economics (2021.), *Review of the EU ETS' Market Stability Reserve* (Preispitivanje rezerve za tržišnu stabilnost u okviru ETS-a EU-a emisijama), izvješće pripremljeno za Glavnu upravu za klimatsku politiku, uskoro će se objaviti.

Nadalje, studijski tim koji je predvodilo poduzeće Ricardo proveo je studiju o EU sustavu trgovanja emisijama za pomorski promet i mogućim alternativnim opcijama ili kombinacijama za smanjenje emisija stakleničkih plinova<sup>25</sup>.

- **Procjena učinka**

Predloženoj direktivi priložena je procjena učinka, koja se temelji na nalazima sveobuhvatne procjene učinka za Plan za postizanje klimatskog cilja do 2030.<sup>26</sup> To je bila analitička osnova za utvrđivanje cilja smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na 1990. Sažetak i pozitivno mišljenje Odbora za nadzor regulative o procjeni učinka isto su tako javno dostupni. Procjena učinka temelji se na integriranim scenarijima modeliranja, koji odražavaju djelovanje raznih instrumenata politike na gospodarske subjekte, kako bi se osigurala komplementarnost, usklađenost i učinkovitost u ostvarivanju klimatskih ambicija za 2030. Dopunjuju ih dostupni podaci i posebni analitički alati za rješavanje određenih pitanja o oblikovanju politika.

U okviru procjene učinka analiziraju se tri vrste problema. Prva je vrsta problema povezana s potrebom za jačanjem postojećeg EU sustava trgovanja emisijama na način razmjernom povećanom cilju smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na 1990., a da se pritom izbjegnu neravnoteže između ponude i potražnje. Druga se vrsta problema odnosi na potrebu za osiguranjem dovoljnog doprinosa određenih sektora postizanju povećanog cilja. Zadnja se vrsta problema odnosi na potrebu za većim ulaganjima i većim kapacitetom kako bi se poboljšala raspodjela učinaka mjera za smanjenje emisija dok su sredstva i dalje ograničena.

Bilo koji paket opcija bio bi djelotvoran i učinkovit za ostvarivanje cilja do 2030. u smislu jačanja postojećeg EU sustava trgovanja emisijama radi povećanja njegovih ambicija u skladu s ciljem smanjenja neto emisija za najmanje 55 % do 2030. U procjeni učinka zaključeno je i da je potreban usmjereniji pristup besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica ako se ona još primjenjuje, i to u obliku strožih referentnih vrijednosti i uvjetovanja dodjele radom na dekarbonizaciji kako bi se potaknula primjena niskougljičnih tehnologija.

Kad je riječ o rezervi za stabilnost tržišta, procjena učinka pokazala je, među ostalim, da bi stopu unosa trebalo zadržati na 24 % do 2030. i prilagoditi je radi uklanjanja neželjenog „učinka praga” kako bi EU sustav trgovanja emisijama nastavio dobro funkcionirati. Taj učinak praga javlja se kad je ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju vrlo blizu gornjeg praga od 833 milijuna, na temelju kojeg se određuje unos emisijskih jedinica u rezervu za stabilnost tržišta. U tom slučaju povećanje ili smanjenje ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju za jednu emisijsku jedinicu može pokrenuti ukupni obujam unosa od 200 milijuna emisijskih jedinica ili ne pokrenuti ništa, ovisno o tome je li ukupan broj emisijskih jedinica u

---

<sup>25</sup> Ricardo, E3 Modelling i Trinomics (2021.), *Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions* (Studija o ETS-u EU-a za pomorski promet i mogućim alternativnim opcijama ili kombinacijama za smanjenje emisija stakleničkih plinova), uskoro će se objaviti.

<sup>26</sup> SWD(2020) 176.

optjecaju iznad ili ispod praga. Nesigurnost u pogledu toga hoće li se to dogoditi mogla bi prouzročiti volatilnost cijena na tržištu i povećati rizik od zloupotrebe tržišta.

Za potrebe proširenja okvira klimatske politike na pomorski promet analizirane su četiri glavne opcije i različita geografska područja primjene. Najpoželjnija je bila opcija uključivanja sektora pomorskog prometa u postojeći EU sustav trgovanja emisijama.

U procjeni učinka kao glavna opcija razmatralo se uvođenje trgovanja emisijama za cestovni promet i zgrade ili za sve načine izgaranja kao novi samostalni sustav trgovanja emisijama. Objema opcijama osigurali bi se dodatni gospodarski poticaji, ali i jednako relativno smanjenje emisija u tim sektorima do 2030. od 43 % u odnosu na 2005. zahvaljujući gornjoj granici. Kad bi se u područje primjene dodatnog sustava trgovanja emisijama uključilo samo zgrade i cestovni promet umjesto svih sektora u kojima se troše fosilna goriva, a koji nisu obuhvaćeni sustavom trgovanja emisijama, ostvarile bi se jasne koristi u smislu ekonomske učinkovitosti, posebno jer bi se time izbjeglo stvaranje novog sustava zaštite od rizika od istjecanja ugljika za one dijelove malih industrijskih sektora u kojima bi takav sustav bio potreban, ali bi im vjerojatno donio opterećenje nerazmjerno koristima.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

U zakonodavstvu o EU sustavu trgovanja emisijama dosljedno se daje prednost pristupima za smanjenje regulatornog opterećenja za gospodarske subjekte i uprave. Dok se većina postrojenja obuhvaćenih EU sustavom trgovanja emisijama nalazi u energetski intenzivnim industrijama s tržišnim strukturama kojima su svojstvena velika poduzeća, prijedlogom se uzimaju u obzir i mali emiteri, koji mogu biti u vlasništvu MSP-ova ili mikropoduzeća. Točnije, uz postojeća pravila kojima se smanjuju administrativno opterećenje i troškovi praćenja emisija i izvješćivanja o njima, za postrojenja s niskim emisijama postoji mogućnost da ih države članice izuzmu iz EU sustava trgovanja emisijama ako podliježu nacionalnim mjerama kojima se postiže jednak doprinos smanjenju emisija.

U skladu s Komisijinom predanošću boljoj regulativi ovaj je Prijedlog pripremljen na uključiv način, utemeljen na potpunoj transparentnosti i stalnoj suradnji s dionicima uz uvažavanje povratnih informacija vanjskih dionika i uzimajući u obzir vanjski nadzor kako bi se osiguralo da se prijedlogom uspostavlja odgovarajuća ravnoteža (vidjeti i odjeljak o prikupljanju i primjeni stručnog znanja).

Predviđeno proširenje na pomorski promet temeljilo bi se na postojećim mehanizmima praćenja, izvješćivanja i verifikacije (MRV) iz kojih su izuzeti mali brodovi i koji će se morati izmijeniti kako bi bili primjereni za trgovanje emisijama. Ako se zadrži jedinstveni sustav za MRV, rad na usklađivanju i administrativno opterećenje brodarskih društava bit će manji nego u slučaju postojanja nekoliko sustava. Novi EU sustav trgovanja emisijama za druge sektore primjenjivao bi se na višim razinama na temelju postojećih odredaba kojima se reguliraju trošarinska skladišta ili dobavljači goriva.



- **Temeljna prava**

Prijedlogom se poštuju temeljna prava i načela koja su posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima. Njime se osobito pridonosi ostvarivanju cilja visoke razine zaštite okoliša u skladu s načelom održivog razvoja utvrđenim u članku 37. Povelje<sup>27</sup>.

#### **4. UTJECAJ NA PRORAČUN**

EU sustavom trgovanja emisijama ostvaruju se znatni prihodi. Većinu tih prihoda od dražbi trenutačno ostvaruju države članice.

Komisija će predstaviti prilagodbe proračunskog okvira EU-a u okviru predstojećeg paketa vlastitih sredstava, koji uključuje prijedlog o izmjeni višegodišnjeg financijskog okvira. Nacionalnim proračunima država članica pogodovat će proširenje područja primjene EU sustava trgovanja emisijama na pomorski promet i novi sustav trgovanja emisijama za cestovni promet i zgrade.

Siguran rad Registra Unije financira se iz proračuna Unije. Proširenje područja primjene EU sustava trgovanja emisijama na pomorski promet i novi sustav trgovanja emisijama za cestovni promet i zgrade zahtijevat će dodatna sredstva za siguran rad Registra Unije, kako je navedeno u financijskom izvještaju priloženom ovom Prijedlogu. Ta će se sredstva staviti na raspolaganje preraspodjelom uzimajući u obzir ograničenja proračuna i osoblja Europske javne uprave iz postojećeg višegodišnjeg financijskog okvira, a povezani operativni rashodi financirat će se omotnicom programa LIFE. O razvoju IT-a i nabavi odlučivat će se u skladu s Komunikacijom o smjernicama za financiranje informacijske tehnologije i kibersigurnosti od 10. rujna 2020.<sup>28</sup>, kojom je za određene rashode u području IT-a predviđeno prethodno odobrenje Odbora Europske komisije za informacijsku tehnologiju i kibersigurnost.

#### **5. DRUGI ELEMENTI**

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Komisija će nastaviti pratiti i ocjenjivati funkcioniranje EU sustava trgovanja emisijama u svojem godišnjem izvješću o tržištu ugljika, kako je predviđeno člankom 10. stavkom 5. Direktive o sustavu trgovanja emisijama. To obuhvaća i učinke aktualne revizije EU sustava trgovanja emisijama. Komisijino godišnje izvješće o tržištu ugljika i godišnje izvješće država članica primjenjuju se i na sektore na koje se proširuje trgovanje emisijama. Podaci o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji dobiveni regulacijom novih sektora bit će ključan izvor informacija na temelju kojih će Komisija ocjenjivati napredak u tim sektorima.

Pravila o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji primjenjiva na pomorski promet trebala bi biti u skladu s pravilima utvrđenima u Uredbi (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća, kako je izmijenjena prijedlogom COM(2019) 38 final i ovim Prijedlogom.

---

<sup>27</sup> SL C 326, 26.10.2012., str. 391.

<sup>28</sup> C(2020) 6126.

Osim toga, ocjenjivanje napretka u primjeni Direktive o sustavu trgovanja emisijama predviđeno je i u članku 21. te direktive<sup>29</sup>.

Inicijativa se oslanja na proces utemeljen na integriranim nacionalnim energetske i klimatskim planovima i pouzdanom okviru transparentnosti za emisije stakleničkih plinova te na druge informacije o klimi iz Uredbe (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>30</sup>. Komisija će, među ostalim, informacije koje su države članice podnijele i o kojima su izvijestile u skladu s Uredbom o upravljanju upotrijebiti kao osnovu za redovitu procjenu napretka. Osim toga, odredbe o izvješćivanju o upotrebi prihoda od dražbi ostvarenih na temelju predložene direktive utvrđene su u Uredbi (EU) 2018/1999. Učinci promjena iz predložene direktive morat će se analizirati i ta će se uredba možda morati naknadno izmijeniti radi usklađivanja tih dvaju pravnih akata.

Dodatne informacije o praćenju i evaluaciji navedene su u 9. odjeljku procjene učinka priložene ovom Prijedlogu.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

**U nastavku su navedeni glavni elementi Direktive o sustavu trgovanja emisijama koji se mijenjaju:**

*Pomorski promet (članak 3., članci od 3.g do 3.ge i članak 16.)*

Prijedlogom se područje primjene EU sustava trgovanja emisijama proširuje na pomorski promet. U tu se svrhu u Prijedlogu definicija „emisija” iz članka 3. točke (b) mijenja kako bi obuhvaćala emisije iz brodova koji obavljaju djelatnost pomorskog prometa, poglavlje II. Direktive o sustavu trgovanja emisijama proširuje se kako bi se obuhvatili „zrakoplovstvo i pomorski promet”, a u Prilog I. dodaje se pomorski promet kao nova djelatnost. Osim toga, uvode se nove definicije za „brodarsko društvo” (članak 3. točka (v)) i „upravljačko tijelo za brodarska društva” (članak 3. točka (w)). Da bi se poglavlje II. proširilo na pomorski promet, dodaju se članci od 3.g do 3.ge.

Proširenje EU sustava trgovanja emisijama na pomorski promet primjenjuje se na emisije iz putovanja unutar EU-a, polovinu emisija iz putovanja izvan EU-a i emisije za vrijeme boravka na vezu u luci EU-a, a pravila o prodaji na dražbi, prijenosu, predaji i poništavanju emisijskih jedinica, kaznama i registrima koja se primjenjuju na druge sektore obuhvaćene EU sustavom trgovanja emisijama trebala bi se primjenjivati i na pomorski promet (članak 16.). Obveza predaje emisijskih jedinica u sektoru pomorskog prometa postupno se

---

<sup>29</sup> Tim se člankom od država članica zahtijeva da Komisiji podnose godišnje izvješće u kojem se posebna pozornost posvećuje dodjeli emisijskih jedinica, radu Registra, primjeni praćenja i izvješćivanja, verifikacije i akreditacije te pitanjima povezanim s usklađenošću.

<sup>30</sup> Uredba (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o upravljanju energetske unijom i djelovanjem u području klime, izmjeni uredaba (EZ) br. 663/2009 i (EZ) br. 715/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva 94/22/EZ, 98/70/EZ, 2009/31/EZ, 2009/73/EZ, 2010/31/EU, 2012/27/EU i 2013/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva Vijeća 2009/119/EZ i (EU) 2015/652 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 21.12.2018., str. 1.).

uvodi od 2023. do 2025., a od 2026. broderska društva morat će predavati 100 % svojih verificiranih emisija (članak 3.ga). U skladu s tim postupnim uvođenjem, ako se u tim godinama preda manje emisijskih jedinica nego što je verificiranih emisija za pomorski promet, emisijske jedinice koje nisu predane trebalo bi poništiti. Primjenjuju se pravila o praćenju i izvješćivanju te pravila o verifikaciji i akreditaciji utvrđena u Uredbi (EU) 2015/757, kako je izmijenjena (članci 3.gb i 3.gc). Uz opća pravila o kaznama u okviru EU sustava trgovanja emisijama, protiv brodova pod odgovornošću broderskog društva koje nije predalo emisijske jedinice za najmanje dva uzastopna razdoblja izvješćivanja može se izdati nalog o protjerivanju, na temelju kojeg država članica zastave može brodovima pod njezinom odgovornošću zabraniti plovidbu i ulazak u luku u nadležnosti države članice koja nije država zastave (članak 16. stavak 11.a). Svako brodersko društvo obuhvaćeno područjem primjene EU sustava trgovanja emisijama raspodjeljuje se nekoj državi članici, odnosno nadležnom tijelu, radi upravljanja na temelju Direktive o sustavu trgovanja emisijama. Upravljačko tijelo utvrđuje se prema mjestu registracije broderskog društva. Ako društvo nije registrirano u državi članici, raspodjeljuje se državi članici u čije je luke najviše pristajalo u dvjema prethodnim godinama praćenja. Komisija od 2024. treba objavljivati i redovito ažurirati popis broderskih društava obuhvaćenih Direktivom o sustavu trgovanja emisijama i njihovih upravljačkih tijela (članak 3.gd). Upravljačka tijela mogu zatražiti pomoć Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) u ispunjavanju svojih obveza iz predložene direktive, a posebno za odobravanje planova praćenja i verifikaciju emisija (članak 18.b). Zahvaljujući iskustvu u provedbi Uredbe (EU) 2015/757 i svojim informatičkim alatima, EMSA bi mogla dodatno pomoći upravljačkim tijelima u provedbi Direktive o sustavu trgovanja emisijama, npr. olakšavanjem razmjene informacija ili izradom smjernica i kriterija. Uključena je klauzula o izvješćivanju i preispitivanju (članak 3.ge) za potrebe praćenja provedbe predmetnog poglavlja i relevantnih promjena na razini Međunarodne pomorske organizacije.

#### *Linearni faktor smanjenja i jednokratno smanjenje gornje granice (članak 9.)*

Linearni faktor smanjenja mijenja se na 4,2 % od godine nakon stupanja na snagu Direktive o izmjeni Direktive o sustavu trgovanja emisijama. Povećani linearni faktor smanjenja kombinira se s jednokratnim smanjenjem gornje granice kako bi novi linearni faktor smanjenja imao isti učinak kao da se primjenjivao od 2021. Time se osigurava da će se ukupna količina emisijskih jedinica („gornja granica”) smanjivati povećanom godišnjom stopom, što će prouzročiti ukupno smanjenje emisija iz sektora obuhvaćenih EU sustavom trgovanja emisijskim jedinicama do 2030. za 61 % u odnosu na 2005. Osim toga, od godine stupanja na snagu predložene direktive, gornja granica treba se povećavati za količinu emisijskih jedinica koja odgovara emisijama iz pomorskog prometa koje će se uključiti u EU sustav trgovanja emisijama, a izvodit će se iz podataka dobivenih iz sustava EU-a za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju u pomorskom prometu za 2018. i 2019., koji se od 2021. prilagođavaju za linearni faktor smanjenja.

#### *Upotreba prihoda od dražbi (članak 10.)*

Da bi se ispunile povećane potrebe za ulaganjima za niske emisije ugljika, odredba o upotrebi prihoda od dražbi mijenja se na način da države članice moraju upotrijebiti sve prihode, osim

onih koji se raspodjeljuju u proračun Unije, u svrhe povezane s klimom, među ostalim i za podupiranje održive obnove kućanstava s niskim dohotkom. U okviru predstojećeg paketa vlastitih sredstava Komisija će predstaviti prilagodbe proračunskog okvira EU-a, kao i prijedlog o izmjeni višegodišnjeg financijskog okvira.

Osim toga, da bi se ublažilo distribucijske i socijalne učinke tranzicije, u Prijedlogu se predviđa prodaja dodatnih 2,5 % gornje granice na dražbi radi financiranja, u okviru Modernizacijskog fonda, energetske tranzicije država članica čiji je BDP po stanovniku manji od 65 % prosječnog BDP-a u EU-u u razdoblju od 2016. do 2018.

*Stroži pristup referentnim vrijednostima i uvjetovanje besplatne dodjele emisijskih jedinica (članak 10.a stavak 1.)*

Kako bi se smanjila mogućnost primjene međusektorskog faktora korekcije nakon prilagodbe gornje granice, predlaže se ažuriranje referentnih vrijednosti radi boljeg praćenja smanjenja emisija u sektorima i podsektorima tako što će se maksimalna stopa ažuriranja od 2026. povećati na 2,5 % godišnje sa sadašnjih 1,6 %. Smatra se da taj pristup omogućuje pravedniju i transparentniju raspodjelu besplatno dodijeljenih emisijskih jedinica od većeg smanjenja za sve sektore na temelju međusektorskog faktora korekcije.

Osim toga, besplatna dodjela emisijskih jedinica uvjetovana je radom na dekarbonizaciji kako bi se potaknula primjena niskougljičnih tehnologija. U postrojenjima obuhvaćenima obvezom provedbe energetskeg pregleda iz članka 8. stavka 4. Direktive o energetskej učinkovitosti (EED) morat će se provesti preporuke iz izvješća o pregledu ili dokazati da su provedene druge mjere koje dovode do smanjenja emisija stakleničkih plinova jednakog smanjenju preporučenom u izvješću o pregledu. U suprotnom bi se smanjila količina njihovih besplatno dodijeljenih emisijskih jedinica. U skladu s člankom 8. stavkom 4. EED-a MSP-ovi ne podliježu energetskeg pregledu. Osim toga, u skladu s uvjetima iz članka 8. stavka 6. EED-a poduzeća koja nisu MSP-ovi i koja provode sustav gospodarenja energijom ili sustav upravljanja okolišem izuzeta su od primjene zahtjeva da se provede energetskeg pregled. Predlaže se da se u revidiranom EED-u pravila o izuzeću od energetskeg pregleda izmijene na način da se izuzeće MSP-ova zamijeni izuzećem na temelju potrošnje energije. Takvo pravilo o izuzeću bilo bi primjereno i za uvjetovanje besplatne dodjele emisijskih jedinica.

*Mjere za prilagodbu emisija ugljika na granicama (članak 10.a stavak 1.)*

Mjera za prilagodbu emisija ugljika na granicama (CBAM) alternativna je mjera za ublažavanje rizikâ od istjecanja ugljika. Stoga sektorima i podsektorima obuhvaćenima tom mjerom ne bi trebalo besplatno dodijeliti emisijske jedinice. Utvrđuje se prijelazno razdoblje kako bi se proizvođačima, uvoznicima i trgovcima omogućilo da se prilagode novom sustavu, uz postupno smanjenje količine besplatno dodijeljenih emisijskih jedinica kako se CBAM bude uvodio. Utvrđuju se i pravila o izračunu konačnog iznosa koji se odbija od besplatno dodijeljenih emisijskih jedinica koje će se prodavati na dražbi.

*Ugovori za kompenzaciju razlike u odnosu na ugljik i povećanje Inovacijskog fonda (članak 10.a stavak 8.)*

Ugovori za kompenzaciju razlike u odnosu na ugljik važan su pokretač smanjenja emisija u industriji jer EU-u omogućuju da ulagateljima u inovativne klimatski prihvatljive tehnologije zajamče fiksnu cijenu kojom se nagrađuju smanjenja emisija CO<sub>2</sub> koja prelaze aktualne razine cijena u EU sustavu trgovanja emisijama. Područje primjene Inovacijskog fonda proširuje se kako bi se projekti podržali mehanizmima konkurentnog javnog nadmetanja kao što su ugovori za kompenzaciju razlike. Osim toga, Inovacijski fond povećava se za 50 milijuna emisijskih jedinica dobivenih na isti način kao aktualna sredstva fonda, odnosno iz emisijskih jedinica dostupnih za besplatnu dodjelu i prodaju na dražbi. Stoga će se 40 milijuna emisijskih jedinica dobiti iz emisijskih jedinica dostupnih za besplatnu dodjelu, a 10 milijuna emisijskih jedinica iz emisijskih jedinica koje će se prodati na dražbi.

#### *Modernizacijski fond (članak 10.d)*

Ovim Prijedlogom Modernizacijski fond usklađuje se s novim klimatskim ciljevima Unije tako što se zahtijeva da ulaganja budu usklađena s ciljevima europskog zelenog plana i Europskog zakona o klimi i tako što se ukida potpora ulaganjima povezanima sa svim fosilnim gorivima, a ne samo s krutim fosilnim gorivima, kao što je trenutačno slučaj. Osim toga, Prijedlogom se povećava postotak fonda koji treba uložiti u prioritetna ulaganja, u područjima prometa, zgrada, gospodarenja otpadom i poljoprivrede daje se veća važnost obnovljivim izvorima i ulaganjima u energetska učinkovitost, energetska učinkovitost utvrđuje se kao prioritetno područje na strani potražnje, uključujući izričito industriju kao prihvatljiv sektor, te se uvodi potpora kućanstvima za rješavanje problema energetskog siromaštva.

#### *Hvatanje i upotreba ugljika (članak 3. točka (b) i članak 12. stavak 3.b)*

U okviru povećanih klimatskih ambicija poticat će se upotreba svih tehnoloških rješenja za smanjenje emisija, uključujući hvatanje i upotrebu ugljika. Zbog toga se u Prijedlogu utvrđuje da obveze predaje ne nastaju za emisije CO<sub>2</sub> koje su trajno kemijski vezane u proizvodu tako da ne ulaze u atmosferu uobičajenom upotrebom.

#### *Uklanjanje prepreka za inovativne niskougljične tehnologije izmjenom područja primjene i referentnih vrijednosti EU sustava trgovanja emisijama (članak 2., članak 10.a i Prilog I.)*

Pravila o besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica u okviru EU sustava trgovanja emisijama mijenjaju se kako bi se bolje podržala dekarbonizacija energetski intenzivnih industrija uvođenjem naprednih tehnologija.

Količina emisijskih jedinica koja se besplatno dodjeljuje učinkovitim tehnologijama koje su neznatno ispod referentne razine veća je od njihovih emisija. Time se inovativne tehnologije izvan EU sustava trgovanja emisijama stavljaju u nepovoljan konkurentski položaj, što može odvratiti od ulaganja u te tehnologije. Inovativna postrojenja mogu prestati biti obuhvaćena EU sustavom trgovanja emisijama jer su promijenila proizvodni proces ili jer se ukupna nazivna ulazna toplinska snaga jedinica za izgaranje postrojenja smanjila na manje od 20 MW.

Taj odvratajući učinak nastoji se ukloniti: i. utvrđivanjem da postrojenja ostaju obuhvaćena EU sustavom trgovanja emisijama ako smanje ukupni kapacitet svojih jedinica za izgaranje kako bi se smanjile emisije stakleničkih plinova (npr. elektrifikacijom), ii. tehnološki neutralnim definicijama djelatnosti (uklanjanjem upućivanja na fosilna goriva ili posebne proizvodne procese), iii. upućivanjem na proizvodne kapacitete umjesto na kapacitete za izgaranje i iv. preispitivanjem definicija referentnih vrijednosti kako bi se prema svim postrojenjima jednako postupalo neovisno o korištenoj tehnologiji, među ostalim i ako upotrebljavaju niskougljične tehnologije ili tehnologije s nultom stopom emisija ugljika. Zadržavanjem inovativnih postrojenja u EU sustavu trgovanja emisijama isto će se tako sniziti referentne vrijednosti i potaknuti veća smanjenja emisija.

#### *Uvođenje trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet (poglavlje IV.a)*

Novi zasebni samostalni sustav trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet trebao bi se uspostaviti od 2025. (poglavlje IV.a). U prvoj će godini regulirani subjekti morati imati dozvolu za emisije stakleničkih plinova te izvijestiti o svojim emisijama za 2024. i 2025. (članci 30.b i 30.f). Izdavanje emisijskih jedinica i obveze usklađivanja za te subjekte primjenjivat će se tek od 2026., što će omogućiti uredan i učinkovit početak funkcioniranja novog sustava (članci 30.c, 30.d i 30.e). Budući da u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa postoji znatan broj malih emitera, a radi tehničke izvedivosti i administrativne učinkovitosti, točka regulacije umjesto na razini emitera uspostavlja se na nešto višoj razini u lancu opskrbe (članak 30.b i Prilog III.). Stoga će puštanje u potrošnju goriva koja se upotrebljavaju za izgaranje u sektorima zgrada i cestovnog prometa biti regulirana djelatnost u okviru novog sustava (Prilog III.). Opseg sektora zgrada i sektora cestovnog prometa utvrđen je na temelju relevantnih izvora emisija navedenih u [Smjernicama IPCC-a za nacionalne inventare stakleničkih plinova iz 2006. \(Prilog III.\)](#). Regulirani subjekti definirani su u skladu sa sustavom trošarina iz Direktive Vijeća (EU) 2020/262<sup>31</sup> jer za potrebe oporezivanja na temelju te direktive već postoji pouzdan mehanizam praćenja i izvješćivanja o količinama goriva puštenima u potrošnju. Obveze praćenja, izvješćivanja i verifikacije u sektorima zgrada i cestovnog prometa uskladit će se koliko je to moguće s funkcionalnim mehanizmima uspostavljenima za stacionarna postrojenja i zrakoplovstvo (članak 30.f).

