

UREDBA (EU) 2017/2392 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 13. decembra 2017****o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) 21. zasedanje Konference pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) je potekalo od 30. novembra do 12. decembra 2015 v Parizu. Na tej konferenci je bil sprejet mednarodni sporazum (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum) za okrepitev globalnega odziva na spremembo podnebja. V Pariškem sporazumu je med drugim določen dolgoročen cilj v skladu z zahtevo, da se dvig globalne temperature zadrži precej pod 2 °C nad predindustrijsko ravno in da se nadaljujejo prizadevanja, da dvig temperature ne preseže 1,5 °C nad predindustrijsko ravno. Pariški sporazum je Unija odobrila s Sklepom Sveta (EU) 2016/1841 ⁽³⁾. Veljati je začel 4. novembra 2016. K uresničevanju ciljev Pariškega sporazuma bodo morali prispevati vsi sektorji, pri čemer bodo pogodbenice pripravile, sporočile in ohranjale zaporedne nacionalno določene prispevke. Zato bi bilo potrebno tudi ukrepanje v okviru Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), da bi dosegli zmanjšanje emisij iz mednarodnega letalstva.
- (2) Varstvo okolja je eden od najpomembnejših izzivov, s katerimi se sooča Unija. Med okoljske cilje Unije, kakor so navedeni v členu 191 Pogodbe o delovanju Evropske unije, spadajo ohranjanje, varstvo in izboljšanje kakovosti okolja, varovanje človekovega zdravja; skrbna in preudarna raba naravnih virov ter spodbujanje ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih problemov, zlasti v boju proti podnebnim spremembam.
- (3) Evropski svet je v svojih sklepih z dne 23. in 24. oktobra 2014 določil zavezujoči cilj, da se do leta 2030 v celotnem sektorju gospodarstva doseže vsaj 40-odstotno domače zmanjšanje emisij toplogrednih plinov glede na ravni iz leta 1990. Svet je 6. marca 2015 uradno odobril ta prispevek Unije in njenih držav članic kot njihov načrtovani nacionalno določeni prispevek na podlagi Pariškega sporazuma. Evropski svet je v svojih sklepih iz oktobra 2014 navedel, da mora biti cilj dosežen skupno na ravni Unije na čim bolj stroškovno učinkovit način, in sicer s 43-odstotnim zmanjšanjem emisij v sektorjih, ki so vključeni v sistem Evropske unije za trgovanje z emisijami (EU ETS), in 30-odstotnim zmanjšanjem v sektorjih, ki v sistem ETS niso vključeni, do leta 2030 v primerjavi z letom 2005. Vsi gospodarski sektorji bi morali prispevati k doseganju tega zmanjšanja emisij. Komisija bi morala med državami članicami olajšati izmenjavo najboljših prakse in pridobljenih izkušenj v sektorju mobilnosti z nizkimi emisijami.

⁽¹⁾ UL C 288, 31.8.2017, str. 75.⁽²⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 12. decembra 2017 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 12. decembra 2017.⁽³⁾ Sklep Sveta (EU) 2016/1841 z dne 5. oktobra 2016 o sklenitvi Pariškega sporazuma, sprejetega na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, v imenu Evropske unije (UL L 282, 19.10.2016, str. 1).