Gornja granica emisija za novi sustav trgovanja emisijama određivat će se od 2026. na temelju podataka prikupljenih u okviru Uredbe o raspodjeli tereta i razine ambicija te će se smanjivati kako bi se emisije u sektorima zgrada i cestovnog prometa do 2030. smanjile za 43 % u odnosu na 2005. (članak 30.c i Prilog III.a). Utvrđen je odgovarajući linearni faktor smanjenja. Nakon što se uspostavi praćenje i izvješćivanje u okviru novog sustava trgovanja emisijama, ukupna količina emisijskih jedinica za 2028. prilagodit će se na temelju dostupnih podataka o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji za razdoblje od 2024. do 2026. Linearni faktor smanjenja revidirat će se samo ako su vrijednosti iz podataka o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji znatno više od početne gornje granice, a ne u slučaju malih razlika u odnosu na podatke iz inventara EU-a u okviru UNFCCC-a.

---

<sup>31</sup> Direktiva Vijeća (EU) 2020/262 od 19. prosinca 2019. o općim aranžmanima za trošarine (preinaka) (SL L 58, 27.2.2020., str. 4.–42.).

Emisijske jedinice za novi sustav trgovanja emisijama prodat će se na dražbi jer nije predviđena besplatna dodjela emisijskih jedinica (članak 30.d). Da bi se osigurao neometan početak trgovanja emisijama u novim sektorima, određena veća količina emisijskih jedinica prodat će se na početku razdoblja (prvi podstavak članka 30.d stavka 2.). Osim toga, da bi se otpočeka osigurala stabilnost tržišta, u predmetnim sektorima uspostaviti će se i rezerva za stabilnost tržišta na temelju posebnih pravila (drugi podstavak članka 30.d stavka 2.). Budući da je riječ o novom sustavu, uspostavljene su mjere ublažavanja kako bi se ublažio mogući rizik od prekomjerne volatilnosti cijena, koji bi mogao biti posebno visok na početku trgovanja emisijama u novim sektorima (članak 30.h).

Kako bi se odgovorilo na određena tranzicijska i socijalna pitanja nastala zbog određivanja cijene ugljika u novim sektorima i osigurala ciljana potpora inovacijama, sustav trgovanja emisijama za cestovni promet i zgrade pridonijet će i postojećim fondovima za smanjenje emisija ugljika. U skladu s tim 150 milijuna emisijskih jedinica izdanih u okviru novog sustava trgovanja emisijama za cestovni promet i zgrade staviti će se na raspolaganje Inovacijskom fondu kako bi se potaknula zelena tranzicija (članak 30.d stavak 4.).

Komisija će pratiti primjenu pravila novog trgovanja emisijama te će prema potrebi predložiti preispitivanje do 1. siječnja 2028. kako bi se poboljšali njegova učinkovitost, upravljanje i praktična primjena (članak 30.i).

#### **U nastavku su navedeni glavni elementi Odluke o rezervi za stabilnost tržišta koji se mijenjaju na temelju Prijedloga:**

*Uzimanje u obzir neto potražnje iz zrakoplovstva (članak 1. stavak 4.a) i pomorskog sektora*

Prijedlogom se mijenja izračun ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju kako bi uključivao emisije iz zrakoplovstva i emisijske jedinice izdane za zrakoplovstvo. Uredbom (EU) 2017/2392 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>32</sup> izmijenjen je članak 12. stavak 3. Direktive o EU sustavu trgovanja emisijama kako bi se svim operatorima omogućilo da upotrebljavaju sve emisijske jedinice izdane za njihove obveze predaje, uključujući emisijske jedinice za zrakoplovstvo. Točnost i učinkovitost rezerve kao mjere stabilnosti tržišta putem njegove ponude i potražnje poboljšat će se uključivanjem emisijskih jedinica za zrakoplovstvo u izračun rezerve i istodobnim očuvanjem njezina okolišnog integriteta. Ako se donese ovaj Prijedlog o izmjeni EU sustava trgovanja emisijama, emisije iz zrakoplovstva i emisijske jedinice za zrakoplovstvo uračunat će se u ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju ako su nastale ili su izdane u godini nakon stupanja na snagu ovih izmjena i kasnije. Iako ne postoje zasebne emisijske jedinice za pomorski promet, tekst je potrebno izmijeniti i kako bi se u izračun uključile emisijske jedinice i emisije povezane sa sektorom pomorskog prometa jer se u njemu trenutačno upućuje samo na emisije i emisijske jedinice za postrojenja. Da bi se izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja zbog postupnog uvođenja zahtjeva za pomorski promet, razlika između verificiranih emisija i emisijskih jedinica predanih za pomorski sektor,

<sup>32</sup> [Uredba \(EU\) 2017/2392 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2017. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ kako bi se nastavila postojeća ograničenja područja primjene za zrakoplovne djelatnosti i pripremila provedba globalne tržišno utemeljene mjere od 2021. \(SL L 350, 29.12.2017., str. 7.–14.\).](#)

koje se neće prodavati na dražbi, već poništiti, uračunat će se u ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju kao da su emisijske jedinice izdane<sup>33</sup>.

#### *Stopa unosa (članak 1. stavak 5.)*

Stopa unosa mijenja se kako bi se uklonio „učinak praga” do kojeg dolazi kad je ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju vrlo blizu gornjeg praga. U tom slučaju povećanje ili smanjenje ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju za jednu emisijsku jedinicu može pokrenuti unose ili ih ne pokrenuti, ovisno o tome je li ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju iznad ili ispod praga. Nesigurnost u pogledu toga hoće li se to dogoditi mogla bi prouzročiti volatilnost cijena na tržištu.

Prijedlogom se mijenja mehanizam stope unosa. Predlaže se zaštitni unos u rezervu za stabilnost tržišta kad ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju iznosi od 833 milijuna do 1 096 milijuna. U tom će slučaju unos odgovarati razlici između ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju i praga od 833 milijuna. Uobičajena stopa unosa (24 % do 2030.) primjenjivala bi se sve dok je ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju veći od 1 096 milijuna emisijskih jedinica.

Brojka od 1 096 milijuna emisijskih jedinica odabrana je jer su pri toj količini vrijednosti unosa od 24 % i razlike između ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju i gornjeg praga slične. Time se uklanja učinak praga i pritom zadržava učinkovit unos u rezervu za stabilnost tržišta u slučaju većeg ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju.

#### *Utvrđivanje ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju (članak 1. stavak 5.)*

U formuli za izračun ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju navest će se da se u ponudu emisijskih jedinica uključuju samo izdane emisijske jedinice koje nisu unesene u rezervu i da se broj emisijskih jedinica u rezervi više ne oduzima od ponude emisijskih jedinica. Ta promjena, zbog koje je izračun ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju jasniji, nema bitan utjecaj na rezultat izračuna kao ni na prethodne izračune ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju.

#### *Mehanizam prestanka važenja (članak 1. stavak 5.a)*

Emisijske jedinice u rezervi za stabilnost tržišta koje premašuju količinu za prodaju na dražbi iz prethodne godine prestaju vrijediti od 2023. Međutim, količina za prodaju na dražbi iz prethodne godine ovisi o raznim elementima, uključujući gornju granicu i funkcioniranje rezerve za stabilnost tržišta. Kako bi razina emisijskih jedinica koje ostaju u rezervi nakon proglašenja nevaženja bila predvidljivija, predlaže se ograničavanje broja emisijskih jedinica u rezervi na 400 milijuna. Ta vrijednost odgovara i donjem pragu za vrijednost ukupnog broja

---

<sup>33</sup> Slično obračunu fleksibilnih mogućnosti država članica za pristup emisijskim jedinicama iz EU sustava trgovanja emisijama, koje se uzimaju u obzir za izračun ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju, kako je utvrđeno u članku 6. stavku 2. Uredbe (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) br. 525/2013 (SL L 156, 19.6.2018., str. 26.–42.).



emisijskih jedinica u optjecaju, ispod kojeg se emisijske jedinice oslobađaju iz rezerve za stabilnost tržišta.

*Rezerva za stabilnost tržišta za trgovanje emisijama za cestovni promet i zgrade (članak 1.a)*

Da bi se ublažio rizik od neravnoteže između ponude i potražnje, rezerva za stabilnost tržišta uspostaviti će se i za novi sustav trgovanja emisijama za cestovni promet i zgrade, pri čemu će se unosi i oslobađanja emisijskih jedinica temeljiti na pragovima za višak emisijskih jedinica na tom tržištu. Osim toga, kako bi rezerva za stabilnost tržišta mogla funkcionirati kao učinkovit alat za uklanjanje neravnoteža na tržištu od početka trgovanja emisijama u tim dvama sektorima, u rezervi će se stvoriti određeni broj emisijskih jedinica za nove sektore. Da bi se ublažio mogući rizik od prekomjerne volatilnosti cijena, uvode se mjere za oslobađanje dodatnih emisijskih jedinica iz rezerve za stabilnost tržišta. Međutim, mehanizam za pokretanje tog dodatnog oslobađanja temeljit će se na povećanju prosječne cijene emisijskih jedinica, a ne na višku emisijskih jedinica na tržištu.

**U nastavku su navedeni glavni elementi Uredbe (EU) 2015/757 odnosno Uredbe o MRV-u koji se mijenjaju ovim Prijedlogom:**

Prijedlogom se uvode nove definicije „upravljačkog tijela” i „objedinjenih podataka o emisijama na razini društva”. Osim toga, predloženim izmjenama društva se obvezuje da podnose svoje planove praćenja odgovornim nadležnim tijelima na odobrenje (izmijenjeni članci 6. i 7.), da izvješćuju o objedinjenim podacima o emisijama na razini društva (izmijenjeni članak 4.) i da nakon verifikacije objedinjenih podataka o emisijama na razini društva (izmijenjeni članci od 13. do 16.) podnesu te verificirane objedinjene podatke odgovornom nadležnom tijelu (novi članak 11.a i izmijenjeni članak 12.). Verifikator nije obvezan verificirati izvješće o emisijama na razini broda ni izvješće iz članka 11. stavka 2. Uredbe (EU) 2015/757 jer su ta izvješća na razini broda već verificirana. Prijedlogom se Komisiji dodjeljuje i ovlast za donošenje delegiranih akata radi izmjene metoda praćenja i pravila o praćenju kako bi bili primjereni za trgovanje emisijama (izmijenjeni članak 5. stavak 2.), kao i radi dopune Uredbe (EU) 2015/757 pravilima za upravljačka tijela o odobrenju planova praćenja i njihovih izmjena, pravilima o praćenju i podnošenju objedinjenih podataka o emisijama na razini društva i izvješćivanju o njima (članak 6. stavak 8., članak 7. stavak 5. i članak 11.a stavak 4.) te pravilima o verifikaciji objedinjenih podataka o emisijama na razini društva i izdavanju izvješća o verifikaciji za objedinjene podatke o emisijama na razini društva (članak 13. stavak 6. i članak 15. stavak 6.).

Ovim Prijedlogom o izmjeni Uredbe o MRV-u dopunjuje se Prijedlog Komisije COM(2019) 38 final.

Prijedlog

**DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije, Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i Uredbe (EU) 2015/757**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora<sup>1</sup>,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>2</sup>,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) 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”)<sup>3</sup>. Njegove stranke postigle su dogovor da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te nastojati ograničiti povišenje temperature na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju.
- (2) Rješavanje problema povezanih s klimom i okolišem te postizanje ciljeva Pariškog sporazuma u prvom su planu u Komunikaciji o europskom zelenom planu, koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019.<sup>4</sup>
- (3) U europskom zelenom planu objedinjen je sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru, a usmjerene su na postizanje klimatske neutralnosti u EU-u do 2050., i utvrđuje se nova strategija rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Usto se nastoji zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih. Ta tranzicija pritom

---

<sup>1</sup> SL C, , str. .

<sup>2</sup> SL C, , str. .

<sup>3</sup> Pariški sporazum (SL L 282, 19.10.2016., str. 4.).

<sup>4</sup> COM(2019) 640 final.

drukčije utječe na žene i muškarce, a posebice utječe na neke skupine u nepovoljnom položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Stoga ona mora biti pravedna i uključiva te nitko ne smije biti zapostavljen.

- (4) Europski zeleni plan postao je još potrebniji i vrijedniji s obzirom na vrlo teške posljedice pandemije bolesti COVID-19 za zdravlje, životne i radne uvjete te dobrobit građana Unije, koje su pokazale da naše društvo i gospodarstvo moraju postati otporniji na vanjske poremećaje i rano djelovati kako bi ih spriječili ili ublažili. Građani Europe i dalje su duboko uvjereni da se to prije svega odnosi na klimatske promjene<sup>5</sup>.
- (5) Unija se u ažuriranom nacionalno utvrđenom doprinosu dostavljenom tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020.<sup>6</sup> obvezala smanjiti neto emisije stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu Unije do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.
- (6) Unija je Uredbom (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>7</sup> u zakonodavstvo uključila cilj klimatske neutralnosti u cijelom gospodarstvu do 2050. Tom se uredbom uspostavlja i obveza Unije da na svojem području smanji neto emisije stakleničkih plinova (emisije nakon što se odbiju uklanjanja) do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.
- (7) Svi gospodarski sektori trebaju pridonijeti smanjenjima tih emisija. Stoga bi se cilj promicanja smanjenja emisija stakleničkih plinova na način koji je učinkovit u troškovnom i gospodarskom smislu, koji je Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>8</sup> utvrđen za EU sustav trgovanja emisijama, trebao povećati razmjerno cilju smanjenja neto emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu do 2030.
- (8) EU sustavom trgovanja emisijama trebala bi se poticati proizvodnja u postrojenjima koja djelomično ili u cijelosti smanjuju emisije stakleničkih plinova. Stoga bi opis nekih kategorija djelatnosti u Prilogu I. Direktivi 2003/87/EZ trebalo izmijeniti kako bi se jednako postupalo prema postrojenjima u predmetnim sektorima. Nadalje, besplatna dodjela emisijskih jedinica za proizvodnju nekog proizvoda ne bi trebala ovisiti o prirodi proizvodnog procesa. Stoga je potrebno izmijeniti definiciju proizvodâ te, za određene referentne vrijednosti, obuhvaćenih procesa i emisija, kako bi se osigurali jednaki uvjeti za nove i postojeće tehnologije. Potrebno je i odvojiti ažuriranje referentnih vrijednosti za rafinerije od onih za vodik kako bi se uzela u obzir sve veća važnost proizvodnje vodika izvan sektora rafinerija.

---

<sup>5</sup> Posebno izvješće Eurobarometra br. 513 o klimatskim promjenama, 2021. ([https://ec.europa.eu/clima/citizens/support\\_hr](https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_hr)).

<sup>6</sup> [https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU\\_NDC\\_Submission\\_December%202020.pdf](https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf)

<sup>7</sup> Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

<sup>8</sup> 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.).

- (9) Direktiva Vijeća 96/61/EZ<sup>9</sup> stavljena je izvan snage Direktivom 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>10</sup>. Upućivanja na Direktivu 96/61/EZ u članku 2. Direktive 2003/87/EZ i njezinu Prilogu IV. trebalo bi na odgovarajući način ažurirati. S obzirom na potrebu za hitnim smanjenjem emisija u cijelom gospodarstvu države članice trebale bi moći i drugim politikama, osim graničnim vrijednostima emisija donesenima u skladu s Direktivom 2010/75/EU, pridonijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova obuhvaćenih područjem primjene EU sustava trgovanja emisijama.
- (10) U Komunikaciji „Put prema zdravom planetu za sve”<sup>11</sup> Komisija poziva na usmjeravanje EU-a prema nultoj stopi onečišćenja do 2050. smanjenjem onečišćenja zraka, slatkih voda, mora i tla na razine za koje se više ne očekuje da će biti štetne za zdravlje i prirodne ekosustave. Mjere na temelju Direktive 2010/75/EU, kao glavnog instrumenta kojim se reguliraju emisije onečišćujućih tvari u zrak, vodu i tlo, često omogućuju i smanjenje emisija stakleničkih plinova. U skladu s člankom 8. Direktive 2003/87/EZ države članice trebale bi osigurati koordinaciju između zahtjeva za dozvole iz Direktive 2003/87/EZ i onih iz Direktive 2010/75/EU.
- (11) Nove inovativne tehnologije često će omogućiti smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari, zbog čega je važno osigurati sinergije između politika za smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari, što je u ovom slučaju Direktiva 2010/75/EU, i ocijeniti njihovu učinkovitost u tom pogledu.
- (12) Definicija generatora električne energije upotrebljavala se od 2013. do 2020. za određivanje maksimalne količine besplatno dodijeljenih emisijskih jedinica za industriju, no dovela je do različitog postupanja prema kogeneracijskim elektranama u odnosu na industrijska postrojenja. Kako bi se potaknula upotreba visokoučinkovite kogeneracije i jednako postupalo prema svim postrojenjima kojima se besplatno dodjeljuju emisijske jedinice za proizvodnju topline i centralno grijanje, trebalo bi izbrisati sva upućivanja na generatore električne energije u Direktivi 2003/87/EZ. Osim toga, u Delegiranoj uredbi Komisije (EU) 2019/331<sup>12</sup> utvrđuje se prihvatljivost svih industrijskih procesa za besplatnu dodjelu emisijskih jedinica. Stoga su odredbe o hvatanju i skladištenju ugljika iz članka 10.a stavka 3. Direktive 2003/87/EZ zastarjele i trebalo bi ih izbrisati.
- (13) Staklenički plinovi koji se ne ispuštaju izravno u atmosferu trebali bi se smatrati emisijama u okviru EU sustava trgovanja emisijama te bi za te emisije trebalo predati emisijske jedinice, osim ako se skladište u skladišnom geoprostoru u skladu s Direktivom 2009/31/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>13</sup> ili su trajno kemijski vezane

---

<sup>9</sup> Direktiva Vijeća 96/61/EZ od 24. rujna 1996. o integriranom sprečavanju i kontroli onečišćenja (SL L 257, 10.10.1996., str. 26.).

<sup>10</sup> [Direktiva 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o industrijskim emisijama \(integrirano sprečavanje i kontrola onečišćenja\)](#), SL L 334, 17.12.2010., str. 17.

<sup>11</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, Put prema zdravom planetu za sve, Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla (COM(2021) 400 final).

<sup>12</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/331 od 19. prosinca 2018. o utvrđivanju prijelaznih pravila na razini Unije za usklađenu besplatnu dodjelu emisijskih jedinica na temelju članka 10.a Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 59, 27.2.2019., str. 8.).

<sup>13</sup> Direktiva 2009/31/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o geološkom skladištenju ugljikova dioksida i o izmjeni Direktive Vijeća 85/337/EEZ, Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2000/60/EZ, 2001/80/EZ, 2004/35/EZ, 2006/12/EZ, 2008/1/EZ i Uredbe (EZ) br. 1013/2006 (SL L 140, 5.6.2009., str. 114.).

u proizvodu tako da ne ulaze u atmosferu uobičajenom upotrebom. Komisija bi trebala biti ovlaštena za donošenje provedbenih akata u kojima se utvrđuju uvjeti koje treba ispuniti da bi se staklenički plinovi smatrali trajno kemijski vezanima u proizvodu tako da ne ulaze u atmosferu uobičajenom upotrebom, uključujući prema potrebi uvjet dobivanja certifikata o uklanjanju ugljika ovisno o regulatornim promjenama povezanima s certifikacijom uklanjanja ugljika.

- (14) Djelatnost međunarodnog pomorskog prometa, koja se sastoji od putovanja između luka u nadležnosti dviju država članica ili između luke u nadležnosti države članice i luke izvan nadležnosti država članica, jedina je vrsta prijevoza koja nije uključena u prethodne obveze smanjenja emisija stakleničkih plinova Unije. Emisije iz goriva prodanog u Uniji za putovanja koja započinju u jednoj državi članici i završavaju u drugoj državi članici ili trećoj zemlji povećale su se za oko 36 % od 1990. Te emisije čine gotovo 90 % svih Unijinih emisija iz plovidbe jer su emisije iz goriva prodanog u Uniji za putovanja koja započinju i završavaju u istoj državi članici smanjene za 26 % od 1990. U scenariju „bez mjera” predviđa se da će emisije iz djelatnosti međunarodnog pomorskog prometa porasti za oko 14 % od 2015. do 2030. i za 34 % od 2015. do 2050. Ako se utjecaj djelatnosti pomorskog prometa na klimatske promjene poveća u skladu s predviđanjima, ozbiljno bi se dovela u pitanje smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u borbi protiv klimatskih promjena.
- (15) Komisija je 2013. donijela strategiju za postupno uključivanje emisija iz pomorskog prometa u politiku Unije za smanjenje emisija stakleničkih plinova. Kao prvi korak u tom pristupu Unija je u Uredbi (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>14</sup> uspostavila sustav za praćenje emisija iz pomorskog prometa, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju, nakon čega će utvrditi ciljeve smanjenja za pomorski sektor i početi primjenjivati tržišno utemeljenu mjeru. U skladu s obvezom suzakonodavaca iz Direktive (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>15</sup> djelovanje Međunarodne pomorske organizacije (IMO) ili Unije trebalo bi početi 2023., uključujući pripremni rad na donošenju i provedbi mjere kojom se osigurava da sektor na odgovarajući način pridonese nastojanjima potrebnima za postizanje ciljeva dogovorenih u okviru Pariškog sporazuma i koju će svi dionici razmotriti na odgovarajući način.
- (16) U skladu s Direktivom (EU) 2018/410 Komisija bi trebala izvješćivati Europski parlament i Vijeće o napretku postignutom u okviru IMO-a u postizanju ambicioznog cilja smanjenja emisija i o popratnim mjerama kako bi se osigurao odgovarajući doprinos sektora pomorskog prometa nastojanjima potrebnima za postizanje ciljeva dogovorenih u okviru Pariškog sporazuma. U tijeku su nastojanja u okviru IMO-a da se ograniče globalne emisije iz pomorskog prometa, koja bi trebalo poticati. Međutim, iako je nedavni napredak postignut u okviru IMO-a dobrodošao, te mjere neće biti dovoljne za postizanje ciljeva Pariškog sporazuma.
- (17) U europskom zelenom planu Komisija je navela da skupom mjera namjerava dodatno smanjiti emisije stakleničkih plinova iz sektora pomorskog prometa kako bi Unija mogla ostvariti svoje ciljeve smanjenja emisija. U tom bi kontekstu trebalo izmijeniti Direktivu 2003/87/EZ kako bi se sektor pomorskog prometa uključio u EU sustav

---

<sup>14</sup> Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

<sup>15</sup> Direktiva (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2018. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ radi poboljšanja troškovno učinkovitih smanjenja emisija i ulaganja za niske emisije ugljika te Odluke (EU) 2015/1814 (SL L 76, 19.3.2018., str. 3.).

trgovanja emisijama i tako pridonijelo povećanim klimatskim ciljevima Unije i ciljevima Pariškog sporazuma, kojim se od razvijenih zemalja zahtijeva da nastave svojim primjerom predvoditi provedbu ciljeva smanjenja emisija na razini cjelokupnog gospodarstva, a zemlje u razvoju potiče se da s vremenom prijeđu na ciljeve smanjenja ili ograničavanja emisija na razini cjelokupnog gospodarstva<sup>16</sup>. S obzirom na to da bi se emisije iz međunarodnog zračnog prometa izvan Europe trebale ograničiti od siječnja 2021. na temelju globalnog tržišno utemeljenog djelovanja, ali ne postoji mjera kojom se ograničavaju emisije iz pomorskog prometa ili određuje njihova cijena, primjereno je da se EU sustavom trgovanja emisijama obuhvati dio emisija iz putovanja između luke u nadležnosti države članice i luke u nadležnosti treće zemlje, pri čemu treća zemlja može odlučiti o odgovarajućim mjerama za drugi dio emisija. Proširenje EU sustava trgovanja emisijama na sektor pomorskog prometa stoga bi trebalo uključivati polovinu emisija iz brodova koji obavljaju putovanja u luku u nadležnosti države članice iz luke izvan nadležnosti države članice, polovinu emisija iz brodova koji obavljaju putovanja iz luke u nadležnosti države članice u luku izvan nadležnosti države članice, emisije iz brodova koji obavljaju putovanja u luku u nadležnosti države članice iz luke u nadležnosti države članice i emisije za vrijeme boravka na vezu u luci u nadležnosti države članice. Taj se pristup smatra praktičnim načinom rješavanja pitanja zajedničkih ali diferenciranih odgovornosti i sposobnosti, što je već dugo poznat problem u kontekstu UNFCCC-a. Obuhvaćanjem dijela emisija iz dolaznih i odlaznih putovanja između Unije i trećih zemalja osigurava se učinkovitost EU sustava trgovanja emisijama, posebno jer je utjecaj mjere na okoliš veći nego da je geografsko područje primjene ograničeno na putovanja unutar EU-a te jer se pritom ograničavaju rizik od pristajanja u luku radi izbjegavanja troškova i rizik od premještanja djelatnosti pretovara izvan Unije. Da bi se osiguralo neometano uključivanje tog sektora u EU sustav trgovanja emisijama, predaju emisijskih jedinica brodarskih društava trebalo bi postupno povećavati s obzirom na verificirane emisije o kojima je izviješteno za razdoblje od 2023. do 2025. Kako bi se zaštitio okolišni integritet sustava ako se u tim godinama preda manja količina emisijskih jedinica u odnosu na verificirane emisije za pomorski promet, trebalo bi poništiti odgovarajući broj emisijskih jedinica nakon što se svake godine utvrdi razlika između verificiranih emisija i predanih emisijskih jedinica. Od 2026. brodarska društva trebala bi predati broj emisijskih jedinica koji odgovara svim njihovim verificiranim emisijama o kojima je izviješteno za prethodnu godinu.

- (18) Odredbe Direktive 2003/87/EZ o djelatnostima pomorskog prometa trebalo bi redovito preispitivati s obzirom na buduća međunarodna kretanja i rad na postizanju ciljeva Pariškog sporazuma, što obuhvaća drugi globalni pregled stanja 2028. te globalne preglede stanja koji će se provoditi svakih pet godina nakon toga, radi prikupljanja informacija za određivanje kasnijih nacionalno utvrđenih doprinosa. Prije svega, Komisija bi prije drugog globalnog pregleda stanja 2028., odnosno najkasnije do 30. rujna 2028., trebala izvijestiti Europski parlament i Vijeće o napretku u pregovorima IMO-a o globalnoj tržišno utemeljenoj mjeri. Komisija bi u izvješću trebala analizirati instrumente Međunarodne pomorske organizacije i prema potrebi ocijeniti način na koji se ti instrumenti mogu prenijeti u pravo Unije revizijom Direktive 2003/87/EZ. Komisija bi u izvješće trebala prema potrebi uključiti prijedloge.

---

<sup>16</sup> Pariški sporazum, članak 4. stavak 4.

- (19) Komisija bi trebala preispitati funkcioniranje Direktive 2003/87/EZ u odnosu na djelatnosti pomorskog prometa na temelju iskustva stečenog njezinom primjenom, među ostalim s obzirom na moguće prakse izbjegavanja troškova, i zatim predložiti mjere za osiguranje njezine učinkovitosti.
- (20) Osoba ili organizacija odgovorna za usklađenost sa EU sustavom trgovanja emisijama trebalo bi biti brodarsko društvo, definirano kao brodovlasnik ili bilo koja druga organizacija ili osoba, kao što su upravitelj ili zakupnik broda bez posade, koja je od brodovlasnika preuzela odgovornost za upravljanje brodom i koja je preuzimanjem te odgovornosti pristala preuzeti sve dužnosti i odgovornosti utvrđene Međunarodnim pravilnikom o sigurnom upravljanju brodovima i sprečavanju onečišćenja. Ta se definicija temelji na definiciji „društva” iz članka 3. točke (d) Uredbe (EU) 2015/757 i u skladu je s globalnim sustavom prikupljanja podataka koji je IMO uspostavio 2016. U skladu s načelom „onečišćivač plaća” brodarsko društvo moglo bi na temelju ugovornog sporazuma smatrati da je subjekt koji je izravno nadležan za odluke koje utječu na emisije CO<sub>2</sub> broda odgovoran za troškove usklađivanja na temelju ove Direktive. To bi obično bio subjekt koji je odgovoran za odabir goriva, rute i brzine broda.
- (21) Da bi se smanjilo administrativno opterećenje brodarskih društava, jedna država članica trebala bi biti odgovorna za svako brodarsko društvo. Komisija bi trebala objaviti početni popis brodarskih društava koja su obavljala djelatnost pomorskog prometa obuhvaćenu područjem primjene EU sustava trgovanja emisijama i u njemu navesti upravljačko tijelo za svako brodarsko društvo. Popis bi trebalo ažurirati barem svake dvije godine kako bi se brodarska društva prema potrebi preraspodijelila na drugo upravljačko tijelo. Upravljačko tijelo za brodarska društva registrirana u određenoj državi članici trebala bi biti ta država članica. Upravljačko tijelo za brodarska društva registrirana u trećoj zemlji trebala bi biti država članica u čije je luke brodarsko društvo, prema procjenama, u posljednje dvije godine praćenja najviše pristajalo u okviru putovanja obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2003/87/EZ. Upravljačko tijelo za brodarska društva registrirana u trećoj zemlji koja u posljednje dvije godine praćenja nisu obavila putovanje obuhvaćeno područjem primjene Direktive 2003/87/EZ trebala bi biti država članica iz koje je brodarsko društvo započelo svoje prvo putovanje obuhvaćeno područjem primjene te direktive. Komisija bi trebala objaviti i svake dvije godine ažurirati popis brodarskih društava obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2003/87/EZ i u njemu navesti upravljačko tijelo za svako brodarsko društvo. Da bi se osiguralo jednako postupanje prema brodarskim društvima, države članice trebale bi slijediti usklađena i detaljna pravila za upravljanje brodarskim društvima za koja su nadležne, koja će utvrditi Komisija.
- (22) Države članice trebale bi osigurati da brodarska društva za koja su nadležne ispunjavaju zahtjeve iz Direktive 2003/87/EZ. Ako brodarsko društvo ne ispunjava te zahtjeve i usklađenost se ne postigne ni izvršnim mjerama upravljačkog tijela, države članice trebale bi djelovati solidarno. Kao krajnja mjera trebala bi postojati mogućnost da države članice odbiju ulazak brodovima u nadležnosti predmetnog brodarskog društva, osim države članice pod čijom zastavom brod plovi, a koja bi tom brodu trebala moći zabraniti plovību.
- (23) Brodarska društva trebala bi pratiti objedinjene podatke o emisijama iz djelatnosti pomorskog prometa na razini društva i izvješćivati o njima u skladu s pravilima utvrđenima u Uredbi (EU) 2015/757. Izvješća o objedinjenim podacima o emisijama na razini društva trebalo bi verificirati u skladu s pravilima utvrđenima u toj uredbi. Pri verifikacijama na razini društva verifikator ne bi trebao verificirati izvješće o

emisijama na razini broda ni izvješće iz članka 11. stavka 2. te uredbe jer bi ta izvješća već bila verificirana.

- (24) Na temelju iskustva sa sličnim zadacima povezanima sa zaštitom okoliša Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) ili druga relevantna organizacija trebale bi prema potrebi i u okviru svojeg mandata pomoći Komisiji i upravljačkim tijelima u provedbi Direktive 2003/87/EZ. Zahvaljujući iskustvu u provedbi Uredbe (EU) 2015/757 i svojim informatičkim alatima, EMSA bi mogla pomoći upravljačkim tijelima, osobito u pogledu praćenja emisija koje generiraju pomorske djelatnosti obuhvaćene područjem primjene ove Direktive, izvješćivanja o njima i njihove verifikacije olakšavanjem razmjene informacija ili izradom smjernica i kriterija.
- (25) Uredbom (EU) 2017/2392 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>17</sup> izmijenjen je članak 12. stavak 3. Direktive 2003/87/EZ kako bi se svim operatorima omogućilo da upotrebljavaju sve izdane emisijske jedinice. Stoga bi s time trebalo uskladiti zahtjev iz članka 6. stavka 2. točke (e) te direktive koji se odnosi na to da dozvola za emisije stakleničkih plinova mora sadržavati obvezu predaje emisijskih jedinica.
- (26) Postizanje Unijina cilja smanjenja emisija za 2030. zahtijevat će smanjenje emisija iz sektora obuhvaćenih EU sustavom trgovanja emisijama za 61 % u odnosu na 2005. Količinu emisijskih jedinica EU sustava trgovanja emisijama na razini Unije potrebno je smanjiti kako bi se stvorio potrebni dugoročni cjenovni signal za ugljik i potaknuo taj stupanj dekarbonizacije. U tom bi smislu trebalo povećati linearni faktor smanjenja uzimajući pritom u obzir i uključivanje emisija iz pomorskog prometa. Emisije iz pomorskog prometa trebalo bi izvesti iz emisija iz djelatnosti pomorskog prometa o kojima se izvijestilo u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 za 2018. i 2019. u Uniji, a koje se od 2021. prilagođavaju za linearni faktor smanjenja.
- (27) Imajući na umu da se ovom Direktivom izmjenjuje Direktiva 2003/87/EZ u pogledu razdoblja provedbe koje je već počelo 1. siječnja 2021., zbog predvidljivosti, ekološke učinkovitosti i jednostavnosti oštrije linearno smanjenje u okviru EU sustava trgovanja emisijama trebalo bi biti pravocrtno od 2021. do 2030. kako bi se u tom sustavu do 2030. postigla smanjenja emisija od 61 %, što bi bio odgovarajući prijelazni korak prema klimatskoj neutralnosti u cijelom gospodarstvu Unije 2050. Budući da se povećani linearni faktor smanjenja može primjenjivati samo od godine nakon stupanja na snagu ove Direktive, jednokratnim smanjenjem količine emisijskih jedinica trebala bi se smanjiti ukupna količina emisijskih jedinica kako bi bila u skladu s tom razinom godišnjeg smanjenja koje će se provoditi od 2021. nadalje.
- (28) Ostvarivanje povećanih klimatskih ambicija zahtijevat će znatne javne resurse u EU-u kao i nacionalne proračune namijenjene klimatskoj tranziciji. Da bi se dopunili i povećali znatni rashodi u proračunu EU-a povezani s klimom, svi prihodi od dražbi koji se ne pripisuju proračunu Unije trebali bi se upotrijebiti za svrhe povezane s klimom. To uključuje upotrebu financijske potpore za rješavanje socijalnih aspekata u kućanstvima s nižim i srednjim dohotkom smanjenjem štetnih poreza. Osim toga, da bi se ublažilo distribucijske i socijalne učinke tranzicije u državama članicama s niskim dohotkom, dodatnih 2,5 % količine emisijskih jedinica na razini Unije od [godina stupanja na snagu ove Direktive] do 2030. trebalo bi upotrijebiti da bi se, u okviru Modernizacijskog fonda iz članka 10.d Direktive 2003/87/EZ, financirala energetska

---

<sup>17</sup> [Uredba \(EU\) 2017/2392 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2017. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ kako bi se nastavila postojeća ograničenja područja primjene za zrakoplovne djelatnosti i pripremila provedba globalne tržišno utemeljene mjere od 2021. \(SL L 350, 29.12.2017., str. 7.\).](#)



tranzicija država članica čiji je bruto domaći proizvod (BDP) po stanovniku manji od 65 % Unijina prosjeka u razdoblju od 2016. do 2018.

- (29) Trebalo bi pružiti dodatne poticaje za smanjenje emisija stakleničkih plinova primjenom troškovno učinkovitih tehnika. U tom bi kontekstu besplatna dodjela emisijskih jedinica stacionarnim postrojenjima od 2026. nadalje trebala biti uvjetovana ulaganjima u tehnike kojima se povećava energetska učinkovitost i smanjuju emisije. Ograničavanjem tog uvjeta na veće korisnike energije znatno bi se smanjilo opterećenje za poduzeća koja upotrebljavaju manje energije i koja mogu biti u vlasništvu malih i srednjih poduzeća ili mikropoduzeća. [Upućivanje treba potvrditi revidiranim EED-om]. Trebalo bi na odgovarajući način prilagoditi relevantne delegirane akte.
- (30) Mehanizam za prilagodbu emisija ugljika na granicama (CBAM), uspostavljen Uredbom (EU) [.../...] Europskog parlamenta i Vijeća<sup>18</sup>, alternativa je besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica kako bi se smanjio rizik od istjecanja ugljika. Sektorima i podsektorima obuhvaćenima tom mjerom ne bi se trebale besplatno dodjeljivati emisijske jedinice. No besplatne emisijske jedinice trebalo bi postupno ukidati kako bi se proizvođači, uvoznici i gospodarski subjekti mogli prilagoditi novom sustavu. Emisijske jedinice za sektore obuhvaćene CBAM-om trebalo bi tijekom postupnog uvođenja tog mehanizma smanjivati tako da se na njihovu besplatnu dodjelu primijeni faktor. Taj bi postotak (faktor CBAM-a) trebao iznositi 100 % u prijelaznom razdoblju od stupanja na snagu [Uredba CBAM] do 2025., 90 % u 2026. te bi se potom trebao smanjivati za 10 postotnih bodova svake godine kako bi se do desete godine doseglo 0 % i time ukinula besplatna dodjela emisijskih jedinica. Relevantne delegirane akte o besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica trebalo bi na odgovarajući način prilagoditi za sektore i podsektore obuhvaćene CBAM-om. Besplatne emisijske jedinice koje se na temelju tog izračuna više ne dodjeljuju sektorima obuhvaćenima CBAM-om (potražnja iz CBAM-a) moraju se prodati na dražbi, a prihodi će se pripisati Inovacijskom fondu kako bi se inovacijama u području niskougljičnih tehnologija, hvatanja i upotrebe ugljika te hvatanja i geološkog skladištenja ugljika, obnovljive energije i skladištenja energije pružila potpora na način kojim se pridonosi ublažavanju klimatskih promjena. Posebnu pozornost potrebno je obratiti projektima u sektorima obuhvaćenima CBAM-om. Da bi se poštovao udio emisijskih jedinica dostupnih za besplatnu dodjelu sektorima koji nisu obuhvaćeni CBAM-om, konačan iznos koji se oduzima od emisijskih jedinica za besplatnu dodjelu i prodaje na dražbi trebalo bi izračunati na temelju udjela potražnje iz CBAM-a u potrebama za besplatnom dodjelom emisijskih jedinica svih sektora kojima se emisijske jedinice besplatno dodjeljuju.
- (31) Da bi se bolje odrazio tehnološki napredak i odgovarajuće referentne vrijednosti prilagodile odgovarajućem razdoblju dodjele uz osiguranje poticajâ za smanjenje emisija i odgovarajuće nagrađivanje inovacija, najvišu moguću prilagodbu referentnih vrijednosti trebalo bi povećati s 1,6 % na 2,5 % godišnje. Za razdoblje od 2026. do 2030. te bi referentne vrijednosti stoga trebalo prilagoditi u rasponu od 4 % do 50 % u odnosu na vrijednost primjenjivu u razdoblju od 2013. do 2020.
- (32) Za postizanje ciljeva europskog zelenog plana ključan je sveobuhvatan pristup inovacijama. Potrebne istraživačke i inovacijske aktivnosti podupiru se na razini EU-a, među ostalim, u okviru programa Obzor Europa, koji uključuje znatna financijska

---

<sup>18</sup> [unijeti puno upućivanje na SL]

sredstva i nove instrumente za sektore obuhvaćene sustavom trgovanja emisijama. Države članice trebale bi osigurati da nacionalne odredbe o prenošenju ne ometaju inovacije te da su tehnološki neutralne.

- (33) Područje primjene Inovacijskog fonda iz članka 10.a stavka 8. Direktive 2003/87/EZ trebalo bi se proširiti na potporu inovacijama u području niskougličnih tehnologija i procesa koji se odnose na potrošnju goriva u sektorima zgrada i cestovnog prometa. Dodatno bi Inovacijski fond trebao služiti za pružanje potpore ulaganjima u dekarbonizaciju sektora pomorskog prometa, uključujući ulaganja u održiva alternativna goriva kao što su vodik i amonijak koji se proizvode iz obnovljivih izvora energije, kao i u pogonske tehnologije s nultom stopom emisija kao što su tehnologije za iskorištavanje energije vjetra. Budući da se u skladu s člankom 21. stavkom 5. Financijske uredbe prihodi ostvareni od kazni propisanih Uredbom xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]<sup>19</sup> raspodjeljuju u Inovacijski fond kao vanjski namjenski prihod, Komisija bi trebala osigurati da se razmotri potpora inovativnim projektima za ubrzavanje razvoja i uvođenja obnovljivih i niskougličnih goriva u pomorskom sektoru, kako je navedeno u članku 21. stavku 1. Uredbe xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Da bi se osigurala dostatna financijska sredstva za inovacije u tom proširenom području primjene, Inovacijski fond trebalo bi dopuniti s 50 milijuna emisijskih jedinica koje će se dijelom dobiti iz emisijskih jedinica koje bi se inače mogle prodati na dražbi, a dijelom iz emisijskih jedinica koje bi se inače mogle besplatno dodijeliti, u skladu s trenutanim udjelom financijskih sredstava koja svaki izvor osigurava za Inovacijski fond.
- (34) U skladu s člankom 10. Uredbe Komisije (EU) br. 2019/1122<sup>20</sup>, ako operatori zrakoplova više ne upravljaju letovima obuhvaćenima EU sustavom trgovanja emisijama, status njihovih računa mijenja se u „isključen” te s tih računa više nije dopušteno pokretati procese. Da bi se očuvao okolišni integritet sustava, emisijske jedinice koje nisu izdane operatorima zrakoplova zbog njihova zatvaranja trebale bi se upotrijebiti za pokrivanje svih manjkova u predajama tih operatora, a sve preostale emisijske jedinice trebale bi se preusmjeriti u Inovacijski fond i upotrijebiti za ubrzavanje djelovanja u borbi protiv klimatskih promjena.
- (35) Ugovori za kompenzaciju razlike u odnosu na ugljik važan su element kojim se potiče smanjenje emisija u industriji jer omogućuju da se ulagateljima u inovativne klimatski prihvatljive tehnologije jamči cijena kojom se nagrađuju smanjenja emisija CO<sub>2</sub> koja prelaze smanjenja potaknuta aktualnim razinama cijena u EU sustavu trgovanja emisijama. Raspon mjera koje Inovacijski fond može poduprijeti trebao bi se proširiti kako bi pružao potporu projektima u okviru cjenovno konkurentnih javnih natječaja, kao što su ugovori za kompenzaciju razlike u odnosu na ugljik. Komisija bi trebala biti ovlaštena za donošenje delegiranih akata o preciznim pravilima za tu vrstu potpore.
- (36) Ako je djelatnost postrojenja privremeno obustavljena, besplatna dodjela emisijskih jedinica prilagođava se razinama djelatnosti o kojima se obavezno izvješćuje jednom godišnje. Nadalje, nadležna tijela mogu obustaviti izdavanje emisijskih jedinica postrojenjima koja su obustavila rad sve dok ne postoji dokaz da će postrojenje nastaviti s radom. Stoga operateri više ne bi trebali imati obvezu dokazivanja

---

<sup>19</sup> [Dodati upućivanje na Uredbu FuelEU Maritime].

<sup>20</sup> [Delegirana uredba Komisije \(EU\) 2019/1122 od 12. ožujka 2019. o dopuni Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu funkcioniranja Registra Unije \(SL L 177, 2.7.2019., str. 3.\).](#)

nadležnom tijelu da će njihovo postrojenje nastaviti s proizvodnjom u utvrđenom i razumnom roku u slučaju privremene obustave djelatnosti.

- (37) Da bi se ispravile besplatne dodjele emisijskih jedinica odobrene za stacionarna postrojenja u skladu s člankom 11. stavkom 2. Direktive 2003/87/EZ, moglo bi biti potrebno odobravanje dodatnih besplatnih emisijskih jedinica ili povrat viška emisijskih jedinica. U te bi se svrhe trebale upotrebljavati emisijske jedinice koje su u skladu s člankom 10.a stavkom 7. Direktive 2003/87/EZ izdvojene za nove sudionike.
- (38) Područje primjene Modernizacijskog fonda trebalo bi uskladiti s najnovijim klimatskim ciljevima Unije tako da se zahtijeva da ulaganja budu usklađena s ciljevima europskog zelenog plana i Uredbe (EU) 2021/1119 i tako da se ukida potpora ulaganjima povezanim s fosilnim gorivima. Nadalje, postotak Modernizacijskog fonda koji treba namijeniti prioritetnim ulaganjima trebalo bi povećati na 80 %, energetska učinkovitost trebala bi se utvrditi kao prioritetno područje na strani potražnje, a u opseg prioritetnih ulaganja trebalo bi uključiti potporu kućanstvima za rješavanje problema energetske siromaštva, među ostalim u ruralnim i udaljenim područjima.
- (39) Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2018/2066<sup>21</sup> utvrđuju se pravila o praćenju emisija iz biomase koja su usklađena s pravilima o upotrebi biomase utvrđenima u zakonodavstvu Unije o obnovljivoj energiji. Budući da je najnovijim pravilima utvrđenima Direktivom (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>22</sup> detaljnije razrađeno zakonodavstvo u pogledu kriterija održivosti za biomasu, prijenos provedbenih ovlasti iz članka 14. stavka 1. Direktive 2003/87/EZ trebalo bi izričito proširiti na donošenje potrebnih prilagodbi za primjenu kriterija održivosti za biomasu, uključujući biogoriva, biotekućine i goriva od biomase, u EU sustavu trgovanja emisijama. Osim toga, Komisija bi trebala biti ovlaštena za donošenje provedbenih akata kojima utvrđuje način obračunavanja uskladištenih emisija iz mješavina biomase s nultom stopom i biomase koja ne potječe iz izvora s nultom stopom.
- (40) Obnovljiva tekuća i plinovita goriva nebiološkog podrijetla i reciklirana ugljična goriva mogu biti važna za smanjenje emisija stakleničkih plinova u sektorima koji se teško mogu dekarbonizirati. Ako se goriva iz recikliranog ugljika i obnovljiva tekuća i plinovita goriva nebiološkog podrijetla proizvode iz ugljikova dioksida uhvaćenog u okviru djelatnosti obuhvaćene ovom Direktivom, emisije bi se trebale obračunati u toj djelatnosti. Da bi se osiguralo da obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika pridonose smanjenju emisija stakleničkih plinova te da bi se izbjeglo dvostruko računanje za goriva koja to čine, primjereno je izričito proširiti ovlast Komisije iz članka 14. stavka 1. na donošenje provedbenih akata o utvrđivanju prilagodbi potrebnih za obračun konačnog ispuštanja ugljikova dioksida i izbjegavanje dvostrukog računanja kako bi se osiguralo postojanje primjerenih poticaja, uzimajući pritom u obzir i odredbe o tim gorivima u okviru Direktive (EU) 2018/2001.
- (41) Budući da se očekuje da će se ugljikov dioksid prenositi i drugim sredstvima osim cjevovodima, primjerice, brodom i kamionom, radi jednakog postupanja dio Priloga I. Direktivi 2003/87/EZ koji se odnosi na transport stakleničkih plinova u svrhu

---

<sup>21</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/2066 od 19. prosinca 2018. o praćenju i izvješćivanju o emisijama stakleničkih plinova u skladu s Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i o izmjeni Uredbe Komisije (EU) br. 601/2012 (SL L 334, 31.12.2018., str. 1.).

<sup>22</sup> Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

skladištenja trebao bi se proširiti na sva prijevozna sredstva neovisno o tome jesu li ona obuhvaćena EU sustavom trgovanja emisijama. Ako su emisije iz prometa obuhvaćene i drugom djelatnosti iz Direktive 2003/87/EZ, emisije bi trebalo obračunati u toj drugoj djelatnosti kako bi se izbjeglo dvostruko računanje.

- (42) Zbog isključivanja postrojenja koja upotrebljavaju isključivo biomasu iz EU sustava trgovanja emisijama postrojenja za izgaranje velikog udjela biomase ostvarila su neočekivani profit jer su im besplatno dodijeljene emisijske jedinice koje u velikoj mjeri nadmašuju stvarne emisije. Stoga je potrebno uvesti graničnu vrijednost za izgaranje biomase s nultom stopom iznad koje se postrojenja isključuju iz EU sustava trgovanja emisijama. Granična vrijednost od 95 % u skladu je s parametrom nesigurnosti utvrđenim u članku 2. točki 16. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/331<sup>23</sup>.
- (43) U Komunikaciji Komisije o povećanju klimatskih ambicija Europe za 2030.<sup>24</sup> istaknut je poseban izazov smanjenja emisija u sektorima cestovnog prometa i zgrada. Stoga je Komisija objavila da bi daljnje proširenje trgovanja emisijama moglo uključivati emisije iz cestovnog prometa i zgrada. Za ta dva nova sektora uvelo bi se zasebno, ali povezano trgovanje emisijama. Time bi se izbjeglo narušavanje dobrog funkcioniranja trgovanja emisijama u sektorima stacionarnih postrojenja i zrakoplovstva. Uz novi sustav dolaze komplementarne politike i mjere koje štite od neopravdanih utjecaja na cijene, oblikuju očekivanja sudionika na tržištu i usmjerene su na stvaranje cjenovnog signala za ugljik za cijelo gospodarstvo. Prethodno iskustvo pokazalo je da razvoj novog tržišta zahtijeva uspostavljanje učinkovitog sustava za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju. Da bi se osigurale sinergije i dosljednost s postojećom infrastrukturom Unije za EU sustav trgovanja emisijama koji uključuje emisije iz stacionarnih postrojenja i zrakoplovstva, primjereno je uspostaviti trgovanje emisijama za sektore cestovnog prometa i zgrada izmjenom Direktive 2003/87/EZ.
- (44) Da bi se uspostavio potreban provedbeni okvir i pružio razuman vremenski okvir za postizanje cilja za 2030., trgovanje emisijama u tim dvama novim sektorima trebalo bi započeti 2025. U prvoj bi godini regulirani subjekti trebali imati dozvolu za emisiju stakleničkih plinova te izvijestiti o svojim emisijama u 2024. i 2025. Izdavanje emisijskih jedinica i obveze usklađivanja za te subjekte trebali bi se primjenjivati od 2026. Takav redoslijed omogućit će organiziran i učinkovit početak trgovanja emisijama u tim sektorima. Usto bi omogućio i uspostavljanje financiranja EU-a i mjera država članica kako bi se osiguralo socijalno pošteno uvođenje trgovanja emisijama EU-a u tim dvama sektorima, a sve da bi se ublažio utjecaj cijene ugljika na ranjiva kućanstva i korisnike prijevoza.
- (45) Zbog vrlo velikog broja malih emitera u sektorima zgrada i cestovnog prometa točku regulacije nije moguće uspostaviti na razini subjekata koji izravno emitiraju stakleničke plinove, kao u slučaju stacionarnih postrojenja i zrakoplovstva. Stoga je zbog tehničke izvedivosti i administrativne učinkovitosti primjerenije točku regulacije uspostaviti na nešto višoj razini u lancu opskrbe. Obveza usklađenosti u okviru novog trgovanja emisijama trebala bi postojati čim se puštaju u potrošnju goriva koja se upotrebljavaju za izgaranje u sektorima zgrada i cestovnog prometa, među ostalim za

---

<sup>23</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/331 od 19. prosinca 2018. o utvrđivanju prijelaznih pravila na razini Unije za usklađenu besplatnu dodjelu emisijskih jedinica na temelju članka 10.a Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 59, 27.2.2019., str. 8.).

<sup>24</sup> COM(2020) 562 final.

izgaranje u cestovnom prijevozu stakleničkih plinova za geološko skladištenje. Kako bi se izbjegla dvostruka pokrivenost, ne bi trebalo obuhvatiti puštanje u potrošnju goriva koja se upotrebljavaju u drugim djelatnostima iz Priloga I. Direktivi 2003/87/EZ.

- (46) Regulirane subjekte u tim dvama novim sektorima i točku regulacije trebalo bi utvrditi u skladu sa sustavom trošarina uspostavljenim Direktivom Vijeća (EU) 2020/262<sup>25</sup>, uz potrebne prilagodbe, jer se tom direktivom u svrhe plaćanja trošarina već uspostavlja pouzdan kontrolni sustav za sve količine goriva puštene u potrošnju. Krajnji korisnici goriva u tim sektorima ne bi trebali podlijevati obvezama iz Direktive 2003/87/EZ.
- (47) Regulirani subjekti obuhvaćeni područjem primjene trgovanja emisijama u sektorima zgrada i cestovnog prometa trebali bi podlijevati sličnim zahtjevima za dozvole za emisiju stakleničkih plinova kao i operatori stacionarnih postrojenja. Potrebno je uspostaviti pravila o zahtjevima za izdavanje dozvola, uvjetima za izdavanje dozvola, sadržaju i preispitivanju te o svim promjenama povezanim s reguliranim subjektom. Da bi početak rada novog sustava bio organiziran, države članice trebale bi osigurati da regulirani subjekti obuhvaćeni područjem primjene novog trgovanja emisijama imaju valjanu dozvolu od početka rada sustava 2025.
- (48) Ukupna količina emisijskih jedinica za novo trgovanje emisijama trebala bi pratiti linearnu putanju kako bi se ostvario cilj smanjenja emisija do 2030. uzimajući pritom u obzir troškovno učinkovit doprinos zgrada i cestovnog prometa u obliku smanjenja emisija od 43 % do 2030. u odnosu na 2005. Ukupnu količinu emisijskih jedinica prvi bi put trebalo utvrditi 2026. kako bi se pratila putanja koja 2024. počinje s graničnim vrijednostima emisija za tu godinu (1 109 304 000 CO<sub>2</sub>t) koje se računaju u skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>26</sup> na temelju referentnih emisija za te sektore za razdoblje od 2016. do 2018. U skladu s tim linearni faktor smanjenja trebalo bi utvrditi na 5,15 %. Od 2028. ukupna količina emisijskih jedinica trebala bi se utvrđivati na temelju prosječnih emisija o kojima je izvješteno za 2024., 2025. i 2026. te bi se trebala smanjivati za jednako apsolutno godišnje smanjenje koje je utvrđeno od 2024., a koje odgovara linearnom faktoru smanjenja od 5,43 % u odnosu na usporedivu vrijednost za 2025. za prethodno utvrđenu putanju. Ako su te emisije znatno više od te vrijednosti putanje i takvo odstupanje nije rezultat malih razlika u metodologijama mjerenja emisija, linearni faktor smanjenja trebalo bi prilagoditi kako bi se 2030. postiglo zahtijevano smanjenje emisija.
- (49) Prodaja emisijskih jedinica na dražbi najjednostavnija je i u gospodarskom smislu najučinkovitija metoda dodjele emisijskih jedinica kojom se izbjegava i neočekivana dobit. Konkurentski pritisak izvan Unije u sektorima zgrada i cestovnog prometa relativno je malen ili ne postoji pa ti sektori nisu izloženi riziku od istjecanja ugljika. Stoga bi se emisijske jedinice za zgrade i cestovni promet umjesto besplatno trebale dodjeljivati samo prodajom na dražbi.