- (4) Dobro delujoč, prenovljen EU ETS z okrepljenim instrumentom za stabilizacijo trga bo glavni evropski instrument za doseganje cilja 40-odstotnega zmanjšanja, navedenega v sklepih Evropskega sveta iz oktobra 2014, ter bo vključeval linearni faktor in brezplačno dodelitev po letu 2020. Te določbe bi morale biti skladne s podnebnimi cilji Unije in njenimi zavezami v okviru Pariškega sporazuma. Delež pravic, ki se ponudijo na dražbi, bi bilo treba izraziti kot odstotek v Direktivi 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, da se okrepi gotovost načrtovanja, kar zadeva naložbene odločitve, izboljša preglednost, čim bolj zmanjša premestitev emisij CO₂ ter poenostavi celotni sistem in izboljša njegova razumljivost. Komisija bi morala v okviru svojega rednega poročanja na podlagi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ oceniti tudi rezultate spodbujevalnega dialoga, ki bo potekal leta 2018. Določbe Direktive 2003/87/ES bi bilo treba pregledati v luči mednarodnega razvoja dogodkov in mednarodnih prizadevanj za doseganje ciljev Pariškega sporazuma, vključno s prvim pregledom globalnega stanja v letu 2023 ter poznejšimi pregledi vsakih pet let, namenjenimi zbiranju informacij za določanje zaporednih nacionalno določenih prispevkov.
- (5) Unija in njene države članice si od leta 1997 prizadevajo za napredek pri sklenitvi mednarodnega sporazuma, da bi se zmanjšali učinki toplogrednih plinov iz letalstva, in imajo od leta 2008 vzpostavljeno zakonodajo za zmanjšanje vplivov letalskih dejavnosti na podnebne spremembe prek EU ETS, ki se izvaja od leta 2005. Sodišče Evropske unije je v sodbi z dne 21. decembra 2011 ⁽³⁾ razsodilo, da vključitev letalskih dejavnosti v EU ETS z Direktivo 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ ne krši mednarodnega prava. Da bi pospešila napredek v okviru ICAO, je Unija dvakrat sprejela časovno omejeno odstopanje od EU ETS, da bi bile obveznosti glede skladnosti omejene na emisije iz letov med letališči znotraj Evropskega gospodarskega prostora (EGP), pri čemer bi se zagotovila enaka obravnava na progah operatorjev zrakoplovov ne glede na njihov sedež. V zadnjem odstopanju od EU ETS, določenem v Uredbi (EU) št. 421/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾, so bile obveznosti glede skladnosti v obdobju med letoma 2013 in 2016 omejene na lete znotraj EGP ter predvidene morebitne spremembe področja uporabe sistema glede dejavnosti na letališča zunaj EGP in z njih s 1. januarjem 2017 in po pregledu, določenem v navedeni uredbi.
- (6) Delo ICAO v zvezi s tržnim ukrepom za emisije iz mednarodnega letalstva je del tako imenovanega „svežnja ukrepov“, s katerim naj bi dosegli ambiciozen cilj ogljično nevtralne rasti od leta 2020 (v nadaljnjem besedilu: CNG 2020), spremljati pa bi ga moral napredek na področju upravljanja zračnega prometa in pogonskih tehnologij. Stalni razvoj raziskovalnih strategij in programov bo bistvenega pomena za tehnološke inovacije in operativne izboljšave, potrebne za preseganje cilja CNG 2020 in doseganje absolutnega zmanjšanja emisij v celotnem sektorju.
- (7) Na ravni Unije je bilo sprejetih več ukrepov, s katerimi naj bi preprečili razdrobljenost evropskega zračnega prostora ter tako okrepili pretočnost zračnega prometa in nadzor nad uporabo zračnega prostora, posledično pa zmanjšali emisije. Države članice so se ponovno zavezale k uresničevanju zamisli enotnega evropskega neba, ob upoštevanju pričakovane rasti obsega letalskega prometa v prihodnjih letih. Za doseganje napredka na področju upravljanja zračnega prometa je treba pospešiti izvajanje skupnega podjetja za raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba (SESAR). K večji učinkovitosti in znižanju emisij v letalstvu bodo prispevali tudi drugi ukrepi, kot so uporaba GNSS za satelitsko navigacijo, skupne tehnološke pobude, kot sta Čisto nebo I in Čisto nebo II, ter raziskovalni programi Unije, kot je Obzorje 2020 s svojimi nasledniki.

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

⁽²⁾ Uredba (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2013 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih ter za sporočanje drugih informacij v zvezi s podnebnimi spremembami na nacionalni ravni in ravni Unije ter o razveljavitvi Sklepa št. 280/2004/ES (UL L 165, 18.6.2013, str. 13).

⁽³⁾ Sodba Sodišča z dne 21. decembra 2011 v zadevi Air Transport Association of America in drugi proti Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

⁽⁴⁾ Direktiva 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (UL L 8, 13.1.2009, str. 3).

⁽⁵⁾ Uredba (EU) št. 421/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti zaradi izvajanja mednarodnega sporazuma o uporabi enotnega globalnega tržnega ukrepa za emisije iz mednarodnega letalstva do leta 2020 (UL L 129, 30.4.2014, str. 1).

- (8) Ob upoštevanju resolucije, ki je bila sprejeta na 39. skupščini ICAO oktobra 2016 glede izvajanja globalnega tržnega ukrepa od leta 2021 dalje za izravnavo emisij iz mednarodnega letalstva nad ravnmi iz leta 2020, naj bi bili standardi in priporočene prakse ICAO za dopolnitev omenjene resolucije in izvajanje globalnega sistema predvidoma sprejeti leta 2018. Vendar bo njegovo konkretno uveljavljanje zahtevalo ukrepanje pogodbenic ICAO na nacionalni ravni. Poleg tega je potrebno, da ICAO razvije ureditev upravljanja, vključno z registrskim sistemom. Glede na navedeno ter da bi se spodbudila prizadevanja v ICAO in omogočil začetek delovanja sistema ICAO, bi bilo treba obstoječe odstopanje od obveznosti EU ETS za lete v tretje države in iz njih podaljšati do 31. decembra 2023, ob upoštevanju pregleda, kar bi omogočilo, da se pridobijo izkušnje, potrebne za izvajanje sistema ICAO. Zaradi podaljšanja odstopanja bi morala količina pravic, ki se ponudijo na dražbi in izdajo brezplačno, vključno s pravicami iz posebne rezerve, ostati sorazmerna z zmanjšano obveznostjo predaje. Od 1. januarja 2021 dalje bi bilo treba število pravic, dodeljenih operaterjem zrakoplovov, letno zniževati v skladu z linearnim faktorjem zmanjšanja, ki se uporablja za vse druge sektorje v EU ETS, ob upoštevanju pregleda izvajanja sistema ICAO. Pregled bo v celoti pripravljen povsem v skladu s smernicami o boljšem pravnem urejanju in ob ustreznem posvetovanju z vsemi deležniki, tudi državami članicami. Pravice, ki se ne dodelijo iz posebne rezerve, bi bilo treba tudi v prihodnje ukiniti.
- (9) Prihodke, pridobljene s prodajo pravic na dražbi, ali njihovo enakovredno finančno vrednost bi bilo treba uporabiti za obvladovanje podnebnih sprememb v Uniji in tretjih državah, med drugim za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, za prilagajanje na vplive podnebnih sprememb v Uniji in tretjih državah, zlasti državah v razvoju, za financiranje raziskav in razvoja s ciljem ublažitve in prilagajanja, tudi na področjih letalstva, letalskega prometa in trajnostnih alternativnih letalskih goriv, za zmanjšanje emisij s prometom z nizkimi emisijami ter za kritje stroškov v zvezi z upravljanjem EU ETS. Države članice, ki te prihodke uporabljajo za sofinanciranje raziskav in inovacij, bi morale nameniti posebno pozornost programom ali pobudam v okviru devetega okvirnega programa za raziskave (FP9). Za izpolnjevanje zavez Unije je bistvena preglednost uporabe prihodkov, pridobljenih s prodajo pravic na dražbi na podlagi Direktive 2003/87/ES, ki se zagotavlja s poročili, ki jih predložijo države članice v skladu s členom 17 Uredbe (EU) št. 525/2013.
- (10) Okoljsko celovitost EU ETS bi bilo treba zaščititi pred tveganjem prenehanja obveznosti za operaterje zrakoplovov in druge operaterje, ki jih ureja ena od držav članic. Zato bi moralo biti mogoče pravice, ki jih izda zadevna država članica, uporabljati le, če obveznosti predaje pravic za emisije niso izpostavljene takemu tveganju prenehanja, da bi bila ogrožena okoljska celovitost EU ETS. Komisija bi morala biti pooblaščenca za sprejemanje ukrepov, potrebnih za ustrezno zaščito okoljske celovitosti EU ETS. Ti ukrepi bi morali veljati tako dolgo, dokler niso več potrebni zaradi spremembe okoliščin.
- (11) Glede na to, da je treba ključne vidike globalnega tržnega ukrepa še razviti ter da je njegovo izvajanje odvisno od nacionalne zakonodaje, ki jo sprejmejo sodelujoče države in regije, bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu redno poročati o napredku pri pogajanjih v okviru ICAO, zlasti o pomembnih instrumentih, ki jih je sprejela ICAO, vključno s standardi in priporočenimi praksami, ukrepov, ki so jih tretje države sprejele za izvajanje globalnega tržnega ukrepa v zvezi z emisijami za obdobje 2021–2035, prizadevanjih za uvedbo ambicioznih in zavezujočih ukrepov za uresničitev dolgoročnega cilja letalskega sektorja, da bi do leta 2050 prepolovili emisije CO₂ iz letalskega prometa glede na ravni iz leta 2005, ter o drugem ustreznem razvoju dogodkov na mednarodni ravni in veljavnih instrumentih (kot so predpisi v okviru UNFCCC in Pariškega sporazuma o trgih ogljika in računovodenju). Ko bosta jasno znana značaj in vsebina instrumentov ICAO ter pred začetkom izvajanja globalnega tržnega ukrepa ICAO, bi morala Komisija predstaviti poročilo, v katerem bi morala proučiti, kako bi te instrumente prenesli v pravo Unije v okviru revizije Direktive 2003/87/ES. V poročilu bi morala Komisija po potrebi nadalje preučiti pravila, ki veljajo za lete znotraj EGP. Pri tem bi morala Komisija v svojem poročilu upoštevati potrebo po zagotavljanju skladnosti s pravom Unije, zlasti zato, da se prepreči kakršno koli izkrivljanje konkurence in čim bolj zmanjšajo nepotrebna upravna bremena za države članice in operaterje zrakoplovov. Komisija bi morala navedenemu poročilu po potrebi priložiti predlog Evropskemu parlamentu in Svetu, skladen z zagotovitvijo prispevka letalstva k zavezi Unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030.
- (12) Da bi se pripravili na izvajanje globalnega tržnega ukrepa ICAO, je treba imeti čim prej na voljo ustrezne podatke o emisijah iz letalskih dejavnosti. Te emisije bi bilo treba spremljati, o njih poročati in jih preverjati v skladu z istimi načeli, kakršni veljajo za spremljanje, poročanje in preverjanje emisij iz letalskih dejavnosti na podlagi Direktive 2003/87/ES. Komisija bi morala skladno s tem sprejeti določbe o spremljanju, poročanju in preverjanju za namene izvajanja globalnega tržnega ukrepa ICAO, ki bi preprečevale kakršno koli izkrivljanje konkurence. Te določbe bi morale biti skladne z načeli iz uredbe iz člena 14(1) Direktive 2003/87/ES ter bi morale zagotavljati,