---

<sup>25</sup> Direktiva Vijeća (EU) 2020/262 od 19. prosinca 2019. o općim aranžmanima za trošarine (SL L 58, 27.2.2020., str. 4.).

<sup>26</sup> Uredba (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) br. 525/2013 (SL L 156, 19.6.2018., str. 26.).

- (50) Da bi se osigurao neometan početak trgovanja emisijama u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa te uzimajući u obzir potrebu reguliranih subjekata da zaštite ili unaprijed kupe emisijske jedinice kako bi ublažili cjenovni i likvidnosni rizik, veću količinu emisijskih jedinica trebalo bi prodati na dražbi prilično rano. Stoga bi količine emisijskih jedinica za prodaju na dražbi 2026. trebale biti 30 % više od ukupne količine emisijskih jedinica za 2026. Ta bi količina bila dovoljna da omogući likvidnost i ako se emisije smanje u skladu s potrebama za smanjenjem i ako se emisije smanjuju samo progresivno. Detaljna pravila o takvoj prodaji veće količine emisijskih jedinica na dražbi na početku razdoblja moraju se utvrditi u delegiranom aktu povezanom s prodajom na dražbi i donesenim u skladu s člankom 10. stavkom 4. Direktive 2003/87/EZ.
- (51) Pravila o raspodjeli udjela koji će biti prodani na dražbi iznimno su važna za prihode od dražbi koje bi ostvarile države članice, osobito s obzirom na potrebu za jačanjem sposobnosti država članica da ublaže socijalne učinke cjenovnog signala za ugljik u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa. Ne dovodeći u pitanje činjenicu da ta dva sektora imaju iznimno različite značajke, primjereno je utvrditi zajedničko pravilo o raspodjeli slično pravilu primjenjivom na stacionarna postrojenja. Glavni dio emisijskih jedinica trebao bi se raspodijeliti među svim državama članicama na temelju prosječne raspodjele emisija u sektorima koji su bili obuhvaćeni u razdoblju od 2016. do 2018.
- (52) Uvođenje cijene ugljika u cestovni promet i zgrade trebala bi pratiti učinkovita socijalna nadoknada, osobito s obzirom na aktualne razine energetske siromaštva. U anketi koja je 2019. provedena u EU-u otprilike 34 milijuna Europljana reklo je da 2018. nije moglo održati svoje domove dovoljno toplima, a 6,9 % stanovništva Unije navelo je da si ne može priuštiti primjereno zagrijavanje svojih domova<sup>27</sup>. Da bi se postigla učinkovita socijalna i distribucijska nadoknada, od država članica trebalo bi zahtijevati da prihode od dražbi troše na svrhe povezane s klimom i energijom koje su već određene za postojeće trgovanje emisijama, ali i za mjere koje se posebno dodaju radi rješavanja povezanih spornih pitanja u novim sektorima cestovnog prometa i zgrada, uključujući povezane mjere politike iz Direktive 2012/27/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>28</sup>. Prihodi od dražbi trebali bi se upotrebljavati za rješavanje socijalnih aspekata trgovanja emisijama za nove sektore, a posebna bi se pozornost usmjerila na ranjiva kućanstva, mikropoduzeća i korisnike prijevoza. U tom će kontekstu novi Socijalni fond za klimatsku politiku osigurati namjenska financijska sredstva za države članice radi pružanja potpore europskim građanima koji su najviše zahvaćeni ili kojima prijete rizik od energetske siromaštva ili siromaštva u pogledu mobilnosti. Taj će Fond promicati poštenje i solidarnost među državama članicama i u njima, istodobno ublažavajući rizik od energetske siromaštva ili siromaštva u pogledu mobilnosti tijekom tranzicije. Temeljit će se na postojećem mehanizmu solidarnosti, koji će i dopunjavati. Sredstva novog Fonda načelno će iznositi 25 % očekivanih prihoda od novog trgovanja emisijama u razdoblju 2026.–2032. te će se upotrebljavati u skladu sa socijalnim planovima za klimatsku politiku koje bi države članice trebale predložiti u okviru Uredbe (EU) 20.../nn Europskog parlamenta i

---

<sup>27</sup> Podaci iz 2018. Eurostat, SILC [ilc\_mdcs01].

<sup>28</sup> Direktiva 2012/27/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o energetske učinkovitosti, izmjeni direktiva 2009/125/EZ i 2010/30/EU i stavljanju izvan snage direktiva 2004/8/EZ i 2006/32/EZ (SL L 315, 14.11.2012., str. 1.–56.).

Vijeća<sup>29</sup>. Nadalje, svaka država članica trebala bi svoje prihode od dražbi upotrebljavati, među ostalim, za financiranje dijela troškova svojih socijalnih planova za klimatsku politiku.

- (53) Izvješćivanje o upotrebi prihoda od prodaje na dražbi trebalo bi biti usklađeno s izvješćivanjem utvrđenim Uredbom (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>30</sup>.
- (54) Inovacije i razvoj novih niskougljičnih tehnologija u sektorima zgrada i cestovnog prometa ključni su za osiguranje troškovno učinkovitog doprinosa tih sektora očekivanim smanjenjima emisija. Stoga bi Inovacijskom fondu na raspolaganje trebalo staviti i 150 milijuna emisijskih jedinica iz trgovanja emisijama u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa kako bi se potaknule troškovno učinkovita smanjenja emisija.
- (55) Regulirani subjekti obuhvaćeni trgovanjem emisijama u sektorima zgrada i cestovnog prometa trebali bi predati emisijske jedinice za svoje verificirane emisije koje odgovaraju količinama goriva koje su pustili u potrošnju. Oni bi 2026. prvi put trebali predati emisijske jedinice za svoje verificirane emisije. Da bi se administrativno opterećenje svelo na najmanju moguću mjeru, treba omogućiti da se brojna pravila primjenjiva na postojeći sustav trgovanja emisijama za stacionarna postrojenja i zrakoplovstvo uz potrebne prilagodbe mogu primjenjivati na trgovanje emisijama za zgrade i cestovni promet. To osobito uključuje pravila o prijenosu, predaji i poništavanju emisijskih jedinica te pravila o valjanosti emisijskih jedinica, kaznama, nadležnim tijelima i obvezama izvješćivanja država članica.
- (56) Da bi trgovanje emisijama u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa bilo učinkovito, trebalo bi biti moguće pratiti emisije uz visoku sigurnost i razumni trošak. Emisije bi se trebale pripisivati reguliranim subjektima na temelju količina goriva puštenih u potrošnju i kombiniranih s faktorom emisije. Regulirani subjekti trebali bi moći pouzdano i točno prepoznati i razlikovati sektore u kojima se goriva puštaju u potrošnju, kao i krajnje korisnike goriva, da bi izbjegli neželjene učinke kao što je dvostruko opterećenje. Da bi se prikupilo dovoljno podataka za utvrđivanje ukupnog broja emisijskih jedinica za razdoblje od 2028. do 2030., regulirani subjekti koji imaju dozvolu trebaju na početku rada sustava 2025. izvijestiti o svojim povezanim povijesnim emisijama za 2024.
- (57) Primjereno je uvesti mjere za ublažavanje mogućeg rizika od prekomjernog porasta cijena koji, ako je osobito visok na početku trgovanja emisijama u sektorima zgrada i cestovnog prometa, može smanjiti spremnost kućanstava i pojedinaca da ulože u smanjenje svojih emisija stakleničkih plinova. Te bi mjere trebale dopuniti zaštitne mjere osigurane rezervom za stabilnost tržišta koja je uspostavljena Odlukom (EU) 2015/1814 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>31</sup> te je počela funkcionirati 2019. Dok će

---

<sup>29</sup> [Dodati upućivanje na Uredbu o osnivanju Socijalnog fonda za klimatsku politiku].

<sup>30</sup> Uredba (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o upravljanju energetskom unijom i djelovanjem u području klime, izmjeni uredaba (EZ) br. 663/2009 i (EZ) br. 715/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva 94/22/EZ, 98/70/EZ, 2009/31/EZ, 2009/73/EZ, 2010/31/EU, 2012/27/EU i 2013/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva Vijeća 2009/119/EZ i (EU) 2015/652 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 21.12.2018., str. 1.–77.).

<sup>31</sup> Odluka (EU) 2015/1814 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. listopada 2015. o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i o izmjeni Direktive 2003/87/EZ (SL L 264, 9.10.2015., str. 1.).

tržište i dalje određivati cijenu ugljika, zaštitne mjere pokrenut će se automatizmom utemeljenim na pravilima slijedom čega će se emisijske jedinice oslobađati iz rezerve za stabilnost tržišta samo ako su ispunjeni konkretni uvjeti pokretanja utemeljeni na porastu prosječne cijene emisijskih jedinica. Dodatan bi mehanizam trebao biti i iznimno reaktivan kako bi riješio problem prekomjerne volatilnosti zbog čimbenika koji ne uključuju promijenjene tržišne osnove. Mjere bi trebale biti prilagođene različitim razinama prekomjernog porasta cijena, što će rezultirati različitim stupnjevima intervencije. Komisija bi trebala pomno pratiti uvjete pokretanja te bi, u slučaju ispunjenja uvjeta, trebala hitno donositi mjere. Navedeno ne dovodi u pitanje nijednu popratnu mjeru koju države članice mogu donijeti radi rješavanja problema negativnih socijalnih učinaka.

- (58) Komisija bi trebala pratiti primjenu trgovanja emisijama u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa, uključujući stupanj konvergencije cijena u postojećem sustavu trgovanja emisijama te bi, prema potrebi, Europskom parlamentu i Vijeću trebala predložiti preispitivanje kako bi se na temelju stečenog znanja i povećane konvergencije cijena unaprijedile učinkovitost i praktična primjena trgovanja emisijama za te sektore te upravljanje njime. Od Komisije bi trebalo zahtijevati da prvo izvješće o tim pitanjima podnese do 1. siječnja 2028.
- (59) Da bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu članka 3.gd stavka 3., članka 12. stavka 3.b i članka 14. stavka 1. Direktive 2003/87/EZ Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti. Da bi se osigurale sinergije s postojećim regulatornim okvirom, dodjelu provedbenih ovlasti iz članaka 14. i 15. te direktive trebalo bi proširiti tako da obuhvaća sektore cestovnog prometa i zgrada. Te bi provedbene ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>32</sup>.
- (60) Kako bi se donijelo nezakonodavne akte opće primjene radi dopune ili izmjene određenih elemenata zakonodavnog akta koji nisu ključni, ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u vezi s člankom 10. stavkom 4. i člankom 10.a stavkom 8. te direktive. Nadalje, da bi se osigurale sinergije s postojećim regulatornim okvirom, delegiranje iz članka 10. stavka 4. i članka 10.a stavka 8. Direktive 2003/87/EZ trebalo bi proširiti tako da obuhvaća sektor cestovnog prometa i sektor zgrada. Posebno je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata. U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima<sup>33</sup> države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. Zakonodavac smatra da je u pogledu ove Direktive dostavljanje takvih dokumenata opravdano.

<sup>32</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 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.).

<sup>33</sup> SL C 369, 17.12.2011., str. 14.



- (61) Djelotvoran i reformiran EU sustav trgovanja emisijama koji obuhvaća instrument za stabilizaciju tržišta glavno je sredstvo Unije za postizanje dogovorenog cilja za 2030. i obveza iz Pariškog sporazuma. Rezervom za stabilnost tržišta nastoji se riješiti pitanje neravnoteže između ponude i potražnje emisijskih jedinica na tržištu. U članku 3. Odluke (EU) 2015/1814 navodi se da je rezervu potrebno preispitati tri godine od datuma početka funkcioniranja, pri čemu se posebna pozornost posvećuje postotku za utvrđivanje broja emisijskih jedinica koje će se staviti u rezervu za stabilnost tržišta, pragu za ukupni broj emisijskih jedinica u optjecaju koji određuje unos emisijskih jedinica te broju emisijskih jedinica koje će se osloboditi iz rezerve.
- (62) S obzirom na potrebu da se uspostavi jači signal za ulaganja radi troškovno učinkovitog smanjenja emisija i jačanja EU sustava trgovanja emisijama trebalo bi izmijeniti Odluku (EU) 2015/1814 kako bi se povećale postotne stope za utvrđivanje broja emisijskih jedinica koje se svake godine trebaju stavljati u rezervu za stabilnost tržišta. Osim toga, za niže razine ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju unos bi trebao biti jednak razlici između ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju i praga koji određuje unos emisijskih jedinica. Time bi se spriječila znatna nesigurnost u pogledu količina za prodaju na dražbi do koje dolazi kad je ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju blizu pragu te bi se istodobno osiguralo da višak dosegne količinski raspon unutar kojeg se smatra da tržište ugljika uravnoteženo funkcionira.
- (63) Nadalje, da bi se osigurala predvidljivost razine emisijskih jedinica koje ostaju u rezervi za stabilnost tržišta nakon proglašenja nevaženja emisijskih jedinica u rezervi, to proglašenje ne bi više trebalo ovisiti o količinama za prodaju na dražbi iz prethodne godine. Stoga bi broj emisijskih jedinica u rezervi trebao biti fiksno na razini od 400 milijuna emisijskih jedinica, što odgovara nižem pragu vrijednosti ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju.
- (64) Analiza iz procjene učinka koja je priložena prijedlogu ove Direktive pokazala je i da bi u ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju trebalo uključiti neto potražnju iz zrakoplovstva. Nadalje, budući da se emisijske jedinice za zrakoplovstvo mogu upotrebljavati jednako kao i opće emisijske jedinice, uključivanje zrakoplovstva u rezervu učinilo bi je preciznijom, a time i boljim alatom za osiguranje stabilnosti tržišta. Izračun ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju trebao bi uključivati emisije iz zrakoplovstva i emisijske jedinice izdane za zrakoplovstvo od godine nakon stupanja na snagu ove Direktive.
- (65) Da bi se objasnio izračun ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju, u Odluci (EU) 2015/1814 trebalo bi utvrditi da se u ponudu emisijskih jedinica uključuju samo izdane emisijske jedinice koje nisu unesene u rezervu za stabilnost tržišta. Nadalje, u formuli se broj emisijskih jedinica u rezervi za stabilnost tržišta više ne bi trebao oduzimati od ponude emisijskih jedinica. Ta promjena ne bi bitno utjecala na rezultat izračuna ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju, među ostalim ni na prethodne izračune ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju ni na rezervu.
- (66) Da bi se ublažio rizik od neravnoteže između ponude i potražnje povezane s početkom trgovanja emisijama za sektor zgrada i sektor cestovnog prometa, kao i da bi ga se učinilo otpornijim na tržišne šokove, na te nove sektore trebalo bi primijeniti mehanizam rezerve za stabilnost tržišta utemeljen na pravilima. Da bi rezerva funkcionirala od početka rada sustava, početna sredstva pri njezinu uspostavljanju trebala bi iznositi 600 milijuna emisijskih jedinica za trgovanje emisijama u sektorima cestovnog prometa i zgrada. Početni niži i viši prag, koji pokreću oslobađanje emisijskih jedinica iz rezerve ili njihov unos u rezervu, trebali bi biti predmetom opće

klauzule o preispitivanju. Drugi elementi, kao što su objavljivanje ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju ili količine emisijskih jedinica koje su oslobođene iz rezerve ili unesene u nju, trebali bi slijediti pravila rezerve za ostale sektore.

- (67) Potrebno je izmijeniti Uredbu (EU) 2015/757 kako bi se u obzir uzelo uključivanje sektora pomorskog prometa u EU sustav trgovanja emisijama. Uredbu (EU) 2015/757 trebalo bi izmijeniti kako bi se društva obvezalo da izvješćuju o objedinjenim podacima o emisijama na razini društva te da svoje verificirane planove praćenja i objedinjene podatke o emisijama na razini društva podnose na odobrenje odgovornom upravljačkom tijelu. Osim toga, Komisija bi trebala biti ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene metoda praćenja emisija CO<sub>2</sub> i pravila o praćenju, kao i sve ostale relevantne informacije utvrđene Uredbom (EU) 2015/757, kako bi osigurala učinkovito funkcioniranje EU sustava trgovanja emisijama na administrativnoj razini te kako bi Uredbu (EU) 2015/757 dopunila pravilima za upravljačka tijela o odobrenju planova praćenja i njihovih izmjena, pravilima o praćenju i podnošenju objedinjenih podataka o emisijama na razini društva i izvješćivanju o njima te pravilima o verifikaciji objedinjenih podataka o emisijama na razini društva i izdavanju izvješća o verifikaciji objedinjenih podataka o emisijama na razini društva. Podaci koji se prate, o kojima se izvješćuje i koji se verificiraju u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 mogu se upotrebljavati i u svrhu usklađenosti s drugim pravom Unije kojim se zahtijeva praćenje istih informacija o brodu, izvješćivanje o njima i njihova verifikacija.
- (68) Direktivu 2003/87/EZ, Odluku (EU) 2015/1814 i Uredbu (EU) 2015/757 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

### *Članak 1.*

#### **Izmjene Direktive 2003/87/EZ**

Direktiva 2003/87/EZ mijenja se kako slijedi:

- (1) u članku 2. stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Ova se Direktiva primjenjuje na djelatnosti navedene u prilogima I. i III. te na stakleničke plinove navedene u Prilogu II. Ako postrojenje koje je uključeno u područje primjene EU sustava trgovanja emisijama zbog rada jedinica za izgaranje čija ukupna nazivna ulazna toplinska snaga prelazi 20 MW promijeni svoje proizvodne procese kako bi smanjilo svoje emisije stakleničkih plinova te više ne dostiže taj prag, ono nakon promjene svojeg proizvodnog procesa ostaje u području primjene EU sustava trgovanja emisijama do isteka relevantnog petogodišnjeg razdoblja iz članka 11. stavka 1. drugog podstavka.

2. Ova se Direktiva primjenjuje ne dovodeći u pitanje zahtjeve iz Direktive 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća (\*).

---

(\*) Direktiva 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o industrijskim emisijama (integrirano sprečavanje i kontrola onečišćenja), SL L 334, 17.12.2010., str. 17.”;

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

(a) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) „emisije” znači ispuštanje stakleničkih plinova iz izvora u postrojenju ili ispuštanje iz zrakoplova pri obavljanju zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. ili iz brodova pri obavljanju djelatnosti pomorskog prometa navedene u Prilogu I. plinova određenih za navedene djelatnosti ili ispuštanje stakleničkih plinova koje odgovara djelatnosti iz Priloga III.;”;

(b) točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) „dozvola za emisiju stakleničkih plinova” znači dozvola koja se izdaje u skladu s člancima 5., 6. i 30.b;”;

(c) točka (u) briše se;

(d) dodaju se sljedeće točke od (v) do (z):

„(v) „brodarsko društvo” znači brodovlasnik ili bilo koja druga organizacija ili osoba, kao što su upravitelj ili zakupnik broda bez posade, koja je od brodovlasnika preuzela odgovornost za upravljanje brodom i koja je preuzimanjem te odgovornosti pristala preuzeti sve dužnosti i odgovornosti utvrđene Međunarodnim pravilnikom o sigurnom upravljanju brodovima i sprečavanju onečišćenja te navedene u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 336/2006 Europskog parlamenta i Vijeća (\*);

---

(\*) Uredba (EZ) br. 336/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2006. o provedbi Međunarodnog pravilnika o upravljanju sigurnošću unutar Zajednice i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 3051/95 (SL L 64, 4.3.2006., str. 1.).

(w) „upravljачko tijelo za brodarsko društvo” znači tijelo odgovorno za upravljanje EU sustavom trgovanja emisijama u pogledu brodarskog društva u skladu s člankom 3.gd;”;

(x) „regulirani subjekt” u svrhe poglavlja IV.a znači svaka fizička ili pravna osoba, osim krajnjih kupaca goriva, koja obavlja djelatnost navedenu u Prilogu II. i koja pripada jednoj od sljedećih kategorija:

- i. ako gorivo prolazi kroz trošarinsko skladište, kako je definirano u članku 3. točki 11. Direktive Vijeća (EU) 2020/262 (\*), ovlaštenu držatelj trošarinskog skladišta, kako je definiran u članku 3. točki 1. te direktive, obveznik je plaćanja trošarine u pogledu koje je nastupila obveza obračuna u skladu s člankom 7. te direktive;
- ii. ako točka i. nije primjenjiva, bilo koja druga osoba koja je obveznik plaćanja trošarine u pogledu koje je nastupila obveza obračuna u skladu s člankom 7. Direktive (EU) 2020/262, a u vezi s gorivima obuhvaćenima ovim poglavljem;
- iii. ako točke i. i ii. nisu primjenjive, bilo koja druga osoba koju relevantna nadležna tijela države članice registriraju kao obveznika plaćanja trošarine, uključujući sve osobe izuzete od plaćanja trošarine iz članka 21. stavka 5. četvrtog podstavka Direktive Vijeća 2003/96/EZ (\*\*);
- iv. ako točke i., ii. i iii. nisu primjenjive ili ako je nekoliko osoba solidarno odgovorno za plaćanje iste trošarine, bilo koja druga osoba koju odredi država članica.

(\*) Direktiva Vijeća (EU) 2020/262 od 19. prosinca 2019. o općim aranžmanima za trošarine (SL L 058, 27.2.2020., str. 4.).

(\*\*) Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (SL L 283, 31.10.2003., str. 51.).

(y) „gorivo” u svrhe poglavlja IV.a znači svako gorivo navedeno u tablicama A i C Priloga I. Direktivi 2003/96/EZ te svaki drugi proizvod ponuđen na prodaju kao pogonsko gorivo ili gorivo za ogrjev kako je navedeno u članku 2. stavku 3. te direktive;

(z) „puštanje u potrošnju” u svrhe poglavlja IV.a ima isto značenje kao u članku 6. stavku 3. Direktive (EU) 2020/262.”;

- (3) naslov poglavlja II. zamjenjuje se sljedećim:

**„ZRAKOPLOVSTVO I POMORSKI PROMET”;**

- (4) članak 3.a zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.a

**Područje primjene**

Članci od 3.b do 3.f primjenjuju se na raspodjelu i izdavanje emisijskih jedinica povezanih sa zrakoplovnim djelatnostima navedenima u Prilogu I. Članci od 3.g do 3.ge primjenjuju se u vezi s djelatnostima pomorskog prometa navedenima u Prilogu I.”

- (5) članci 3.f i 3.g zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 3.f

**Planovi praćenja i izvješćivanja**

Nadležna država članica mora osigurati da svaki operator zrakoplova nadležnom tijelu te države članice podnese plan praćenja s utvrđenim mjerama za praćenje emisija i podataka o tonskim kilometrima i izvješćivanje o njima u svrhu podnošenja zahtjeva u skladu s člankom 3.e i da te planove odobri nadležno tijelo u skladu s aktima iz članka 14.

*Članak 3.g*

**Područje primjene na djelatnosti pomorskog prometa**

1. Dodjela emisijskih jedinica i primjena zahtjeva predaje za djelatnosti pomorskog prometa primjenjuje se na pedeset posto (50 %) emisija iz brodova koji obavljaju putovanja iz luke u nadležnosti države članice u luku izvan nadležnosti države članice, pedeset posto (50 %) emisija iz brodova koji obavljaju putovanja iz luke izvan nadležnosti države članice u luku u nadležnosti države članice, sto posto (100 %) emisija iz brodova koji obavljaju putovanja iz luke u nadležnosti države članice u luku u nadležnosti države članice i sto posto (100 %) emisija iz brodova na vezu u luci u nadležnosti države članice.

2. Članci 9., 9.a i 10. primjenjuju se na djelatnosti pomorskog prometa na isti način kao što se primjenjuju na druge djelatnosti obuhvaćene EU sustavom trgovanja emisijama.”;

(6) dodaju se sljedeći članci od 3.ga do 3.ge:

„Članak 3.ga:

#### **Postupno uvođenje zahtjeva za pomorski promet**

Brodarska društva predaju emisijske jedinice u skladu sa sljedećim rasporedom:

- (a) 20 % verificiranih emisija o kojima je izviješteno za 2023.;
- (b) 45 % verificiranih emisija o kojima je izviješteno za 2024.;
- (c) 70 % verificiranih emisija o kojima je izviješteno za 2025.;
- (d) 100 % verificiranih emisija o kojima je izviješteno za 2026. i svaku sljedeću godinu.

Ako je predano manje emisijskih jedinica u odnosu na verificirane emisije iz pomorskog prometa za 2023., 2024. i 2025. godinu, nakon što se utvrdi razlika između verificiranih emisija i predanih emisijskih jedinica za svaku godinu, odgovarajuća će se količina emisijskih jedinica poništiti umjesto da se proda na dražbi u skladu s člankom 10.

Članak 3.gb

#### **Praćenje emisija iz pomorskog prometa i izvješćivanje o njima**

Kad je riječ o emisijama iz djelatnosti pomorskog prometa navedenih u Prilogu I., upravljačko tijelo osigurava da brodarsko društvo pod njegovom odgovornošću prati relevantne parametre tijekom razdoblja izvješćivanja i da upravljačkom tijelu podnosi objedinjene podatke o emisijama na razini društva u skladu s poglavljem II. Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća (\*).

---

(\*) Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

Članak 3.gc

#### **Verifikacija i akreditacija emisija iz pomorskog prometa**

Upravljačko tijelo za brodarsko društvo osigurava da je izvješćivanje o objedinjenim podacima o emisijama na razini brodarskog društva, koje u skladu s člankom 3.gb podnosi brodarsko društvo, verificirano u skladu s pravilima o verifikaciji i akreditaciji utvrđenima u poglavlju III. Uredbe (EU) 2015/757 (\*).

---

(\*) Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

Članak 3.gd

## Upravljačko tijelo za brodarsko društvo

1. Upravljačko tijelo za brodarsko društvo jest:

(a) ako je brodarsko društvo registrirano u državi članici, država članica u kojoj je brodarsko društvo registrirano;

(b) ako brodarsko društvo nije registrirano u državi članici, država članica u čije je luke brodarsko društvo, prema procjenama, u posljednje dvije promatrane godine najviše pristajalo u okviru putovanja obuhvaćenih područjem primjene utvrđenim u članku 3.g;

(c) ako brodarsko društvo nije registrirano u državi članici i u prethodne dvije promatrane godine nije obavilo nijedno putovanje obuhvaćeno područjem primjene utvrđenim u članku 3.g, država članica iz koje je brodarsko društvo započelo svoje prvo putovanje obuhvaćeno područjem primjene utvrđenim u članku 3.g.