da se predložena poročila o emisijah preverijo v skladu z načeli za preverjanje in merili iz člena 15 navedene direktive. Sprejete bi morale biti v skladu s postopkom, ki se uporablja za spremljanje, poročanje in preverjanje na podlagi Direktive 2003/87/ES.

- (13) Letalstvo vpliva na podnebje tudi z izpusti dušikovih oksidov, vodnih hlapov ter sulfatnih in sajastih delcev na velikih višinah, pri čemer znanstvene raziskave kažejo, da bi ti izpusti lahko imeli pomemben učinek na podnebje. Po oceni Medvladnega odbora za podnebne spremembe je skupni vpliv letalstva na podnebje trenutno približno dva- do štirikrat večji od samega učinka njegovih preteklih emisij ogljikovega dioksida. Dokler ne pride do novih ugotovitev znanstvenih raziskav, bi bilo treba vse vplive letalstva obravnavati v največji možni meri. V Direktivi 2008/101/ES je bil predlog Komisije o dušikovih oksidih predviden za leto 2008. Navzlic obstoječim tehničnim in političnim težavam bi morala Komisija pospešiti delo v zvezi s tem. Spodbujati bi bilo treba raziskave o nastajanju kondenzacijskih sledi, njihovi spremembi v ciruse, o manjših neposrednih učinkih žveplovih aerosolov in saj ter o učinkovitih ukrepih za ublažitev, vključno z operativnimi in tehničnimi ukrepi.
- (14) Zaradi poenostavitve in zmanjšanja administrativnega bremena bi bilo treba za preverjanje emisij operaterjev zrakoplovov, ki z leti znotraj EGP letno povzročijo manj kot 3 000 ton emisij CO₂, uporabljati orodje za majhne onesnaževalce, odobreno z Uredbo Komisije (EU) št. 606/2010 ⁽¹⁾. Za nekomercialne operatorje zrakoplovov, ki letno povzročijo manj kot 1 000 ton emisij CO₂, bi morale še naprej veljati, da izpolnjujejo zahteve iz Direktive 2003/87/ES za nadaljnjih 10 let, v tem času pa bi bilo treba pripraviti ukrepi, da bi v prihodnje vsi operatorji prispevali k zmanjšanju emisij.
- (15) Ker ciljev te uredbe, to je razširiti obstoječe omejitve področja uporabe za letalske dejavnosti do 31. decembra 2023 in pripraviti izvajanje globalnega tržnega ukrepa od leta 2021 dalje, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega ali učinkov predlaganega ukrepa lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (16) Glede na rok za predajo 30. aprila 2018, kot je določen v Direktivi 2003/87/ES, je bistveno, da se zagotovi pravna varnost za operatorje zrakoplovov in nacionalne organe. Ustrezno bi morala ta uredba začeti veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*.
- (17) Direktivo 2003/87/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Direktiva 2003/87/ES se spremeni:

- (1) v člen 3c se vstavi naslednji odstavek:

„3a. Za vsako dodelitev pravic za letalske dejavnosti na letališča v državah zunaj Evropskega gospodarskega prostora (EGP) in z njih po 31. decembru 2023 se opravi pregled iz člena 28b.“;

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 606/2010 z dne 9. julija 2010 o odobritvi poenostavljenega orodja, ki ga je razvila Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol) za ocenjevanje porabe goriva nekaterih operatorjev zrakoplovov z majhnimi emisijami (UL L 175, 10.7.2010, str. 25).