Kad je to primjereno, odgovorno upravljačko tijelo za brodarsko društvo ažurira se svake dvije godine.

2. Na temelju najboljih raspoloživih informacija Komisija:

(a) prije 1. veljače 2024. objavljuje popis brodarskih društava koja su obavljala pomorsku djelatnost navedenu u Prilogu I. koja je na dan 1. siječnja 2023. ili s učinkom od tog dana bila obuhvaćena područjem primjene utvrđenim u članku 3.g i u tom popisu navodi upravljačko tijelo za svako brodarsko društvo u skladu sa stavkom 1.; i

(b) najmanje svake dvije godine nakon toga ažurira popis kako bi brodarska društva prema potrebi preraspodijelila drugom upravljačkom tijelu ili kako bi uključila brodarska društva koja su kasnije obavljala pomorsku djelatnost navedenu u Prilogu I. koja je bila obuhvaćena područjem primjene utvrđenim u članku 3.g.

3. Komisija donosi provedbene akte kako bi utvrdila detaljna pravila za upravljačka tijela o upravljanju brodarskim društvima u okviru ove Direktive. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.

### *Članak 3.ge*

#### **Izvješćivanje i preispitivanje**

1. Komisija razmatra moguće izmjene povezane s globalnom tržišno utemeljenom mjerom za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa koju donosi Međunarodna pomorska organizacija. Ako se takva mjera donese te, u svakom slučaju, prije globalnog pregleda stanja 2028. i najkasnije do 30. rujna 2028., Komisija je dužna Europskom parlamentu i Vijeću predstaviti izvješće u kojem ispituje svaku takvu mjeru. Prema potrebi Komisija nakon izvješća može Europskom parlamentu i Vijeću uputiti zakonodavni prijedlog radi izmjene ove Direktive.

2. Komisija prati provedbu ovog poglavlja i moguće trendove u pogledu društava koja žele izbjeći obvezivanje zahtjevima ove Direktive. Komisija prema potrebi predlaže mjere za sprečavanje takvog izbjegavanja.”;

(7) članak 3.h zamjenjuje se sljedećim:

### *„Članak 3.h*

#### **Područje primjene**

Odredbe ovog poglavlja primjenjuju se na dozvole za emisije stakleničkih plinova te na dodjelu i izdavanje emisijskih jedinica za druge djelatnosti osim zrakoplovnih i pomorskih, koje su navedene u Prilogu I.”;

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

„(e) obvezu predaje emisijskih jedinica u visini ukupnih emisija postrojenja u svakoj kalendarskoj godini, verificiranih u skladu s člankom 15., u roku od četiri mjeseca nakon završetka te godine.”;

(9) članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) brišu se riječi „Europskog parlamenta i Vijeća (1)” i bilješka (1);

(b) dodaje se sljedeći stavak:

(c) „Komisija preispituje učinkovitost sinergija s Direktivom 2010/75/EU. Dozvole relevantne za okoliš i klimu trebale bi biti koordinirane kako bi se osiguralo učinkovito i brže izvršenje mjera potrebnih za usklađivanje s klimatskim i energetske ciljevima EU-a. Komisija može podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u kontekstu svih budućih preispitivanja ove Direktive.”;

(10) u članku 9. dodaje se sljedeći stavak:

„Količina emisijskih jedinica na razini Unije smanjit će se za [-- milijuna emisijskih jedinica (*bit će utvrđeno ovisno o godini stupanja na snagu*) [godina nakon godine u kojoj ova izmjena stupa na snagu]]. Iste će se godine količina emisijskih jedinica na razini Unije povećati za 79 milijuna emisijskih jedinica za pomorski promet. Od [godina nakon godine u kojoj ova izmjena stupa na snagu] linearni faktor iznosi 4,2 %. Komisija objavljuje količinu emisijskih jedinica na razini Unije u roku od tri mjeseca od [umetnuti datum stupanja na snagu izmjene].”;

(11) članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Količina od 2 % ukupne količine emisijskih jedinica od 2021. do 2030. prodaje se na dražbi kako bi se uspostavio fond za poboljšanje energetske učinkovitosti i modernizaciju energetske sustava određenih država članica („države članice korisnice”), kako je utvrđeno u članku 10.d („Modernizacijski fond”). Države članice korisnice za taj iznos emisijskih jedinica jesu države članice čiji je BDP po stanovniku prema tržišnim cijenama manji od 60 % Unijina prosjeka 2013. Financijska sredstva koja odgovaraju toj količini emisijskih jedinica raspodjeljuju se u skladu s dijelom A Priloga II.b.

Osim toga, 2,5 % ukupne količine emisijskih jedinica od [godina nakon stupanja na snagu ove Direktive] do 2030. prodaje se na dražbi za potrebe Modernizacijskog fonda. Države članice korisnice za taj iznos emisijskih jedinica jesu države članice čiji je BDP po stanovniku prema tržišnim cijenama manji od 65 % Unijina prosjeka u razdoblju od 2016. do 2018. Financijska sredstva koja odgovaraju toj količini emisijskih jedinica raspodjeljuju se u skladu s dijelom B Priloga II.b.”;

(b) u stavku 3. prva i druga rečenica zamjenjuju se sljedećim:

„3. Države članice utvrđuju način upotrebe prihoda ostvarenih dražbovnom prodajom emisijskih jedinica, osim za prihode koji su određeni kao vlastita

sredstva u skladu s člankom 311. stavkom 3. UFEU-a i uneseni u proračun Unije. Države članice dužne su prihode ostvarene dražbovnom prodajom emisijskih jedinica iz stavka 2., osim prihoda koji se upotrebljavaju za nadoknadu neizravnih troškova ugljika iz članka 10.a stavka 6., upotrijebiti za jednu ili više sljedećih namjena:”;

(c) u stavku 3. točka (h) zamjenjuje se sljedećim:

„(h) mjere namijenjene za poboljšanje energetske učinkovitosti, sustava centralnog grijanja i izolacije ili za osiguravanje financijske potpore za rješavanje socijalnih aspekata u kućanstvima s nižim i srednjim dohotkom, među ostalim smanjenjem štetnih poreza;”;

(d) u stavku 4. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„4. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Direktive u pogledu rasporeda, upravljanja i drugih aspekata dražbovne prodaje, uključujući načine prijenosa udjela prihoda u proračun Unije kako bi se osiguralo da se provodi na otvoren, transparentan, usklađen i nediskriminirajući način.”

(12) članak 10.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. nakon drugog podstavka umeću se sljedeća dva podstavka:

„Ako su postrojenja obuhvaćena obvezom provedbe energetskog pregleda iz članka 8. stavka 4. Direktive 2012/27/EU Europskog parlamenta i Vijeća (\*) [upućivanje na članak ažurirat će se u skladu s revidiranom direktivom], besplatna dodjela emisijskih jedinica odobrava se u cijelosti ako se provode preporuke iz izvješća o pregledu pod uvjetom da vrijeme otplate relevantnih ulaganja ne prelazi pet godina i da su troškovi tih ulaganja razmjerni. U suprotnom se količina emisijskih jedinica za besplatnu dodjelu smanjuje za 25 %. Količina emisijskih jedinica za besplatnu dodjelu ne smanjuje se ako operater dokaže da je proveo druge mjere koje dovode do smanjenja emisija stakleničkih plinova jednakog smanjenju preporučenom u izvješću o pregledu. Mjere iz prvog podstavka prilagođavaju se na odgovarajući način.

Emisijske jedinice ne dodjeljuju se besplatno postrojenjima u sektorima ili podsektorima koji su obuhvaćeni drugim mjerama za ublažavanje rizika od istjecanja ugljika utvrđenima Uredbom (EU) .../. [upućivanje na CBAM] (\*\*). Mjere iz prvog podstavka prilagođavaju se na odgovarajući način.

---

(\*) Direktiva 2012/27/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o energetske učinkovitosti, izmjeni direktiva 2009/125/EZ i 2010/30/EU i stavljanju izvan snage direktiva 2004/8/EZ i 2006/32/EZ (SL L 315, 14.11.2012., str. 1.).

(\*\*) [puno upućivanje na CBAM].”;

ii. na kraju trećeg podstavka dodaje se sljedeća rečenica:



„Kako bi se pružili dodatni poticaji za smanjenje emisija stakleničkih plinova i poboljšanje energetske učinkovitosti, utvrđene *ex-ante* referentne vrijednosti na razini Unije potrebno je preispitati prije razdoblja od 2026. do 2030. radi moguće izmjene definicija i granica sustava postojećih referentnih vrijednosti za proizvod.”;

(b) umeće se sljedeći stavak 1.a:

„1.a Emisijske jedinice ne dodjeljuju se besplatno za proizvodnju proizvoda navedenih u Prilogu I. Uredbi [CBAM] od datuma primjene mehanizma za prilagodbu emisija ugljika na granicama.

Odstupajući od prethodnog podstavka, u prvim godinama provedbe Uredbe [CBAM] za proizvodnju tih proizvoda besplatno se dodjeljuje smanjena količina emisijskih jedinica. Primjenjuje se faktor smanjivanja besplatne dodjele emisijskih jedinica za proizvodnju tih proizvoda (faktor CBAM-a). Faktor CBAM-a iznosi 100 % za razdoblje od stupanja na snagu [Uredba o CBAM-u] do kraja 2025., 90 % u 2026. te se svake godine smanjuje za 10 postotnih bodova da bi do desete godine dosegnuo 0 %.

Smanjenje količine emisijskih jedinica za besplatnu dodjelu izračunava se godišnje kao prosječni udio potražnje za emisijskim jedinicama za besplatnu dodjelu za proizvodnju proizvoda navedenih u Prilogu I. Uredbi [CBAM] u odnosu na izračunanu ukupnu potražnju za emisijskim jedinicama za besplatnu dodjelu za sva postrojenja za relevantno razdoblje iz članka 11. stavka 1. Primjenjuje se faktor CBAM-a.

Emisijske jedinice koje su rezultat smanjenja količine emisijskih jedinica za besplatnu dodjelu stavljaju se na raspolaganje za potporu inovacijama u skladu s člankom 10.a stavkom 8.”;

(c) stavak 2. mijenja se kako slijedi:

i. u trećem podstavku točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Za razdoblje od 2026. do 2030. referentne vrijednosti utvrđuju se na način utvrđen u točkama (a) i (d) na temelju informacija dostavljenih u skladu s člankom 11. za 2021. i 2022. te na temelju primjene godišnje stope smanjenja za svaku godinu od 2008. do 2028.”;

iii. u trećem podstavku dodaje se sljedeća točka (d):

„(d) Ako godišnja stopa smanjenja premašuje 2,5 % ili je manja od 0,2 %, referentne vrijednosti za razdoblje od 2026. do 2030. jesu referentne vrijednosti primjenjive u razdoblju od 2013. do 2020., umanjene za onu od tih dviju postotnih stopa koja je relevantna, za svaku godinu od 2008. do 2028.”;

iv. četvrti podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Odstupajući u pogledu referentnih vrijednosti za arome i sintetički plin, te referentne vrijednosti prilagođavaju se za isti postotak kao i referentne vrijednosti za rafinerije kako bi se osigurali jednaki uvjeti za proizvođače tih proizvoda.”;

(d) stavci 3. i 4. brišu se;

(e) u stavku 6. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Države članice trebale bi donijeti financijske mjere u skladu s drugim i četvrtim podstavkom u korist sektora ili podsektora koji su izloženi stvarnom riziku od istjecanja ugljika zbog znatnih neizravnih troškova stvarno nastalih zbog troškova emisija stakleničkih plinova ugrađenih u cijene električne energije, pod uvjetom da su takve financijske mjere u skladu s pravilima o državnim potporama, osobito u smislu da se njima ne uzrokuju neopravdana narušavanja tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu. Donesenim financijskim mjerama ne bi trebalo nadoknađivati neizravne troškove obuhvaćene besplatnom dodjelom emisijskih jedinica s referentnim vrijednostima utvrđenima u skladu sa stavkom 1. Ako potroši iznos koji premašuje protuvrijednost 25 % njezinih prihoda od dražbi u godini u kojoj su nastali neizravni troškovi, država članica navodi razloge premašivanja tog iznosa.”;

(f) u stavku 7. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Emisijske jedinice koje na temelju stavaka 19., 20. i 22. nisu dodijeljene postrojenjima dodaju se od 2021. količini emisijskih jedinica izdvojenih u skladu s prvom rečenicom prvog podstavka ovog stavka.”;

(g) stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Fondu se na raspolaganje stavlja 365 milijuna emisijskih jedinica iz količine koja bi se inače mogla besplatno dodijeliti u skladu s ovim člankom i 85 milijuna emisijskih jedinica iz količine koja bi se inače mogla prodati na dražbi u skladu s člankom 10. te emisijske jedinice koje su rezultat smanjenja emisijskih jedinica za besplatnu dodjelu iz članka 10.a stavka 1.a, a u cilju potpore inovacijama u području niskougljičnih tehnologija i procesa te pridonosa ciljevima postizanja nulte stope onečišćenja („Inovacijski fond”). Za pružanje potpore inovacijama iz prvog podstavka upotrebljavaju se i emisijske jedinice koje nisu izdate operatorima zrakoplova zbog zatvaranja operatora zrakoplova i koje nisu potrebne za pokrivanje bilo kakvih manjkova u predajama tih operatora.

Osim toga, 50 milijuna nedodijeljenih emisijskih jedinica iz rezerve za stabilnost tržišta služe kao dopuna svih preostalih prihoda od 300 milijuna emisijskih jedinica, koje su raspoložive u razdoblju od 2013. do 2020. u skladu s Odlukom Komisije 2010/670/EU (\*), te se pravodobno upotrebljavaju za potporu inovacijama iz prvog podstavka. Nadalje, vanjski namjenski prihodi iz članka 21. stavka 2. Uredbe (EU) [FuelEU Maritime] raspodjeljuju se Inovacijskom fondu i izvršavaju u skladu s ovim stavkom.

Inovacijski fond obuhvaća sektore navedene u prilogima I. i III., uključujući okolišno sigurno hvatanje i upotrebu ugljika koji znatno pridonose ublažavanju klimatskih promjena, kao i proizvode koji zamjenjuju one s visokom razinom emisija ugljika proizvedene u sektorima navedenima u Prilogu I., i to kako bi se potaknuli izgradnja i funkcioniranje projekata čiji su cilj okolišno sigurno hvatanje i geološko skladištenje CO<sub>2</sub>, kao i izgradnja i funkcioniranje inovativnih tehnologija za obnovljivu energiju i skladištenje energije, na geografski uravnoteženo razmještenim lokacijama. Inovacijski fond može potporu pružiti i revolucionarnim inovativnim tehnologijama i infrastrukturi za dekarbonizaciju pomorskog sektora i za proizvodnju niskougljičnih goriva i goriva s nultom stopom emisije ugljika u zrakoplovstvu, željezničkom i cestovnom prometu. Posebna pozornost posvećuje se projektima u sektorima obuhvaćenima [Uredba CBAM] radi pružanja potpore inovacijama u području

niskougljičnih tehnologija, hvatanja i upotrebe ugljika, hvatanja i skladištenja ugljika, obnovljive energije i skladištenja energije na način koji pridonosi ublažavanju klimatskih promjena.

Prihvatljivi su projekti na državnom području svih država članica, uključujući male projekte. Potpora se pruža tehnologijama koje su inovativne i koje još nisu komercijalno održive u sličnom razmjeru bez potpore, ali koje predstavljaju revolucionarna rješenja ili su dovoljno zrele za primjenu u pretkomercijalnoj fazi.

Komisija osigurava da se emisijske jedinice namijenjene Inovacijskom fondu prodaju na dražbi u skladu s načelima i načinima utvrđenima u članku 10. stavku 4. Prihodi od prodaje na dražbi čine vanjske namjenske prihode u skladu s člankom 21. stavkom 5. Financijske uredbe. Proračunske obveze za mjere koje traju dulje od jedne financijske godine mogu se rasporediti tijekom nekoliko godina na godišnje obroke.

Projekti se odabiru na temelju objektivnih i transparentnih kriterija, pri čemu se prema potrebi ima u vidu mjera kojom se tim projektima pridonosi smanjenju emisija znatno ispod referentnih vrijednosti iz stavka 2. Projekti moraju imati potencijal za raširenu primjenu ili znatno smanjenje troškova tranzicije na niskougljično gospodarstvo u predmetnim sektorima. Projektima koji uključuju okolišno sigurno hvatanje i upotrebu ugljika osigurava se neto smanjenje emisija te izbjegavanje CO<sub>2</sub> ili njegovo trajno skladištenje. Ako se bespovratna sredstva dodijele na temelju poziva na podnošenje prijedloga, potpora može iznositi do 60 % relevantnih troškova projekata, od čega do 40 % ne treba ovisiti o verificiranom izbjegavanju emisija stakleničkih plinova pod uvjetom da su postignuti unaprijed određeni ključni ciljevi, uzimajući u obzir upotrijebljenu tehnologiju. U slučaju da se potpora dodjeljuje u okviru natječajnog postupka i u slučaju da je riječ o potpori za tehničku pomoć, potpora može iznositi do 100 % relevantnih troškova projekata.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 23. radi dopune ove Direktive u pogledu pravila o funkcioniranju Inovacijskog fonda, uključujući postupak i kriterije odabira, te prihvatljivih sektora i tehnoloških zahtjeva za razne vrste potpora.

U okviru mehanizma iz ovog stavka nijedan projekt ne može dobiti potporu veću od 15 % ukupnog broja emisijskih jedinica raspoloživih za tu svrhu. Te emisijske jedinice uzimaju se u obzir u skladu sa stavkom 7.”;

---

(\*) Odluka Komisije 2010/670/EU od 3. studenoga 2010. o kriterijima i mjerama financiranja komercijalnih demonstracijskih projekata čiji je cilj ekološki sigurno hvatanje i geološko skladištenje CO<sub>2</sub> te demonstracijskih projekata za inovacijske tehnologije na području obnovljivih izvora energije u okviru sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije uspostavljenog Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 290, 6.11.2010., str. 39.).

(h) u stavku 19. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„19. Besplatne emisijske jedinice ne dodjeljuju se postrojenjima koja su prestala s radom.”;

(i) dodaje se sljedeći stavak 22.:

„22. Ako je potrebno ispraviti besplatne dodjele emisijskih jedinica u skladu s člankom 11. stavkom 2., takvi se ispravci provode na emisijskim jedinicama iz količine emisijskih jedinica izdvojenih u skladu sa stavkom 7. ovog članka ili dodavanjem emisijskih jedinica toj količini.”;

(13) u članku 10.c stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Države članice zahtijevaju od postrojenja koja proizvode električnu energiju i operatera mreže koji ostvaruju koristi da ih do 28. veljače svake godine izvijeste o provedbi odabranih ulaganja, među ostalim o saldu besplatnih emisijskih jedinica i nastalih rashoda ulaganja te o vrstama ulaganja koja dobiju potporu. Države članice o tome dostavljaju izvješća Komisiji, a Komisija ta izvješća objavljuje.”;

(14) članak 10.d mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. prvi i drugi podstavak zamjenjuju se sljedećim:

„1. Za razdoblje od 2021. do 2030. uspostavlja se fond za potporu ulaganjima koje predlože države članice korisnice, uključujući financiranje projekata malih ulaganja, za modernizaciju energetske sustava i poboljšanje energetske učinkovitosti („Modernizacijski fond”). Modernizacijski fond financira se dražbovnom prodajom emisijskih jedinica kako je utvrđeno u članku 10. za države članice korisnice navedene u tom članku.

Ulaganja koja dobiju potporu moraju biti usklađena s ciljevima ove Direktive, kao i s ciljevima Komunikacije Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu (\*) i Uredbe (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća (\*\*) te s dugoročnim ciljevima iznesenima u Pariškom sporazumu. Modernizacijski fond ne pruža potporu postrojenjima za proizvodnju energije koja upotrebljavaju fosilna goriva.”;

---

(\*) COM(2019) 640 final.

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

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Najmanje 80 % financijskih sredstava iz Modernizacijskog fonda upotrebljava se za potporu ulaganjima u sljedećim područjima:

- (a) proizvodnja i upotreba električne energije iz obnovljivih izvora;
- (b) grijanje i hlađenje iz obnovljivih izvora energije;
- (c) poboljšanje energetske učinkovitosti na strani potražnje, među ostalim u području prometa, zgrada, poljoprivrede i otpada;
- (d) skladištenje energije i modernizacija energetske mreže, uključujući cjevovode za centralno grijanje, elektroenergetske prijenosne mreže i povećanje međusobne povezanosti država članica;

- (e) potpora kućanstvima s niskim dohotkom, uključujući ona u ruralnim i udaljenim područjima, radi rješavanja problema energetske siromaštva i modernizacije sustava grijanja; i
- (f) pravedna tranzicija u regijama koje ovise o ugljiku u državama članicama korisnicima kako bi se u dijalogu sa socijalnim partnerima pružila potpora preraspoređivanju, prekvalifikaciji i usavršavanju radnika, obrazovanju, inicijativama za traženje posla i novoosnovanim poduzećima.”;

(15) članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Države članice osiguravaju da emisijske jedinice koje je izdalo nadležno tijelo druge države članice budu priznate u svrhu ispunjavanja obveza operatera, operatora zrakoplova ili brodarskog društva iz stavka 3.”;

(b) stavak 2.a briše se;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Države članice, nadležne države članice i upravljačka tijela za brodarsko društvo osiguravaju da do 30. travnja svake godine:

(a) operater svakog postrojenja preda broj emisijskih jedinica u visini ukupnih emisija iz tog postrojenja u prethodnoj kalendarskoj godini, verificiranih u skladu s člankom 15.;

(b) operator svakog zrakoplova preda broj emisijskih jedinica u visini njegovih ukupnih emisija u prethodnoj kalendarskoj godini, verificiranih u skladu s člankom 15.;

(c) svako brodarsko društvo preda broj emisijskih jedinica u visini njegovih ukupnih emisija u prethodnoj kalendarskoj godini, verificiranih u skladu s člankom 3.gc.

Države članice, nadležne države članice i upravljačka tijela za brodarsko društvo osiguravaju da se emisijske jedinice predane u skladu s prvim podstavkom nakon toga ponište.”;

(d) u stavku 3.-a prva rečenica zamjenjuje se sljedećom:

„3.-a Kad je to potrebno i sve dok je to potrebno, kako bi se zaštitio okolišni integritet EU sustava trgovanja emisijama, operaterima, operatorima zrakoplova i brodarskim društvima u EU sustavu trgovanja emisijama zabranjuje se upotreba emisijskih jedinica koje je izdala država članica, a za koje obveze za operatore zrakoplova, brodarska društva i druge subjekte istječu.”;

(e) umeće se sljedeći stavak 3.b:

„3.b Obveza predaje emisijskih jedinica ne nastaje u pogledu emisija stakleničkih plinova za koje se smatra da su uhvaćeni i upotrijebljeni kako bi postali trajno kemijski vezani u proizvodu tako da ne ulaze u atmosferu uobičajenom upotrebom.

Komisija donosi provedbene akte o zahtjevima koje treba ispuniti da bi se smatralo da su staklenički plinovi postali trajno kemijski vezani u proizvodu tako da ne ulaze u atmosferu uobičajenom upotrebom.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22.a stavka 2.”;

(16) u članku 14. stavku 1. prvom podstavku dodaje se sljedeća rečenica:

„U tim provedbenim aktima primjenjuju se kriteriji održivosti i uštede emisija stakleničkih plinova za upotrebu biomase utvrđeni Direktivom (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća (\*), uz sve potrebne prilagodbe za primjenu u okviru ove Direktive, kako bi ta biomasa imala nultu stopu. U njima se utvrđuje način obračunavanja uskladištenih emisija iz mješavine izvora s nultom stopom i izvora koji nemaju nultu stopu. U njima se utvrđuje i način obračunavanja emisija iz obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika, čime se osigurava obračun tih emisija i izbjegavanje dvostrukog računanja.”;

---

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

(17) naslov poglavlja IV. zamjenjuje se sljedećim:

**„ODREDBE KOJE SE PRIMJENJUJU NA ZRAKOPLOVSTVO, POMORSKI PROMET I STACIONARNA POSTROJENJA”;**

(18) članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Države članice osiguravaju da imena operatera, operatora zrakoplova i brodarskih društava koji krše zahtjeve predaje dovoljnog broja emisijskih jedinica u skladu s ovom Direktivom budu objavljena.”;

(b) umeće se sljedeći stavak 3.a:

„3.a Kazne utvrđene u stavku 3. primjenjuju se i na brodarska društva.”;

(c) umeće se sljedeći stavak 11.a:

„11.a Ako brodarsko društvo nije ispunilo zahtjeve predaje tijekom dvaju ili više uzastopnih razdoblja izvješćivanja i ako se drugim izvršnim mjerama nije osigurala usklađenost, nadležno tijelo države članice u kojoj je ulazna luka može, nakon što predmetnom brodarskom društvu omogući podnošenje očitovanja, izdati nalog o protjerivanju o kojemu se obavješćuje Komisiju, Europsku agenciju za pomorsku sigurnost (EMSA), druge države članice i predmetnu državu zastave. Zbog izdavanja takvog naloga o protjerivanju svaka država članica, osim države članice pod čijom zastavom brod plovi, odbija brodovima pod odgovornošću predmetnog brodarskog društva ulazak u sve svoje luke sve dok društvo ne ispuni obveze predaje u skladu s člankom 12. Ako brod plovi pod zastavom države članice, ta država članica, nakon što predmetnom društvu omogući podnošenje očitovanja, brodu zabranjuje plovidbu sve dok brodarsko društvo ne ispuni svoje obveze. Ovim stavkom ne dovode se u pitanje međunarodna pomorska pravila koja se primjenjuju u slučaju brodova u nevolji.”;

(19) članak 18.b zamjenjuje se sljedećim:

*„Članak 18.b*

## **Pomoć Europske agencije za pomorsku sigurnost i drugih relevantnih organizacija**

U svrhe ispunjavanja svojih obveza iz članka 3.c stavka 4., članaka 3.f, 3.gb, 3.gc, 3.gd, 3.ge i 18.a Komisija i upravljačka tijela mogu zatražiti pomoć od Europske agencije za pomorsku sigurnost ili od druge relevantne organizacije te u tom smislu mogu sklopiti sve odgovarajuće sporazume s tim organizacijama.”;

(20) u članku 30. stavku 2. dodaje se sljedeća rečenica:

„Mjere primjenjive na sektore obuhvaćene CBAM-om preispituju se u svjetlu primjene Uredbe xxx [upućivanje na CBAM].”;

(21) nakon članka 30. umeće se sljedeće poglavlje IV.a:

„**POGLAVLJE IV.a**

## **SUSTAV TRGOVANJA EMISIJAMA ZA ZGRADE I CESTOVNI PROMET**

### *Članak 30.a*

#### **Područje primjene**

Odredbе ovog poglavlja primjenjuju se na emisije, dozvole za emisije stakleničkih plinova, izdavanje i predaju emisijskih jedinica, praćenje, izvješćivanje i verifikaciju u pogledu djelatnosti iz Priloga III. Ovo poglavlje ne primjenjuje se na emisije obuhvaćene poglavljima II., II.a i III.

### *Članak 30.b*

#### **Dozvole za emisije stakleničkih plinova**

1. Države članice osiguravaju da od 1. siječnja 2025. nijedan regulirani subjekt ne obavlja djelatnost iz Priloga III. ako nema dozvolu koju je izdalo nadležno tijelo u skladu sa stavicima 2. i 3.
2. Zahtjev za dozvolu za emisije stakleničkih plinova iz ovog poglavlja, koji regulirani subjekt podnosi nadležnom tijelu na temelju stavka 1., sadržava barem opis:
  - (a) reguliranog subjekta;
  - (b) vrste goriva koja pušta u potrošnju i koja se upotrebljavaju za izgaranje u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa kako su definirani u Prilogu III. te sredstava putem kojih ta goriva pušta u potrošnju;
  - (c) krajnjeg korisnika ili krajnjih korisnika goriva puštenih u potrošnju za djelatnost iz Priloga III.;
  - (d) mjera planiranih za praćenje emisija i izvješćivanje o njima u skladu s aktima iz članka 14. i 30.f;
  - (e) netehničkog sažetka informacija iz točaka od (a) do (d).
3. Nadležno tijelo izdaje dozvolu za emisije stakleničkih plinova kojom se regulirani subjekt iz stavka 1. ovlašćuje za djelatnost iz Priloga III. ako smatra da subjekt može pratiti emisije koje odgovaraju količinama goriva koje se u skladu s Prilogom III. puštaju u potrošnju i izvješćivati o njima.

4. Dozvole za emisije stakleničkih plinova sadržavaju barem sljedeće:
  - (f) naziv i adresu reguliranog subjekta;
  - (g) opis sredstava putem kojih regulirani subjekt goriva pušta u potrošnju u sektorima obuhvaćenima ovim poglavljem;
  - (h) popis goriva koja regulirani subjekt pušta u potrošnju u sektorima obuhvaćenima ovim poglavljem;
  - (i) plan praćenja koji ispunjava zahtjeve iz akata iz članka 14.;
  - (j) zahtjeve izvješćivanja utvrđene aktima iz članka 14.;
  - (k) obvezu predaje emisijskih jedinica izdanih na temelju ovog poglavlja u visini ukupnih emisija u svakoj kalendarskoj godini, verificiranih u skladu s člankom 15., u roku od četiri mjeseca nakon završetka te godine.
5. Države članice mogu reguliranim subjektima dopustiti ažuriranje planova praćenja bez mijenjanja dozvole. Regulirani subjekti dužni su nadležnom tijelu podnijeti sve ažurirane planove praćenja na odobrenje.
6. Regulirani subjekt obavješćuje nadležno tijelo o svim planiranim promjenama prirode djelatnosti ili goriva koje pušta u potrošnju, što može zahtijevati ažuriranje dozvole za emisije stakleničkih plinova. Nadležno tijelo prema potrebi ažurira dozvolu u skladu s aktima iz članka 14. Ako dođe do promjene osobe reguliranog subjekta obuhvaćenog ovim poglavljem, nadležno tijelo ažurira dozvolu te unosi naziv i adresu novog reguliranog subjekta.

#### *Članak 30.c*

#### **Ukupna količina emisijskih jedinica**

1. Količina emisijskih jedinica na razini Unije koja se od 2026. svake godine izdaje na temelju ovog poglavlja linearno se smanjuje od 2024. Vrijednost za 2024. utvrđuje se kao granične vrijednosti emisija za tu godinu koje se računaju na temelju referentnih emisija iz članka 4. stavka 2. Uredbe (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća (\*) za sektore obuhvaćene ovim poglavljem i primjenom putanje linearnog smanjenja za sve emisije u okviru područja primjene te uredbe. Količina se od 2024. svake godine smanjuje za linearni faktor smanjenja od 5,15 %. Komisija do 1. siječnja 2024. mora objaviti količinu emisijskih jedinica na razini Unije za 2026.
2. Količina emisijskih jedinica na razini Unije koja se od 2028. svake godine izdaje na temelju ovog poglavlja linearno se smanjuje od 2025. na temelju prosječnih emisija o kojima je izviješteno na temelju ovog poglavlja za godine od 2024. do 2026. Količina emisijskih jedinica smanjuje se za linearni faktor smanjenja od 5,43 %, osim ako se primjenjuju uvjeti iz točke 1. Priloga III.a, u slučaju čega se količina smanjuje za linearni faktor smanjenja prilagođen u skladu s pravilima utvrđenima u točki 2. Priloga III.a. Komisija do 30. lipnja 2027. mora objaviti količinu emisijskih jedinica na razini Unije za 2028. i prema potrebi prilagođeni linearni faktor smanjenja.

---

(\*) Uredba (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama



članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) br. 525/2013 (SL L 156, 19.6.2018., str. 26.).

### *Članak 30.d*

#### **Prodaja emisijskih jedinica na dražbi za djelatnost iz Priloga III.**

1. Emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem prodaju se na dražbi od 2026., osim ako se ne unose u rezervu za stabilnost tržišta utvrđenu Odlukom (EU) 2015/1814. Emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem na dražbi se prodaju zasebno od emisijskih jedinica obuhvaćenih poglavljima II., II.a i III.
2. Emisijske jedinice iz ovog poglavlja počinju se prodavati na dražbi 2026., i to količina koja odgovara 130 % količina za prodaju na dražbi za 2026. utvrđenih na temelju količine emisijskih jedinica na razini Unije za tu godinu te pojedinačnih udjela koji će biti prodani na dražbi i količina za prodaju na dražbi u skladu sa stavcima 3., 5. i 6. Dodatne količine za prodaju na dražbi upotrebljavaju se samo za predaju emisijskih jedinica na temelju članka 30.e stavka 2. i oduzimaju od količina za prodaju na dražbi za razdoblje od 2028. do 2030. Uvjeti za te ranije prodaje na dražbi utvrđuju se u skladu sa stavkom 7. i člankom 10. stavkom 4.

U skladu s člankom 1.a stavkom 3. Odluke (EU) 2015/1814 600 milijuna emisijskih jedinica obuhvaćenih ovim poglavljem postaju sredstva u rezervi za stabilnost tržišta 2026.

3. Na dražbi se prodaje 150 milijuna emisijskih jedinica izdanih na temelju ovog poglavlja i svi prihodi od tih dražbi stavljaju se na raspolaganje Inovacijskom fondu koji je uspostavljen člankom 10.a stavkom 8. Članak 10.a stavak 8. primjenjuje se na emisijske jedinice iz ovog stavka.
4. Države članice na dražbi prodaju ukupnu količinu emisijskih jedinica obuhvaćenih ovim poglavljem nakon oduzimanja količina iz stavka 3. te je raspodjeljuju među sobom u udjelima koji su jednaki udjelu referentnih emisija iz članka 4. stavka 2. Uredbe (EU) 2018/842 za sektore obuhvaćene ovim poglavljem za prosjek predmetne države članice u razdoblju od 2016. do 2018.
5. Države članice utvrđuju način upotrebe prihoda ostvarenih prodajom emisijskih jedinica iz stavka 4. na dražbi, osim za prihode koji su određeni kao vlastita sredstva u skladu s člankom 311. stavkom 3. UFEU-a i uneseni u proračun Unije. Države članice upotrebljavaju svoje prihode za jednu djelatnost ili više djelatnosti iz članka 10. stavka 3. ili za jednu od sljedećih mjera ili više njih:
  - (a) mjere za pridonosenje dekarbonizaciji grijanja i hlađenja zgrada ili smanjenju energetske potrebe zgrada, uključujući integraciju obnovljivih izvora energije i povezanih mjera u skladu s člankom 7. stavkom 11. te člancima 12. i 20. Direktive 2012/27/EU [upućivanja će se ažurirati u skladu s revidiranom direktivom], kao i mjere za pružanje financijske potpore kućanstvima s niskim dohotkom u zgradama s najlošijim svojstvima;
  - (b) mjere za ubrzanje uvođenja vozila s nultom stopom emisija ili pružanje financijske potpore uvođenju potpuno interoperabilne infrastrukture punjenja

gorivom i punjenja strujom za vozila s nultom stopom emisija, ili mjere za poticanje prelaska na sredstva javnog prijevoza i poboljšanje multimodalnosti ili za pružanje financijske potpore za rješavanje socijalnih aspekata u pogledu korisnika prijevoza s niskim i srednjim dohotkom.

Države članice moraju dio svojih prihoda ostvarenih u skladu s ovim člankom upotrijebiti za rješavanje socijalnih aspekata trgovanja emisijama iz ovog poglavlja, pri čemu se posebno moraju zaštititi ranjiva kućanstva, ranjiva mikropoduzeća i ranjivi korisnici prijevoza kako su definirani u Uredbi (EU) 20.../nn [Uredba o Socijalnom fondu za klimatsku politiku] (\*). Ako država članica Komisiji podnese [socijalni plan za klimatsku politiku] na temelju te uredbe, država članica upotrebljava te prihode da, među ostalim, financira taj plan.

Smatra se da države članice ispunjavaju odredbe ovog stavka ako imaju i primjenjuju politike fiskalne ili financijske potpore ili regulatorne politike kojima se potiče davanje financijske potpore, pri čemu je ta potpora uspostavljena u svrhe navedene u prvom podstavku i vrijednost joj je jednaka prihodima ostvarenima prodajom na dražbi emisijskih jedinica iz ovog poglavlja.

Države članice obavješćuju Komisiju o upotrebi prihoda i mjerama poduzetima u skladu s ovim stavkom uključivanjem tih informacija u svoja izvješća koja podnose u skladu s Uredbom (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća (\*\*).

6. Članak 10. stavci 4. i 5. primjenjuju se na sve emisijske jedinice izdane na temelju ovog poglavlja.

---

(\*) Uredba (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o upravljanju energetskom unijom i djelovanjem u području klime, izmjeni uredaba (EZ) br. 663/2009 i (EZ) br. 715/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva 94/22/EZ, 98/70/EZ, 2009/31/EZ, 2009/73/EZ, 2010/31/EU, 2012/27/EU i 2013/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva Vijeća 2009/119/EZ i (EU) 2015/652 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 21.12.2018., str. 1.).

(\*\*) [umetnuti upućivanje]

#### *Članak 30.e*

#### **Prijenos, predaja i poništavanje emisijskih jedinica**

1. Članak 12. primjenjuje se na emisije, regulirane subjekte i emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem, uz iznimku članka 12. stavaka 2.a, 3., 3.a, stavka 4. treće i četvrte rečenice te stavka 5. U tu svrhu:
  - (a) svako upućivanje na emisije smatra se upućivanjem na emisije obuhvaćene ovim poglavljem;
  - (b) svako upućivanje na operatere postrojenja smatra se upućivanjem na regulirane subjekte obuhvaćene ovim poglavljem;
  - (c) svako upućivanje na emisijske jedinice smatra se upućivanjem na emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem.

2. Države članice osiguravaju od 1. siječnja 2027. da regulirani subjekt do 30. travnja svake godine preda određeni broj emisijskih jedinica obuhvaćenih ovim poglavljem, odnosno u visini ukupnih emisija u prethodnoj kalendarskoj godini, verificiranih u skladu s člancima 15. i 30.f., koje odgovaraju količini goriva puštenih u potrošnju u skladu s Prilogom III., te da se te emisijske jedinice potom ponište.

#### *Članak 30.f*

#### **Praćenje emisija, izvješćivanje o njima i njihova verifikacija te akreditacija**

1. Članci 14. i 15. primjenjuju se na emisije, regulirane subjekte i emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem. U tu svrhu:
  - (a) svako upućivanje na emisije smatra se upućivanjem na emisije obuhvaćene ovim poglavljem;
  - (b) svako upućivanje na djelatnost navedenu u Prilogu I. smatra se upućivanjem na djelatnost iz Priloga III.;
  - (c) svako upućivanje na operatere smatra se upućivanjem na regulirane subjekte obuhvaćene ovim poglavljem;
  - (d) svako upućivanje na emisijske jedinice smatra se upućivanjem na emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem.
2. Države članice osiguravaju da svaki regulirani subjekt za svaku kalendarsku godinu od 2025. prati emisije koje odgovaraju količinama goriva puštenih za potrošnju u skladu s Prilogom III. Moraju osigurati i da svaki regulirani subjekt o tim emisijama izvijesti nadležno tijelo u sljedećoj godini, počevši od 2026., u skladu s aktima iz članka 14. stavka 1.
3. Države članice osiguravaju da svaki regulirani subjekt koji 1. siječnja 2025. ima dozvolu u skladu s člankom 30.b izvijesti do 30. ožujka 2025. o svojim povijesnim emisijama za 2024.
4. Države članice osiguravaju da regulirani subjekti mogu pouzdano i točno po vrsti goriva identificirati i dokumentirati točne količine goriva puštenog u potrošnju koje se upotrebljavaju za izgaranje u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa kako je utvrđeno u Prilogu III., kao i krajnju upotrebu goriva koja regulirani subjekti puste u potrošnju. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere za izbjegavanje svih rizika od dvostrukog računanja emisija obuhvaćenih ovim poglavljem i emisija iz poglavlja II., II.a i III. Detaljna pravila o izbjegavanju dvostrukog računanja donose se u skladu s člankom 14. stavkom 1.
5. Načela praćenja emisija obuhvaćenih ovim poglavljem i izvješćivanja o njima utvrđena su u dijelu C Priloga IV.
6. Kriteriji za verifikaciju emisija obuhvaćenih ovim poglavljem utvrđeni su u dijelu C Priloga V.

#### *Članak 30.g*

#### **Upravljanje**

Članci 13., 15.a, članak 16. stavci 1., 2., 3., 4. i 12., članci 17., 18., 19., 20., 21., 22., 22.a, 23. i 29. primjenjuju se na emisije, regulirane subjekte i emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem. U tu svrhu:

- (a) svako upućivanje na emisije smatra se upućivanjem na emisije obuhvaćene ovim poglavljem;
- (b) svako upućivanje na operatera smatra se upućivanjem na regulirane subjekte obuhvaćene ovim poglavljem;
- (c) svako upućivanje na emisijske jedinice smatra se upućivanjem na emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem.

#### *Članak 30.h*

#### **Mjere u slučaju prekomjernog porasta cijena**

1. Ako je tijekom više od tri uzastopna mjeseca prosječna cijena emisijske jedinice na dražbama koje se provode u skladu s aktom donesenim na temelju članka 10. stavka 4. više od dvostruko veća od prosječne cijene emisijske jedinice tijekom prethodnih šest uzastopnih mjeseci na dražbama za emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem, Komisija hitno u skladu s člankom 1.a stavkom 7. Odluke (EU) 2015/1814 donosi odluku o oslobađanju 50 milijuna emisijskih jedinica obuhvaćenih ovim poglavljem iz rezerve za stabilnost tržišta.
2. Ako je tijekom više od tri uzastopna mjeseca prosječna cijena emisijske jedinice na dražbama koje se provode u skladu s aktom donesenim na temelju članka 10. stavka 4. više od tri puta veća od prosječne cijene emisijske jedinice tijekom prethodnih šest uzastopnih mjeseci na dražbama za emisijske jedinice obuhvaćene ovim poglavljem, Komisija hitno u skladu s člankom 1.a stavkom 7. Odluke (EU) 2015/1814 donosi odluku o oslobađanju 150 milijuna emisijskih jedinica obuhvaćenih ovim poglavljem iz rezerve za stabilnost tržišta.

#### *Članak 30.i*

#### **Preispitivanje ovog poglavlja**

Komisija je dužna do 1. siječnja 2028. izvijestiti Europski parlament i Vijeće o provedbi odredbi ovog poglavlja u pogledu njihove učinkovitosti, upravljanja i praktične primjene, uključujući primjenu pravila iz Odluke (EU) 2015/1814 i upotrebu emisijskih jedinica iz ovog poglavlja za ispunjavanje obveza usklađivanja subjekata odgovornih za usklađivanje koji su obuhvaćeni poglavljima II., II.a i III. Komisija prema potrebi tom izvješću dodaje prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću o izmjeni ovog poglavlja. Komisija bi do 31. listopada 2031. trebala procijeniti izvedivost uključivanja sektora obuhvaćenih Prilogom III. u sustav trgovanja emisijama koji obuhvaća sektore navedene u Prilogu 1. Direktivi 2003/87/EZ.”;

- (22) prilozi I., II.b, IV. i V. Direktivi 2003/87/EZ mijenjaju se u skladu s Prilogom I. ovoj Direktivi, a prilozi III., III.a i III.b umeću se u Direktivu 2003/87/EZ kako je utvrđeno u Prilogu I. ovoj Direktivi.

## Članak 2.

### Izmjene Odluke (EU) 2015/1814

#### Odluka (EU) 2015/1814 mijenja se kako slijedi:

- (1) članak 1. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 4. druga rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju u danoj godini jest ukupan broj emisijskih jedinica koje su izdane i nisu unesene u rezervu u razdoblju od 1. siječnja 2008., uključujući emisijske jedinice izdane u tom razdoblju u skladu s člankom 13. stavkom 2. Direktive 2003/87/EZ na snazi do 18. ožujka 2018. te prava na upotrebu međunarodnih jedinica koja postrojenja imaju u okviru EU sustava trgovanja emisijama u odnosu na emisije do 31. prosinca te dane godine, umanjen za ukupan broj tona verificiranih emisija iz postrojenja u okviru EU sustava trgovanja emisijama od 1. siječnja 2008. do 31. prosinca te iste dane godine i za sve emisijske jedinice koje su poništene u skladu s člankom 12. stavkom 4. Direktive 2003/87/EZ.”;

- (b) umeće se sljedeći stavak 4.a:

„4.a Od [godina nakon stupanja na snagu ove Direktive] izračun ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju uključuje broj emisijskih jedinica izdanih za zrakoplovstvo i pomorski promet od početka te godine i broj emisijskih jedinica koje su operatori zrakoplova i brodari predali u pogledu emisija za koje su emisijske jedinice upravo jedinice koje se mogu upotrebljavati za obveze iz EU sustava trgovanja emisijama.

Emisijske jedinice poništene u skladu s člankom 3.ga Direktive 2003/87/EZ smatraju se izdanima u svrhe izračuna ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju.”;

- (c) stavci 5. i 5.a zamjenjuju se sljedećim:

„5. Ako je u bilo kojoj danoj godini ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju između 833 milijuna i 1 096 milijuna, broj emisijskih jedinica jednak razlici između ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju, kako je utvrđen u posljednjoj objavi iz stavka 4. ovog članka, i 833 milijuna oduzima se od količine emisijskih jedinica koje će države članice prodati na dražbi u skladu s člankom 10. stavkom 2. Direktive 2003/87/EZ te se stavlja u rezervu tijekom 12-mjesečnog razdoblja koje počinje 1. rujna te godine. Ako je ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju veći od 1 096 milijuna emisijskih jedinica, broj emisijskih jedinica koji treba oduzeti od količine emisijskih jedinica koje će države članice prodati na dražbi u skladu s člankom 10. stavkom 2. Direktive 2003/87/EZ te stavlja u rezervu tijekom 12-mjesečnog razdoblja koje počinje 1. rujna te godine iznosi 12 % ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju. Odstupajući od zadnje rečenice, postotak se mora udvostručiti do 31. prosinca 2030.

Ne dovodeći u pitanje ukupan broj emisijskih jedinica koje se oduzimaju u skladu s ovim stavkom, do 31. prosinca 2030. emisijske jedinice iz članka 10. stavka 2. prvog podstavka točke (b) Direktive 2003/87/EZ ne uzimaju se u obzir za određivanje udjela kojim države članice pridonose tom ukupnom iznosu.

5.a Osim ako je drukčije odlučeno u okviru prvog preispitivanja provedenog u skladu s člankom 3., počevši od 2023. prestaju vrijediti emisijske jedinice koje se nalaze u rezervi, a koje premašuju 400 milijuna emisijskih jedinica.”;

(2) umeće se sljedeći članak 1.a:

*„Članak 1.a*

**Funkcioniranje rezerve za stabilnost tržišta za sektor zgrada i sektor cestovnog prometa**

1. Emisijske jedinice obuhvaćene poglavljem IV.a Direktive 2003/87/EZ stavljaju se u zasebni dio rezerve uspostavljene u skladu s člankom 1. ove Odluke i oslobađaju iz njega u skladu s pravilima utvrđenima u ovom članku.
2. Stavljanje u rezervu u skladu s ovim člankom provodi se od 1. rujna 2027. Emisijske jedinice obuhvaćene poglavljem IV.a Direktive 2003/87/EZ stavljaju se u rezervu, drže u njoj i oslobađaju iz nje zasebno od emisijskih jedinica obuhvaćenih člankom 1. ove Odluke.
3. Dio iz stavka 1. mora se uspostaviti 2026. u skladu s člankom 30.d stavkom 2. drugim podstavkom Direktive 2003/87/EZ. Do 1. siječnja 2031. emisijske jedinice iz ovog stavka koje nisu oslobođene iz rezerve prestaju vrijediti.
4. Komisija objavljuje ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju obuhvaćenih poglavljem IV.a Direktive 2003/87/EZ svake godine do 15. svibnja sljedeće godine zasebno od broja emisijskih jedinica u optjecaju iz članka 1. stavka 4. Ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju iz ovog članka u danoj godini jest ukupan broj emisijskih jedinica obuhvaćenih poglavljem IV.a Direktive 2003/87/EZ koje su izdane u razdoblju od 1. siječnja 2026., umanjen za ukupan broj tona verificiranih emisija obuhvaćenih poglavljem IV.a Direktive 2003/87/EZ za razdoblje od 1. siječnja 2026. do 31. prosinca te iste dane godine i za sve emisijske jedinice obuhvaćene poglavljem IV.a Direktive 2003/87/EZ koje su poništene u skladu s člankom 12. stavkom 4. Direktive 2003/87/EZ. Prva objava uslijedit će do 15. svibnja 2027.
5. Ako je u bilo kojoj danoj godini ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju, kako je utvrđen u posljednjoj objavi iz stavka 4. ovog članka, veći od 440 milijuna emisijskih jedinica, 100 milijuna emisijskih jedinica koje će države članice prodati na dražbi u skladu s člankom 30.d Direktive 2003/87/EZ oduzima se od količine emisijskih jedinica obuhvaćenih poglavljem IV.a i stavlja se u rezervu tijekom razdoblja od 12 mjeseci koje počinje 1. rujna te godine.
6. Ako je u bilo kojoj danoj godini ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju manji od 210 milijuna, 100 milijuna emisijskih jedinica obuhvaćenih poglavljem IV.a oslobađa se iz rezerve i dodaje količini emisijskih jedinica obuhvaćenih poglavljem IV.a koje će države članice prodati na dražbi u skladu s člankom 30.d Direktive 2003/87/EZ. Ako se u rezervi nalazi manje od

100 milijuna emisijskih jedinica, sve emisijske jedinice oslobađaju se iz rezerve u skladu s ovim stavkom.

7. Količine koje će se osloboditi iz rezerve u skladu s člankom 30.h Direktive 2003/87/EZ dodaju se količini emisijskih jedinica obuhvaćenih poglavljem IV.a koje će države članice prodati na dražbi u skladu s člankom 30.d Direktive 2003/87/EZ u razdoblju od tri mjeseca od početka primjene mjere donesene na temelju članka 30.h Direktive 2003/87/EZ.
8. Članak 1. stavak 8. i članak 3. primjenjuju se na emisijske jedinice obuhvaćene poglavljem IV.a Direktive 2003/87/EZ.”.

### *Članak 3.*

#### **Izmjene Uredbe (EU) 2015/757**

##### **Uredba (EU) 2015/757 mijenja se kako slijedi:**

- (1) u članku 3. dodaju se sljedeće točke (q) i (r):

„(q) „upravljačko tijelo” znači upravljačko tijelo za brodarsko društvo iz članka 3.gd Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća\*;

(r) „objedinjeni podaci o emisijama na razini društva” znači zbroj emisija CO<sub>2</sub> o kojima je društvo dužno izvjestiti u skladu s Direktivom 2003/87/EZ za sve brodove pod svojom odgovornošću tijekom razdoblja izvješćivanja.

\* Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).”;
- (2) u članku 4. dodaje se sljedeći stavak 8.:

„8. Društva izvješćuju o objedinjenim podacima o emisijama na razini društva za brodove pod njihovom odgovornošću tijekom razdoblja izvješćivanja na temelju članka 11.a.”;
- (3) u članku 5. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi izmjene metoda utvrđenih u Prilogu I. i pravila utvrđenih u Prilogu II. kako bi se uzele u obzir revizije Direktive 2003/87/EZ, relevantni međunarodni propisi te međunarodne i europske norme. Komisija je isto tako ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. kako bi izmijenila priloge I. i II. radi jasnijeg definiranja elemenata metoda praćenja koje su u njima utvrđene s obzirom na tehnološki i znanstveni napredak te radi osiguravanja učinkovitog funkcioniranja EU sustava trgovanja emisijama uspostavljenog u skladu s Direktivom 2003/87/EZ.”;
- (4) članak 6. mijenja se kako slijedi:
  - (a) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Društva upotrebljavaju standardizirane planove praćenja koji se temelje na predlošcima, a ti se planovi praćenja podnose putem automatiziranih sustava u formatima za razmjenu podataka. Te predloške, uključujući tehnička pravila za njihovu ujednačenu primjenu i automatski prijenos, određuje Komisija provedbenim aktima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.”;

- (b) dodaju se sljedeći stavci 6., 7. i 8.:

„6. Društva u roku od tri mjeseca od [datum stupanja na snagu revidirane Direktive o sustavu trgovanja emisijama] za svaki od svojih brodova koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe podnose plan praćenja odgovornom upravljačkom tijelu, a prije toga verifikator procjenjuje je li taj plan u skladu s Uredbom.

7. Neovisno o stavku 6., za brodove koji su prvi put obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe nakon [datum stupanja na snagu revidirane Direktive o sustavu trgovanja emisijama] društva odgovornom upravljačkom tijelu podnose plan praćenja u skladu sa zahtjevima ove Uredbe bez nepotrebne odgode, a najkasnije tri mjeseca nakon prvog pristajanja svakog broda u luku u nadležnosti države članice.

8. Odgovorna upravljačka tijela u roku od dvije godine od stupanja na snagu [revidirana Direktiva o sustavu trgovanja emisijama] odobravaju planove praćenja koje su društva podnijela u skladu s pravilima utvrđenima u delegiranim aktima koje je Komisija donijela u skladu s drugim podstavkom. Za brodove koji su prvi put obuhvaćeni područjem primjene [revidirana Direktiva o sustavu trgovanja emisijama] nakon njezina stupanja na snagu, odgovorno upravljačko tijelo odobrava podneseni plan praćenja u roku od četiri mjeseca od prvog pristajanja broda u luku pod nadležnošću države članice u skladu s pravilima utvrđenima u delegiranim aktima koje je Komisija donijela u skladu s drugim podstavkom.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Uredbe u pogledu pravila za upravljačka tijela o odobravanju planova praćenja.”;

- (5) članak 7. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 4. druga rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Nakon ocjene verifikator obavješćuje društvo o tome jesu li te izmjene sukladne. Nakon što od verifikatora primi obavijest da je plan praćenja sukladan, društvo podnosi izmijenjeni plan praćenja odgovornom upravljačkom tijelu.”;

- (b) dodaje se sljedeći stavak 5.:

„5. Upravljačko tijelo odobrava izmjene plana praćenja iz stavka 2. točaka (a), (b), (c) i (d) u skladu s pravilima utvrđenima u delegiranim aktima koje je Komisija donijela na temelju drugog podstavka ovog stavka.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Uredbe u pogledu pravila za upravljačka tijela o odobravanju izmjena planova praćenja.”;

- (6) u članku 10. prvom podstavku dodaje se sljedeća točka (k):

„(k) ukupan zbroj emisija CO<sub>2</sub> o kojima se izvješćuje u skladu s Direktivom 2003/87/EZ u vezi s djelatnostima pomorskog prometa.”;

- (7) umeće se sljedeći članak 11.a:

„Članak 11.a

**Podnošenje objedinjenih podataka o emisijama na razini društva i izvješćivanje o njima**



1. Društva utvrđuju objedinjene podatke o emisijama na razini društva tijekom razdoblja izvješćivanja na temelju podataka iz izvješća o emisijama i izvješća iz članka 11. stavka 2. za svaki brod koji je bio pod njihovom odgovornošću tijekom razdoblja izvješćivanja u skladu s pravilima utvrđenima u delegiranim aktima donesenima u skladu sa stavkom 4.
2. Društva su od 2024. dužna odgovornom upravljačkom tijelu do 31. ožujka svake godine podnijeti objedinjene podatke o emisijama na razini društva koji obuhvaćaju emisije u razdoblju izvješćivanja o kojima se izvješćuje u skladu s Direktivom 2003/87/EZ u vezi s djelatnostima pomorskog prometa, u skladu s pravilima utvrđenima u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 4., i koji su verificirani u skladu s poglavljem III. ove Uredbe („verificirani objedinjeni podaci o emisijama na razini društva”).
3. Upravljačko tijelo može zahtijevati od društava da verificirane objedinjene podatke o emisijama na razini društva podnesu prije 31. ožujka, ali ne prije 28. veljače.
4. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Uredbe pravilima o praćenju objedinjenih podataka o emisijama na razini društva i izvješćivanju o njima te o podnošenju objedinjenih podataka o emisijama na razini društva upravljačkom tijelu.”;

(8) članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

**„Format izvješća o emisijama i izvješćivanje o objedinjenim podacima o emisijama na razini društva”;**

(b) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Izvješće o emisijama i objedinjeni podaci o emisijama na razini društva podnose se putem automatiziranih sustava u formatima za razmjenu podataka, uključujući elektroničke obrasce.”;

(9) članak 13. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Verifikator ocjenjuje sukladnost izvješća o emisijama i izvješća iz članka 11. stavka 2. sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 8. do 12. i prilogima I. i II.”;

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

„5. Verifikator ocjenjuje sukladnost objedinjenih podataka o emisijama na razini društva sa zahtjevima utvrđenima u delegiranim aktima donesenima u skladu sa stavkom 6.

Ako verifikator s razumnom sigurnošću zaključi da u objedinjenim podacima o emisijama na razini društva nema značajnih netočnosti, verifikator izdaje izvješće o verifikaciji u kojem navodi da su objedinjeni podaci o emisijama na razini društva verificirani kao zadovoljavajući u skladu s pravilima utvrđenima u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 6.

6. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Uredbe pravilima o verifikaciji objedinjenih podataka o emisijama na razini društva i izdavanju izvješća o verifikaciji.”;

- (10) članak 14. mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 2. točka (d) zamjenjuje se sljedećim:
- „(d) izračune kojima se utvrđuju ukupne emisije CO<sub>2</sub> i ukupan zbroj emisija CO<sub>2</sub> o kojima se izvješćuje u skladu s Direktivom 2003/87/EZ u vezi s djelatnostima pomorskog prometa;”;
- (b) dodaje se sljedeći stavak 4.:
- „4. Pri razmatranju verifikacije objedinjenih podataka o emisijama na razini društva verifikator ocjenjuje potpunost i dosljednost podataka o kojima je izviješteno s informacijama koje je dostavilo društvo, uključujući njegova verificirana izvješća o emisijama i izvješće iz članka 11. stavka 2.”;
- (11) u članku 15. dodaje se sljedeći stavak 6.:
- „6. Kad je riječ o verifikaciji objedinjenih podataka o emisijama na razini društva, verifikator i društvo poštuju pravila o verifikaciji utvrđena u delegiranim aktima donesenima na temelju drugog podstavka. Verifikator ne verificira izvješće o emisijama i izvješće iz članka 11. stavka 2. za svaki brod pod odgovornošću društva.
- Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 23. radi dopune ove Uredbe pravilima o verifikaciji objedinjenih podataka o emisijama na razini društva, uključujući metode verifikacije i postupak verifikacije.”;
- (12) u članku 16. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Verifikatore koji ocjenjuju planove praćenja, izvješća o emisijama i objedinjene podatke o emisijama na razini društva te izdaju izvješća o verifikaciji i dokumente o usklađenosti iz ove Uredbe akreditira na temelju Uredbe (EZ) br. 765/2008 nacionalno akreditacijsko tijelo za djelatnosti u području primjene ove Uredbe.”;
- (13) u članku 20. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:
- „3. Ako brodovi nisu ispunili zahtjeve praćenja i izvješćivanja tijekom dvaju ili više uzastopnih razdoblja izvješćivanja i ako se drugim izvršnim mjerama nije osigurala usklađenost, nadležno tijelo države članice u kojoj je ulazna luka može, nakon što predmetnom društvu omogući podnošenje očitovanja, izdati nalog o protjerivanju o kojemu se obavješćuje Komisiju, EMSA-u, druge države članice i predmetnu državu zastave. Zbog izdavanja takvog naloga o protjerivanju svaka država članica, osim države članice pod čijom zastavom brod plovi, odbija predmetnom brodu ulazak u sve svoje luke sve dok društvo ne ispuni obveze praćenja i izvješćivanja u skladu s člancima 11. i 18. Ako brod plovi pod zastavom države članice, ta država članica, nakon što predmetnom društvu omogući podnošenje očitovanja, brodu zabranjuje plovidbu sve dok društvo ne ispuni svoje obveze. Ispunjavanje tih obveza potvrđuje se valjanim dokumentom o usklađenosti koji se upućuje nadležnom nacionalnom tijelu koje je izdalo nalog o protjerivanju. Ovim stavkom ne dovode se u pitanje međunarodna pomorska pravila koja se primjenjuju u slučaju brodova u nevolji.”;
- (14) članak 23. mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 2. dodaje se sljedeći podstavak:
- „Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 2. u pogledu osiguranja funkcioniranja EU sustava trgovanja emisijama te članka 6. stavka 8., članka 7. stavka 5., članka 11.a stavka 4., članka 13. stavka 6. i

članka 15. stavka 6. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od datuma stupanja na snagu [revidirana Uredba o MRV-u].”;

- (b) **u stavcima 3. i 5. riječi** „članka 5. stavka 2., članka 15. stavka 5. i članka 16. stavka 3.” odnosno „člankom 5. stavkom 2., člankom 15. stavkom 5. i člankom 16. stavkom 3.” **zamjenjuju se riječima** „članka 5. stavka 2., članka 6. stavka 8., članka 7. stavka 5., članka 11.a stavka 4., članka 13. stavka 6., članka 15. stavaka 5. i 6. i članka 16. stavka 3.” odnosno „člankom 5. stavkom 2., člankom 6. stavkom 8., člankom 7. stavkom 5., člankom 11.a stavkom 4., člankom 13. stavkom 6., člankom 15. stavicima 5. i 6. i člankom 16. stavkom 3.”.

#### *Članak 4.*

##### **Prenošenje**

1. Države članice, najkasnije do 31. prosinca 2023., donose zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima 1. i 2. ove Direktive. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.
2. Kad države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.
3. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

#### *Članak 5.*

##### **Prijelazne odredbe**

1. Pri ispunjavanju svoje obveze utvrđene u članku 4. stavku 1. ove Direktive države članice osiguravaju da se njihovo nacionalno zakonodavstvo kojim se prenose članak 3. točka (u), članak 10.a stavci 3. i 4., članak 10.c stavak 7. i točka 1. Priloga I. Direktivi 2003/87/EZ, u verziji koja se primjenjuje [*dan prije stupanja na snagu ove Direktive*], nastavi primjenjivati do 31. prosinca 2025.

#### *Članak 6.*

##### **Datum primjene članka 3.**

Članak 3. primjenjuje se od [*datum stupanja na snagu revidirane Direktive o sustavu trgovanja emisijama*].

#### *Članak 7.*

##### **Stupanje na snagu**

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

#### *Članak 8.*

##### **Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama. Međutim, članak 3. u cijelosti je obvezujući i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament  
Predsjednik*

*Za Vijeće  
Predsjednik*

# ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

## Sadržaj

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE
  - 1.1. Naslov prijedloga/inicijative
  - 1.2. Predmetna područja politike
  - 1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:
  - 1.4. Ciljevi
    - 1.4.1. Opći ciljevi
    - 1.4.2. Posebni ciljevi
    - 1.4.3. Očekivani rezultati i učinak
    - 1.4.4. Pokazatelji uspješnosti
  - 1.5. Osnova prijedloga/inicijative
    - 1.5.1. Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative
    - 1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” vrijednost je koja proizlazi iz intervencije Unije i predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same
    - 1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava
    - 1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima
    - 1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele
  - 1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative
  - 1.7. Predviđeni načini upravljanja
2. MJERE UPRAVLJANJA
  - 2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja
  - 2.2. Sustavi upravljanja i kontrole
    - 2.2.1. Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole
    - 2.2.2. Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika
    - 2.2.3. Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)
  - 2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti
3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak
- 3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva
  - 3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje
  - 3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje
  - 3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva
  - 3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom
  - 3.2.5. Doprinos trećih strana
- 3.3. Procijenjeni učinak na prihode

**ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ**  
**OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE**

**1.1. Naslov prijedloga/inicijative**

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ i Odluke (EU) 2015/1814 radi jačanja EU sustava trgovanja emisijama i njegova proširenja u skladu s povećanim klimatskim ambicijama Unije za 2030.

**1.2. Predmetna područja politike**

Djelovanje u području klime  
Naslov 3. Prirodni resursi i okoliš  
Glava 9. – Okoliš i djelovanje u području klime

**1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:**

- novo djelovanje  
 novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja<sup>67</sup>  
 produženje postojećeg djelovanja  
 spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

**1.4. Ciljevi**

*1.4.1. Opći ciljevi*

Revidirati Direktivu o sustavu trgovanja emisijama razmjerno klimatskim ambicijama za 2030., odnosno smanjenjem neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990., koje slijedi postupnu i uravnoteženu putanju prema klimatskoj neutralnosti do 2050., i to na troškovno učinkovit i dosljedan način u kojem se uzima u obzir potreba za pravednom tranzicijom i sudjelovanjem svih sektora u borbi EU-a protiv klimatskih promjena.

*1.4.2. Posebni ciljevi*

Posebni cilj br. 1

Učvrstiti postojeće područje primjene EU sustava trgovanja emisijama (EU sustav trgovanja emisijama) kako bi se na odgovarajući način pridonijelo općem cilju smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % u odnosu na 1990.

Posebni cilj br. 2

Osigurati kontinuiranu učinkovitu zaštitu sektora izloženih znatnom riziku od istjecanja ugljika i pritom potaknuti primjenu niskougljičnih tehnologija.

Posebni cilj br. 3

Ublažiti distribucijske i socijalne učinke te tranzicije preispitivanjem upotrebe prihoda od prodaje na dražbi te veličine i funkcioniranja mehanizama financiranja smanjenja emisija ugljika.

<sup>67</sup> Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

#### Posebni cilj br. 4

Osigurati da drugi sektori, osim onih koji su obuhvaćeni EU sustavom trgovanja emisijama, na troškovno učinkovit način pridonose smanjenju emisija potrebnom u skladu s ciljevima EU-a i obvezama iz Pariškog sporazuma, posebno tako što će se emisije iz pomorskog prometa uključiti u EU sustav trgovanja emisijama, a Uredba (EU) 2015/757 izmijeniti kako bi bila primjerena za trgovanje emisijama.

#### Posebni cilj br. 5

Osigurati da drugi sektori, osim onih koji su trenutno obuhvaćeni EU sustavom trgovanja emisijama, na troškovno učinkovit način pridonose smanjenju emisija potrebnom u skladu s ciljevima EU-a i obvezama iz Pariškog sporazuma, među ostalim uključivanjem trgovanja emisijama za zgrade i cestovni promet, osiguravajući pritom sinergije s drugim komplementarnim politikama za te sektore.

#### Posebni cilj br. 6

Preispitati rezervu za stabilnost tržišta u skladu s odgovarajućom pravnom obvezom i ispitati njezine moguće izmjene kako bi se ispunili pravni ciljevi iz Odluke o rezervi za stabilnost tržišta i riješili eventualni problemi proizašli iz povećanih ambicija.

### 1.4.3. *Očekivani rezultati i učinak*

*Navesti očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.*

Postojeće zakonodavstvo o sustavu trgovanja emisijama revidirano je 2018. kako bi se emisije u okviru EU sustava trgovanja emisijama do 2030. smanjile za 43 % u odnosu na 2005., što je u skladu s ciljem smanjenja emisija u cijelom gospodarstvu EU-a do 2030. za najmanje 40 % u odnosu na 1990. Ako se zakonodavstvo ne promijeni, gospodarski sektori obuhvaćeni sustavom trgovanja emisijama neće moći dovoljno pridonijeti revidiranom općem cilju smanjenja emisija stakleničkih plinova u EU-u od najmanje 55 % do 2030. u odnosu na 1990.

Ovom se inicijativom uspostavlja okvir potreban za postizanje očekivanih smanjenja emisija:

— prilagodbom EU sustava trgovanja emisijama povećanim klimatskim ambicijama koje uključuju smanjenje neto emisija za najmanje 55 %, kako je predviđeno Europskim zakonom o klimi<sup>68</sup>,

— jačanjem Inovacijskog fonda u okviru pojačanog rada na brzom širenju niskougličnih tehnologija na tržištu, čime se EU-u omogućuje ostvarivanje cilja smanjenja emisija,

— jačanjem Modernizacijskog fonda radi ubrzanja modernizacije energetske sustava u državama članicama s nižim dohotkom,

— osiguravanjem troškovno učinkovitog doprinosa sektora pomorskog prometa smanjenju emisija potrebnom u skladu s ciljevima EU-a i obvezama iz Pariškog sporazuma, posebno tako što će se obuhvatiti barem emisije iz pomorskog prometa unutar EGP-a,

<sup>68</sup> 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.).



— osiguranjem da sektori cestovnog prometa i zgrada dovoljno pridonose novom cilju smanjenja emisija stakleničkih plinova.

Okvir se revidira na način kojim se čuva cjelovitost postojećeg sustava trgovanja emisijama i uzima u obzir potreba za rješavanjem problema raspodjele i energetskog siromaštva.

#### 1.4.4. *Pokazatelji uspješnosti*

*Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća.*

Pokazatelj br. 1: razina smanjenja emisija stakleničkih plinova u EU-u 2030. (cilj smanjenja emisija za 55 % u odnosu na 1990., kako je predviđeno Europskim zakonom o klimi).

Pokazatelj br. 2: razina smanjenja emisija stakleničkih plinova za sektore u postojećem EU sustavu trgovanja emisijama 2030. (cilj smanjenja emisija za 61 % u odnosu na 2005.).

Pokazatelj br. 3: razina smanjenja emisija stakleničkih plinova za sektor cestovnog prometa i sektor zgrada u novom sustavu trgovanja emisijama 2030. (cilj smanjenja emisija za 43 % u odnosu na 2005.).

O razinama smanjenja emisija stakleničkih plinova u EU-u izvješćuje se u skladu s Uredbom (EU) 2018/1999 i drugim sekundarnim zakonodavstvom koje se odnosi na praćenje i izvješćivanje u okviru sustava trgovanja emisijama.

### 1.5. **Osnova prijedloga/inicijative**

#### 1.5.1. *Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

Države članice donose zakone i druge propise koji su potrebni za usklađivanje s ovom Direktivom, a Komisija izrađuje odgovarajuće provedbene mjere.

Daljnje mjere za razvoj, nakon donošenja Direktive, uključivat će reviziju i donošenje niza sekundarnih zakonodavnih akata. To će se posebno odnositi na sekundarno zakonodavstvo kojim se utvrđuju detaljna pravila o prodaji na dražbi, Registru Unije, praćenju emisija i izvješćivanju o njima te verifikaciji izvješća o emisijama i akreditaciji verifikatora te besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica. Za provedbu će biti potreban i opsežan informatički razvoj Registra Unije kako bi se obuhvatile nove vrste emisijskih jedinica i novi operateri te pokrenuo novi postupak javne nabave za zajedničku dražbovnu platformu. O razvoju i nabavi u području informatičke tehnologije odlučivat će se u skladu s Komunikacijom o smjernicama za financiranje informacijske tehnologije i kibersigurnosti od 10. rujna 2020.<sup>69</sup>

#### 1.5.2. *Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” vrijednost je koja proizlazi iz intervencije Unije i predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.*

Klimatske promjene prekogranični su problem, a djelovanjem EU-a može se učinkovito dopuniti i ojačati djelovanje na regionalnoj, nacionalnoj i lokalnoj razini. Povećanje cilja smanjenja emisija stakleničkih plinova iz EU-a za 2030. utjecat će na

<sup>69</sup> C(2020) 6126.

mnoge sektore u cijelom gospodarstvu EU-a, zbog čega je koordinirano djelovanje na razini EU-a neophodno i mnogo je vjerojatnije da će dovesti do potrebne preobrazbe te djelovati kao snažan pokretač troškovno učinkovitih promjena i uzlazne konvergencije. Nadalje, mnogi elementi ovog Prijedloga, a posebno opcije povezane s mehanizmima zaštite od istjecanja ugljika i financiranja smanjenja emisija ugljika, imaju važnu dimenziju unutarnjeg tržišta.

U okviru EU sustava trgovanja emisijama, kao tržišta ugljika, potiču se smanjenja emisija ponajprije troškovno najučinkovitijim rješenjima u djelatnostima koje su njime obuhvaćene, čime se povećava učinkovitost zbog opsega tog sustava. Provedbom slične mjere na nacionalnoj razini nastala bi manja i rascjepkana tržišta ugljika, što bi moglo narušiti tržišno natjecanje i vjerojatno povećati ukupne troškove smanjenja emisija. Ista se logika primjenjuje na proširenje određivanja cijene ugljika na nove sektore.

Prekogranična dimenzija sektora pomorskog prometa zahtijeva koordinirano djelovanje na europskoj razini. Osim toga, djelovanje EU-a može nadahnuti i utrti put za razvoj globalnog djelovanja, npr. djelovanje Međunarodne pomorske organizacije u području pomorskog prometa.

### 1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

Direktiva o sustavu trgovanja emisijama postojeći je instrument politike EU-a donesen 2003. Komisija je stekla vrijedno iskustvo tijekom više od 15 godina primjene EU sustava trgovanja emisijama.

Ovaj prijedlog temelji se na iskustvu stečenom tijekom prethodnih revizija i inicijativa u okviru EU sustava trgovanja emisijama, uključujući najnoviju reviziju iz 2018., Komunikaciju o povećanju klimatskih ambicija Europe za 2030., Dugoročnu strategiju za prosperitetno, moderno, konkurentno i klimatski neutralno gospodarstvo i druge relevantne inicijative u okviru europskog zelenog plana. Inicijativa se oslanja i na proces koji se temelji na integriranim nacionalnim energetske i klimatskim planovima i okviru sadržanom u Uredbi o upravljanju.

### 1.5.4. *Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima*

Povezani operativni rashodi mogu se pokriti odobrenim sredstvima u okviru programa LIFE<sup>70</sup> kako je dogovoreno u skladu s aktualnim VFO-om.

Ovaj je prijedlog dio klimatskog i energetske paketa za ostvarivanje cilja od 55 % („Fit for 55”). Opći je cilj paketa uskladiti zakonodavstvo Unije s povećanim klimatskim ambicijama EU-a. Sve inicijative u okviru paketa blisko su povezane i svaka ovisi o tome kako su ostale oblikovane. Ovaj zakonodavni prijedlog dopunjuje prijedloge u okviru paketa i dosljedan je u odnosu na njih.

Dosljednost u odnosu na druge politike Unije osigurava se i usklađivanjem procjena učinka za EU sustav trgovanja emisijama s procjenama učinka za ostatak okvira za klimatske, energetske i prometne politike za 2030.<sup>71</sup>, na primjer postizanjem

<sup>70</sup> Uredba (EU) 2021/783 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2021. o uspostavi Programa za okoliš i djelovanje u području klime (LIFE) i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1293/2013 (SL L 172, 17.5.2021., str. 53.–78.).

<sup>71</sup> To su u prvom redu ESR, Uredba o korištenju zemljišta, prenamjeni zemljišta i šumarstvu (LULUCF), standardne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za automobile i kombije, Direktiva o obnovljivoj energiji (RED II),

komplementarnosti proširenog sustava trgovanja emisijama s Direktivom o energetske učinkovitosti<sup>72</sup> i drugim mjerama predstavljenima u okviru skupa mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa. Upotrebljavaju se zajednički osnovni scenarij i zajednički scenariji na temelju ključnih politika koji se upotrebljavaju i za druge inicijative iz paketa. U tim se scenarijima uzimaju u obzir sve relevantne mjere i politike EU-a.

Dodatni administrativni troškovi mogli bi se ograničiti, ako je moguće, upotrebom postojećih struktura koje se upotrebljavaju za potrebe Direktive o općim aranžmanima za trošarine i Direktive o oporezivanju energije. Na taj bi se način novim sustavom trgovanja emisija povećale dodatne uštede energije na temelju njegove potencijalne povezanosti s uštedama energije na temelju članka 7. Direktive o energetske učinkovitosti.

#### 1.5.5. *Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele*

— Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

##### **Ograničeno trajanje**

na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG

financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzete obveze i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje

##### **Neograničeno trajanje**

- provedba s početnim razdobljem od 2023. do 2024.
- nakon čega slijedi redovna provedba.

#### 1.6. **Predviđeni načini upravljanja**<sup>73</sup>

**Izravno upravljanje** koje provodi Komisija

putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije

putem izvršnih agencija

**Podijeljeno upravljanje** s državama članicama

**Neizravno upravljanje** povjerenjem zadaća izvršenja proračuna:

trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile

međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)

---

Direktiva o energetske učinkovitosti (EED) i, u kasnijoj fazi, Direktiva o energetske svojstvima zgrada. Druge relevantne inicijative uključuju reviziju Direktive o oporezivanju energije, akcijski plan za postizanje nulte stope onečišćenja i reviziju Direktive o industrijskim emisijama, inicijative za mobilnost, kao što su inicijative za transportna goriva (inicijative FuelEU Maritime i ReFuelEU Aviation), i prijedlog mehanizma za prilagodbu emisija ugljika na granicama (CBAM).

<sup>72</sup> Direktiva 2012/27/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o energetske učinkovitosti, izmjeni direktiva 2009/125/EZ i 2010/30/EU i stavljanju izvan snage direktiva 2004/8/EZ i 2006/32/EZ (SL L 315, 14.11.2012., str. 1.–56.).

<sup>73</sup> Informacije o načinima upravljanja i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx> BudgWeb:

- ✓ EIB-u i Europskom investicijskom fondu
- tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe
- tijelima javnog prava
- tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge u mjeri u kojoj daju odgovarajuća financijska jamstva
- tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i koja daju odgovarajuća financijska jamstva
- osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.

*Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.*

#### Napomene

Upravljanje emisijskim jedinicama uređuje se zakonodavstvom za koje su odgovorni odjeli Komisije.

Inovacijski fond u velikoj mjeri provodi Europska izvršna agencija za klimu, infrastrukturu i okoliš (CINEA).

Za djelovanje Modernizacijskog fonda odgovorne su države članice korisnice, koje blisko surađuju s Europskom investicijskom bankom (EIB), odborom za ulaganja osnovanim za taj fond i Europskom komisijom.

## 2. MJERE UPRAVLJANJA

### 2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

*Navesti učestalost i uvjete.*

Komisija će nastaviti pratiti i ocjenjivati funkcioniranje sustava trgovanja emisijama u svojem godišnjem izvješću o tržištu ugljika, kako je predviđeno člankom 10. stavkom 5. Direktive o sustavu trgovanja emisijama. To obuhvaća i učinke aktualne revizije sustava trgovanja emisijama. Komisijino godišnje izvješće o tržištu ugljika i godišnje izvješće država članica primjenjuju se i na sektore na koje se proširuje trgovanje emisijama. Podaci o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji dobiveni regulacijom novih sektora bit će ključan izvor informacija na temelju kojih će Komisija ocjenjivati napredak u predmetnim sektorima.

Osim toga, ocjenjivanje napretka u primjeni Direktive o sustavu trgovanja emisijama regulirano je člankom 21. kojim se od država članica zahtijeva da Komisiji podnose godišnje izvješće u kojem se posebna pozornost posvećuje dodjeli emisijskih jedinica, radu Registra, primjeni praćenja i izvješćivanja, verifikacije i akreditacije i pitanjima povezanim s usklađenošću.

Naposljetku, Komisija redovito provodi studije o različitim relevantnim aspektima klimatske politike EU-a.

### 2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

#### 2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

Nije primjenjivo – prijedlogom se ne provodi novi financijski program nego osmišljava dugoročna politika. Način upravljanja, mehanizmi provedbe financiranja, načini plaćanja i strategija kontrole s obzirom na stope pogreške nisu primjenjivi. Za provedbu ovog prijedloga trebat će prerasporediti ljudske resurse unutar Komisije. Odgovarajući postupci već su uspostavljeni.

#### 2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

EU sustav trgovanja emisijskim jedinicama glavni je instrument politike EU-a za postizanje smanjenja emisija oko polovine gospodarstva. Od 2013. Komisija je dužna voditi Registar Unije, internetsku bazu podataka koja omogućuje precizno obračunavanje svih transakcija emisijskih jedinica, sadržava zajedničku dražbovnu platformu za dražbe emisijskih jedinica država članica i pruža odgovarajuću potpurnu infrastrukturu za oboje. Registar Unije u kojem se drže emisijske jedinice u okviru EU sustava trgovanja emisijskim jedinicama izložen je riziku od prijevanih kibernetičkih napada u okviru kojih bi mogle biti počinjene krađe ili pronevjere emisijskih jedinica što bi prouzročilo znatne financijske gubitke (do nekoliko milijardi eura), sudske sporove i veliku štetu ugledu i vjerodostojnosti Komisije. Rizik je višedimenzionalni te uz Glavnu upravu za klimatsku politiku uključuje glavne uprave za informatiku, ljudske resurse i sigurnost (služba za sigurnost) i proračun te Pravnu službu. Poduzete su mjere za ublažavanje. Financijski rizik povećao bi se u skladu s povećanjem vrijednosti tržišta ugljika. Za raspodjelu besplatnih emisijskih jedinica vrlo visoke ukupne vrijednosti potrebna je stroga politika raspodjele tih jedinica i osiguranje poštovanja pravila u tom području. To uključuje sustav upravljanja i kontrole na razini država članica i na razini

Komisije. Naposljetku, dodavanjem novih sektora u sustav trgovanja emisijama povećat će se ukupni obuhvat sustava i u skladu s tim vrijednost tržišta i povezani rizik.

Upravljački odbor na visokoj razini koji uključuje vodeće glavne uprave i povezane glavne uprave postoji od 2011. Cjelovita procjena rizika provedena je 2014. te su njome utvrđene nove informatičke sigurnosne mjere koje se poduzimaju od 2015. Kao rezultat preporuka koje je iznio IAS u izvješću o reviziji Registra u okviru EU sustava trgovanja emisijskim jedinicama (IT sigurnost) provode se mjere za daljnje poboljšanje sigurnosti Registra kao i mjere za upravljanje, osiguranje kvalitete i ispitivanje. Dodatne mjere za ublažavanje provode se od 2014.

Nova procjena rizika za Registar Unije provedena je 2019. GU za klimatsku politiku izradio je novi sigurnosni plan koji sadržava 12 sigurnosnih mjera koje treba provesti u roku od dvije godine u bliskoj suradnji s GU-om za informatiku.

Provedba se prati na razini višeg rukovodstva uz redovite sastanke upravljačkih odbora između GU-ova za klimatsku politiku i informatiku.

- 2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

Ova inicijativa ne stvara nove značajne kontrole/rizike koji ne bi bili obuhvaćeni postojećim okvirom unutarnje kontrole. Nisu predviđene nikakve posebne mjere osim primjene Financijske uredbe.

### **2.3. Mjere za sprečavanje prijevара i nepravilnosti**

*Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevara.*

Kao odgovor na izloženost EU sustava trgovanja emisijskim jedinicama posebnim rizicima od prijevara, GU za klimatsku politiku dopunio je smjernice u pogledu profesionalne etike i integriteta koje se primjenjuju u cijeloj Komisiji posebnim „Kodeksom etike i postupanja u odnosu na trgovanje na temelju povlaštenih informacija, prijevara i otkrivanja osjetljivih podataka”, posebnim osposobljavanjima i inicijativama za informiranje. Sastavio je i politiku klasifikacije osjetljivih informacija u EU sustavu trgovanja emisijskim jedinicama i upute za postupanje s njima s trima razinama osjetljivosti. Povezane tri oznake EU sustava trgovanja emisijskim jedinicama odobrila je služba za sigurnost pri GU-u za ljudske resurse i sigurnost (kao što je navedeno u sigurnosnoj uputi 1 u njezinoj reviziji 10). Služba za sigurnost pri GU-u za ljudske resurse i sigurnost objavila je 2019. sigurnosnu uputu C(2019) 1904 kojom se ažurira politika o osjetljivim neklasificiranim podacima. U skladu s tom novom politikom GU za klimatsku politiku objavio je nove upute o postupanju s osjetljivim neklasificiranim podacima GU-a za klimatsku politiku. Prikladna obuka za novopridošlice održava se redovito.

### 3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

#### 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

(2) Postojeće proračunske linije

*Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.*

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta	Doprinos			
	Broj	Dif./nedif. [1]	zemalja EFTA-e [2]	zemalja kandidatkinja [3]	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
3	09 01 01 01	Nedif.	DA	NE	NE	NE
3	09 02 03	Dif.	DA	NE	NE	NE
7	20 01 02 01	Nedif.	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 01	Nedif.	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 02	Nedif.	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 03	Nedif.	NE	NE	NE	NE

(3) Zatražene nove proračunske linije: nije primjenjivo.

### 3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

#### 3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira			3	„Prirodni resursi i okoliš”				
Glavna uprava za klimatsku politiku			<b>2023.</b>	<b>2024.</b>	<b>2025.</b>	<b>2026.</b>	<b>2027.</b>	<b>UKUPNO</b>
Odobrena sredstva za poslovanje								
09 02 03	Obveze	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	<b>8,126</b>
	Plaćanja	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	<b>5,622</b>
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	<b>6,273</b>
<b>UKUPNA odobrena sredstva za GU za klimatsku politiku</b>	<b>Obveze</b>	<b>= 1 + 3</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>
	<b>Plaćanja</b>	<b>= 2 + 3</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	<b>8,126</b>
	Plaćanja	(5)	—	0,496	1,339	1,747	2,040	<b>5,622</b>
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	<b>6,273</b>
<b>UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 3. višegodišnjeg financijskog okvira</b>	<b>Obveze</b>	<b>= 4 + 6</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>
	<b>Plaćanja</b>	<b>= 5 + 6</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>



UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	<b>8,126</b>
	Plaćanja	(5)	—	0,496	1,339	1,747	2,040	<b>5,622</b>
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	<b>6,273</b>
<b>UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)</b>	<b>Obveze</b>	<b>= 4 + 6</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>
	<b>Plaćanja</b>	<b>= 5 + 6</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>

<b>Naslov višegodišnjeg financijskog okvira</b>	7	„Administrativni rashodi”
---	---	---------------------------

U ovaj se dio unose „administrativni proračunski podaci”, koji se najprije unose u prilog zakonodavnom financijskom izvještaju (Prilog V. internim pravilima), koji se učitava u sustav DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
Glavna uprava za klimatsku politiku						
Ljudski resursi	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Ostali administrativni rashodi	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
<b>UKUPNO GU za klimatsku politiku</b>	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>
<b>UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira</b>	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>
	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)					

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
<b>UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira</b>	Obveze	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Plaćanja	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

### 3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate	proračunska linija	REZULTATI		2023.		2024.		2025.		2026.		2027.		ukupno	
		Vrsta[1]	Prosječni trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak
<b>posebni cilj br. 4 – pomorski promet</b>															
— ažuriranje platforme Thetis-MRV	09 02 03	sporazum o suradnji s EMSA-om			0,250										<b>0,250</b>
— izmjene Registra Unije	09 02 03	ugovori o uslugama			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		<b>0,949</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, oprema			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		<b>2,314</b>
— proširenje službe za podršku	09 02 03	ugovori o uslugama			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		<b>0,280</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, oprema			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		<b>0,306</b>
— ažuriranje praćenja, izvješćivanja i verifikacije za sustav izvješćivanja u okviru sustava trgovanja emisijama	09 02 03	ugovori o uslugama			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		<b>0,579</b>
Međubroj za posebni cilj br. 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		<b>4,677</b>
<b>posebni cilj br. 5 – zgrade i promet</b>															
— izmjene Registra Unije	09 02 03	ugovori o uslugama			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		<b>0,633</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, oprema			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		<b>1,476</b>
— proširenje službe za podršku	09 02 03	ugovori o uslugama			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		<b>1,007</b>
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, oprema			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		<b>2,178</b>
— ažuriranje praćenja, izvješćivanja i verifikacije za sustav izvješćivanja u okviru sustava trgovanja emisijama	09 02 03	ugovori o uslugama			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		<b>4,429</b>

Međuzbroj za posebni cilj br. 5		1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
<b>UKUPNO</b>		<b>2,270</b>		<b>3,118</b>		<b>3,615</b>		<b>3,077</b>		<b>2,320</b>		<b>14,400</b>

### 3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
<b>NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira</b>						
Ljudski resursi	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Ostali administrativni rashodi	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
<b>Međuzbroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira</b>	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>
<b>izvan NASLOVA 7.[1] višegodišnjeg financijskog okvira</b>						
Ljudski resursi						
Ostali administrativni rashodi	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
<b>Međuzbroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira</b>	<b>1,029</b>	<b>1,632</b>	<b>1,476</b>	<b>1,184</b>	<b>0,952</b>	<b>6,273</b>
<b>UKUPNO</b>	<b>4,583</b>	<b>5,684</b>	<b>5,300</b>	<b>4,892</b>	<b>4,660</b>	<b>25,119</b>

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

### 3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

*Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena*

	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.
<b>Ÿ Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)</b>					
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (delegacije)					
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)					
01 01 01 11 (izravno istraživanje)					
Druge proračunske linije (navesti)					
<b>Ÿ Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV)[1]</b>					
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice“)					
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)					
XX 01 xx yy zz	— u sjedištima				
	— u delegacijama				
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)					
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)					
Druge proračunske linije (navesti)					
<b>UKUPNO</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>

**XX** se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjerenom upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	<p>Potrebni su dodatni ljudski resursi za sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— sastavljanje pravnih akata i odobravanje izmjena sekundarnog zakonodavstva kojima se utvrđuju detaljna provedbena pravila o prodaji na dražbi, Registru Unije, praćenju i izvješćivanju, verifikaciji izvješća o emisijama i akreditaciji verifikatora, besplatnoj dodjeli emisijskih jedinica,</li> <li>— provedbene zadaće povezane s proširenjem sustava trgovanja emisijama na pomorski promet (uključujući potrebne izmjene postojećeg sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije) i s novim trgovanjem emisijama za zgrade i cestovni promet,</li> <li>— nabavu nove dražbovne platforme ili više njih za prodaju na dražbi općih emisijskih jedinica i nove vrste emisijskih jedinica za sektore zgrada i cestovnog prometa,</li> <li>— praćenje izvršavanja obveza praćenja, izvješćivanja i verifikacije (MRV),</li> <li>— daljnju provedbu i nadzor fondova za smanjenje emisija ugljika,</li> <li>— informatičke prilagodbe u Registru Unije.</li> </ul>
Vanjsko osoblje	

### 3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

Prijedlog/inicijativa:

- može se u potpunosti financirati unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

Rashodi će se pokriti u okviru omotnice za program LIFE.

- zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.

—

- zahtijeva reviziju VFO-a.

—

### 3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	Ukupno
Navesti tijelo koje sudjeluje u financiranju						
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva						

Procijenjeni učinak na prihode

- Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.
- Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:
  - na vlastita sredstva
  - na ostale prihode

navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative <sup>74</sup>				
			2023.	2024.	2025.	2026.	2027.
Članak .....							

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

Ne može se kvantificirati

<sup>74</sup> Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer), navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.





Bruxelles, 14.7.2021.  
COM(2021) 551 final

ANNEX

## **PRILOG**

### **DIREKTIVI EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije, Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i Uredbe (EU) 2015/757**

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -  
{SWD(2021) 602 final}

## PRILOG

### **Prilog I. Direktivi 2003/87/EZ mijenja se kako slijedi:**

(a) točke 1. i 2. zamjenjuju se sljedećima:

„1. Ova Direktiva ne obuhvaća postrojenja ili dijelove postrojenja koji služe za istraživanje, razvoj i ispitivanje novih proizvoda i procesa te postrojenja u kojima emisije nastale izgaranjem biomase koje ispunjavaju kriterije utvrđene u skladu s člankom 14. čine više od 95 % ukupnih emisija stakleničkih plinova.

2. Ako se ukupna nazivna ulazna toplinska snaga nekog postrojenja računa kako bi se odlučilo o njegovu uključivanju u EU sustav trgovanja emisijama, zbraja se nazivna ulazna toplinska snaga svih tehničkih jedinica od kojih se postrojenje sastoji, a u kojima dolazi do izgaranja goriva. Te jedinice mogu obuhvaćati sve vrste kotlova, plamenika, turbina, grijača, pećnica, spalionica, peći za kalciniranje, peći, štednjaka, sušilica, motora, gorivih ćelija, CLC jedinica, baklji te jedinica za toplinsko ili katalitičko naknadno izgaranje. U tom izračunu ne uzimaju se u obzir jedinice nazivne ulazne toplinske snage manje od 3 MW.”;

(b) **tablica se mijenja kako slijedi:**

**i. drugi redak zamjenjuje se sljedećim:**

„Rafiniranje ulja, ako se upotrebljavaju jedinice za izgaranje ukupne nazivne ulazne snage veće od 20 MW	Ugljikov dioksid”;
--	--------------------

**ii. peti redak zamjenjuje se sljedećim:**

„Proizvodnja željeza ili čelika (primarno ili sekundarno taljenje), uključujući kontinuirano lijevanje, kapaciteta većeg od 2,5 tona na sat	Ugljikov dioksid”;
---	--------------------

**iii. sedmi redak zamjenjuje se sljedećim:**

„Proizvodnja primarnog aluminija ili aluminijeva oksida	Ugljikov dioksid”;
---	--------------------

(c) **petnaesti redak kategorija djelatnosti zamjenjuje se sljedećim:**

(2) „Sušenje ili kalciniranje gipsa ili proizvodnja gipsanih ploča i drugih proizvoda od gipsa proizvodnog kapaciteta za kalcinirani gips ili sušeni sekundarni gips iznad ukupno 20 tona na dan	(3) Ugljikov dioksid”;
--	------------------------

**iv. osamnaesti redak zamjenjuje se sljedećim:**

„Proizvodnja čađe koja uključuje karbonizaciju organskih tvari kao što su ulja, katrani, ostaci nakon kreiranja i destilacije, proizvodnog kapaciteta iznad 50 tona na dan	Ugljikov dioksid”;
--	--------------------

**v. dvadeset četvrti redak zamjenjuje se sljedećim:**

„Proizvodnja vodika (H <sub>2</sub> ) i sintetskog plina	Ugljikov dioksid”;
--	--------------------

proizvodnog kapaciteta iznad 25 tona na dan	
---	--

**vi. dvadeset sedmi redak zamjenjuje se sljedećim:**

„Transport stakleničkih plinova u svrhu geološkog skladištenja na lokaciji odobrenoj u skladu s Direktivom 2009/31/EZ, osim emisija obuhvaćenih nekom drugom djelatnošću iz ove Direktive	Ugljikov dioksid”;
---	--------------------

**vii. sljedeći redak dodaje se nakon posljednjeg novog retka, a razdvajaju se praznim retkom:**

„Pomorski promet  Djelatnosti pomorskog prometa brodovima obuhvaćenima Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća koji obavljaju putovanja u svrhu prijevoza putnika ili tereta u komercijalne svrhe	Staklenički plinovi obuhvaćeni Uredbom (EU) 2015/757”;
---	--

(1) Prilog II.b Direktivi 2003/87/EZ zamjenjuje se sljedećim:

*„PRILOG II.b*

**Dio A – RASPODJELA SREDSTAVA IZ MODERNIZACIJSKOG FONDA U SKLADU S ČLANKOM 10. STAVKOM 1. TREĆIM PODSTAVKOM**

	Udio
Bugarska	5,84 %
Češka	15,59 %
Estonija	2,78 %
Hrvatska	3,14 %
Latvija	1,44 %
Litva	2,57 %
Mađarska	7,12 %
Poljska	43,41 %
Rumunjska	11,98 %
Slovačka	6,13 %

**Dio B – RASPODJELA SREDSTAVA IZ MODERNIZACIJSKOG FONDA U SKLADU S ČLANKOM 10. STAVKOM 1. ČETVRTIM PODSTAVKOM**

	Udio
Bugarska	5,0 %
Češka	12,9 %
Estonija	2,2 %
Grčka	10,3 %
Hrvatska	2,3 %
Latvija	1,1 %

Litva	1,9 %
Mađarska	5,9 %
Poljska	34,8 %
Portugal	8,8 %
Rumunjska	9,9 %
Slovačka	4,9 %

(2) Sljedeći prilozi umeću se kao prilozi III., III.a i III.b Direktivi 2003/87/EZ:

*„PRILOG III.*

**DJELATNOSTI OBUHVAĆENE POGLAVLJEM IV.a**

<p>Djelatnost:</p> <p>1. Puštanje u potrošnju goriva koja se upotrebljavaju za izgaranje u sektorima zgrada i cestovnog prometa</p> <p>Ta djelatnost ne uključuje:</p> <p>(a) puštanje u potrošnju goriva koja se upotrebljavaju u djelatnostima utvrđenima u Prilogu I. ovoj Direktivi, osim ako se upotrebljavaju za izgaranje u djelatnostima transporta stakleničkih plinova u svrhu geološkog skladištenja (djelatnost iz dvadeset sedmog retka);</p> <p>(b) puštanje u potrošnju goriva kod kojih je faktor emisije nula.</p> <p>2. Sektor zgrada i sektor cestovnog prometa obuhvaćaju sljedeće izvore emisija, definirane u Smjernicama IPCC-a za nacionalne inventare stakleničkih plinova iz 2006., uz potrebne izmjene tih definicija kako slijedi:</p> <p>(a) kombinirana proizvodnja toplinske i električne energije (kogeneracija) (oznaka kategorije izvora 1A1a ii) i toplane (oznaka kategorije izvora 1A1a iii) u mjeri u kojoj toplinu za kategorije iz podtočaka (c) i (d) ove točke proizvode izravno ili putem mreža centralnog grijanja;</p> <p>(b) cestovni prijevoz (oznaka kategorije izvora 1A3b), osim upotrebe poljoprivrednih vozila na asfaltiranim cestama;</p> <p>(c) komercijalni/institucionalni sektor (oznaka kategorije izvora 1A4a);</p> <p>(d) stambeni prostori (oznaka kategorije izvora 1A4b).</p>	<p>Staklenički plinovi</p> <p>Ugljikov dioksid (CO<sub>2</sub>)</p>
---	---

PRILOG III.a

**PRILAGODBA LINEARNOG FAKTORA SMANJENJA U SKLADU S  
ČLANKOM 30.c STAVKOM 2.**

1. Ako su prosječne emisije o kojima je izviješćeno u skladu s poglavljem IV.a za godine od 2024. do 2026. za više od 2 % veće od vrijednosti za 2025. utvrđene u skladu s člankom 30.c stavkom 1. i ako te razlike nisu posljedica razlike manje od 5 % između emisija o kojima je izviješćeno u skladu s poglavljem IV.a i podataka iz inventara za emisije stakleničkih plinova u Uniji za 2025. iz kategorija izvora prema UNFCCC-u za sektore obuhvaćene

poglavljem IV.a, linearni faktor smanjenja računa se prilagodbom linearnog faktora smanjenja iz članka 30.c stavka 1.

2. Prilagođeni linearni faktor smanjenja u skladu s točkom 1. određuje se kako slijedi:

$$[LRF_{adj} = 100 \% * ( ( MRV_{[2024-2026]} - ( MRV_{[2024-2026]} + ( ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]} ) - MRV_{[2024-2026]} ) / 5 ) ) / MRV_{[2024-2026]} ],$$
 pri čemu:

$LRF_{adj}$  je prilagođeni linearni faktor smanjenja,

$MRV_{[2024-2026]}$  je prosjek verificiranih emisija iz poglavlja IV.a za godine od 2024. do 2026.,

$ESR_{[2024]}$  je vrijednost emisija za 2024. utvrđena u skladu s člankom 30.c stavkom 1. za sektore obuhvaćene poglavljem IV.a,

$LRF_{[2024]}$  je linearni faktor smanjenja iz članka 30.c stavka 1.]”

**(3) Prilog IV. Direktivi 2003/87/EZ mijenja se kako slijedi:**

u dijelu A odjeljak „Proračun” mijenja se kako slijedi:

**i. u četvrtom podstavku zadnja rečenica „Faktor emisije za biomasu jednak je nuli.” zamjenjuje se sljedećim:**

„Faktor emisije za biomasu koja je u skladu s kriterijima održivosti i uštede emisija stakleničkih plinova za upotrebu biomase utvrđenima Direktivom (EU) 2018/2001, uz sve potrebne prilagodbe za primjenu u okviru ove Direktive, kako je utvrđeno u provedbenim aktima iz članka 14., jednak je nuli.”;

**ii. šesti podstavak zamjenjuje se sljedećim:**

„Primjenjuju se standardni faktori oksidacije utvrđeni u skladu s Direktivom 2010/75/EU, osim ako operater može dokazati da su točniji faktori specifični za djelatnost.”;

**(b) u dijelu B odjeljku „Praćenje emisija ugljičnog dioksida”, četvrtom podstavku zadnja rečenica „Emisijski faktor za biomasu je nula.” zamjenjuje se sljedećim:**

„Emisijski faktor za biomasu koja je u skladu s kriterijima održivosti i uštede emisija stakleničkih plinova za upotrebu biomase utvrđenima Direktivom (EU) 2018/2001, uz sve potrebne prilagodbe za primjenu u okviru ove Direktive, kako je utvrđeno u provedbenim aktima iz članka 14., jednak je nuli.”;

**(a) dodaje se sljedeći dio C:**

**„DIO C – Praćenje emisija koje odgovaraju djelatnosti iz Priloga III. i izvješćivanje o njima**

## **Praćenje emisija**

Emisije se prate na temelju izračuna.

### **Izračun**

Emisije se računaju korištenjem sljedeće formule:

*gorivo pušteno u potrošnju* × *faktor emisije*

Gorivo pušteno u potrošnju obuhvaća količinu goriva koju je regulirani subjekt pustio u potrošnju.

Primjenjuju se zadani faktori emisije IPCC-a preuzeti iz Smjernica IPCC-a za inventare iz 2006. ili naknadnih ažuriranja tih smjernica, osim ako su točniji faktori emisije specifični za gorivo koje su utvrdili neovisni akreditirani laboratoriji primjenom prihvaćenih analitičkih metoda.

Za svaki regulirani subjekt i za svako gorivo provodi se zasebni izračun.

### **Izveščivanje o emisijama**

Svaki regulirani subjekt u svoje izvješće uključuje sljedeće informacije:

A. identifikacijske podatke o reguliranom subjektu, uključujući:

- naziv reguliranog subjekta,
- njegovu adresu, s poštanskim brojem i državom,
- vrstu goriva koja pušta u potrošnju i svoje djelatnosti u okviru kojih goriva pušta u potrošnju, uključujući korištenu tehnologiju,
- adresu, broj telefona i telefaksa, e-adresu e osobe za kontakt, i
- ime vlasnika reguliranog subjekta te matičnog društva, ako postoji;

B. za svaku vrstu goriva puštenog u potrošnju koje se upotrebljava za izgaranje u sektoru zgrada i sektoru cestovnog prometa kako su definirani u Prilogu III., za koju se računaju emisije:

- količinu goriva puštenog u potrošnju,
- faktore emisije,
- ukupne emisije,
- krajnju potrošnju goriva puštenog u potrošnju, i
- stupanj nesigurnosti.

Države članice donose mjere za koordiniranje zahtjeva izvješćivanja sa svim drugim postojećim zahtjevima izvješćivanja kako bi se smanjilo opterećenje koje poduzeća trpe zbog izvješćivanja.”;

(4) u Prilogu V. Direktivi 2003/87/EZ dodaje se sljedeći dio C:

**„DIO C – Verifikacija emisija koje odgovaraju djelatnosti iz Priloga III.**

## **Opća načela**

1. Emisije koje odgovaraju djelatnosti navedenoj u Prilogu III. podliježu verifikaciji.
2. Postupak verifikacije uključuje razmatranje izvješća u skladu s člankom 14. stavkom 3. i praćenja tijekom prethodne godine. U postupku verifikacije provjeravaju se pouzdanost, vjerodostojnost i točnost sustavâ za praćenje te podataka i informacija o emisijama u izvješću, a posebno o:
  - (a) gorivima puštenima u potrošnju o kojima je izviješćeno i povezanim izračunima;
  - (b) odabiru i primjeni faktora emisije;
  - (c) izračunima kojima se utvrđuju ukupne emisije.
3. Emisije u izvješću mogu biti verificirane samo ako pouzdani i vjerodostojni podaci i informacije omogućuju utvrđivanje emisija uz visoki stupanj sigurnosti. Visoki stupanj sigurnosti zahtijeva od reguliranog subjekta da dokaže:
  - (a) da u podacima u izvješću nema nedosljednosti;
  - (b) da je prikupljanje podataka provedeno u skladu s primjenjivim znanstvenim standardima; i
  - (c) da su odgovarajuće evidencije reguliranog subjekta potpune i dosljedne.
4. Verifikator ima pristup svim mjestima i informacijama povezanim s predmetom verifikacije.
5. Verifikator uzima u obzir je li regulirani subjekt registriran u okviru sustava upravljanja okolišem i neovisnog ocjenjivanja Unije (EMAS).

## **Metodologija**

### Strateška analiza

6. Verifikacija se temelji na strateškoj analizi svih količina goriva koja je regulirani subjekt pustio u potrošnju. To podrazumijeva da verifikator ima pregled svih djelatnosti u okviru kojih regulirani subjekt pušta goriva u potrošnju i njihove važnosti za emisije.

### Analiza procesa

7. Verifikacija podnesenih informacija obavlja se prema potrebi na mjestu na kojem se nalazi regulirani subjekt. Verifikator obavlja provjere na licu mjesta kako bi utvrdio pouzdanost podataka i informacija u izvješću.

### Analiza rizika



8. Verifikator podnosi podatke o svim načinima na koje regulirani subjekt pušta goriva u potrošnju radi procjene pouzdanosti podataka o ukupnim emisijama reguliranog subjekta.

9. Na temelju te analize verifikator izričito utvrđuje sve elemente kod kojih postoji veliki rizik od pogreške i druge aspekte postupka praćenja i izvješćivanja koji bi mogli pridonijeti pogreškama pri utvrđivanju ukupnih emisija. Riječ je posebno o izračunima koji su potrebni za utvrđivanje razine emisija iz pojedinačnih izvora. Posebna se pozornost posvećuje elementima s velikim rizikom od pogreške i spomenutim aspektima postupka praćenja.

10. Verifikator uzima u obzir sve učinkovite metode za kontrolu rizika koje primjenjuje regulirani subjekt s ciljem smanjivanja stupnja nesigurnosti.

#### Izvješće

11. Verifikator priprema izvješće o postupku provjere u kojem navodi je li izvješće na temelju članka 14. stavka 3. zadovoljavajuće. U tom se izvješću navode i sva pitanja bitna za obavljeni posao. Izjava da je izvješće izrađeno u skladu s člankom 14. stavkom 3. zadovoljavajuće može se dati ako verifikator smatra da ukupne emisije nisu značajno netočne.

#### Minimalni zahtjevi osposobljenosti verifikatora

12. Verifikator je neovisan o reguliranom subjektu, obavlja svoje aktivnosti ispravno, objektivno i profesionalno te razumije:

- (a) odredbe ove Direktive te relevantne standarde i smjernice koje je Komisija donijela na temelju članka 14. stavka 1.;
- (b) zakonodavne, regulatorne i upravne zahtjeve povezane s djelatnostima koje verificira; i
- (c) način izrade svih informacija povezanih sa svim načinima na koje regulirani subjekt pušta goriva u potrošnju, a posebno onih koje su povezane s prikupljanjem, mjerenjem i izračunom podataka te izvješćivanjem o njima.”.