(2) v členu 3d se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Od 1. januarja 2013 se 15 % pravic ponudi na dražbi. Komisija opravi študijo o zmožnosti letalskega sektorja, da stroške CO₂ prenese na svoje stranke, v zvezi z EU ETS in globalnim tržnim ukrepom, ki ga je razvila Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO). V študiji oceni zmožnost letalskega sektorja, da prenese strošek potrebnih enot emisij, pri čemer se ta primerja z industrijami in energetskim sektorjem, z namenom priprave predloga za povečanje deleža prodaje na dražbi v skladu s pregledom iz člena 28b(2), pri čemer upošteva analizo prenesenih stroškov, prilagoditev drugim sektorjem in konkurenčnost med različnimi načini prevoza.“;

(3) v členu 3d se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Vse prihodke, pridobljene s prodajo pravic na dražbi, bi bilo treba uporabiti za obvladovanje podnebnih sprememb v Uniji in tretjih državah, med drugim za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, za prilagajanje na vplive podnebnih sprememb v Uniji in tretjih državah, zlasti državah v razvoju, za financiranje raziskav in razvoja za ublažitev in prilagajanje, tudi in zlasti na področjih letalstva in letalskega prometa, za zmanjšanje emisij s prometom z nizkimi emisijami ter za kritje stroškov v zvezi z upravljanjem EU ETS. Prihodke z dražbe bi bilo treba uporabiti tudi za financiranje skupnih projektov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz letalstva, kot so skupno podjetje za raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba (SESAR) in skupne tehnološke pobude za čisto nebo ter vse druge pobude, ki omogočajo vsesplošno uporabo naprav GNSS za satelitsko navigacijo in interoperabilne zmogljivosti v vseh državah članicah, zlasti projekte, ki izboljšujejo infrastrukturo za zračno plovbo, zagotavljanje storitev zračne plovbe in uporabo zračnega prostora. Prihodki z dražbe se smejo uporabiti tudi za financiranje prispevkov v Svetovni sklad za energetske učinkovitost in obnovljive vire energije ter ukrepov za preprečevanje krčenja gozdov. Države članice, ki uporabljajo te prihodke za sofinanciranje raziskav in inovacij, namenijo posebno pozornost programom ali pobudam v okviru devetega okvirnega programa za raziskave (FP9). Preglednost uporabe prihodkov, pridobljenih s prodajo pravic na dražbi na podlagi te direktive, je bistvena za izpolnjevanje zavez Unije.

Države članice obvestijo Komisijo o ukrepih, sprejetih na podlagi prvega pododstavka tega odstavka.“;

(4) v členu 12 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice v obdobju do 31. decembra 2020 zagotovijo, da vsako leto do 30. aprila upravljavec vsake naprave preda število pravic, ki niso pravice, izdane v skladu s Poglavjem II, ki je enako skupnim emisijam iz te naprave v predhodnem koledarskem letu, preverjenim v skladu s členom 15, in da se te pravice nato ukinejo. Države članice za obdobje, ki se začne 1. januarja 2021, zagotovijo, da vsako leto do 30. aprila upravljavec vsake naprave preda število pravic, ki je enako skupnim emisijam iz te naprave v predhodnem koledarskem letu, preverjenim v skladu s členom 15, in da se te pravice nato ukinejo, ob upoštevanju pregleda iz člena 28b.“;

(5) v členu 12 se pred odstavkom 3a vstavi naslednji odstavek:

„3-a. Kadar in dokler je potrebno za zaščito okoljske celovitosti EU ETS, se operaterjem zrakoplovov in drugim operaterjem v EU ETS prepove uporaba pravic, ki jih izda država članica, v zvezi s katero so prenehale obveznosti za operaterje zrakoplovov in druge operaterje. Pravni akt iz člena 19 vključuje ukrepe, potrebne v primerih iz tega odstavka.“;

(6) člen 28a se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Odstopanja, ki se uporabljajo pred izvajanjem globalnega tržnega ukrepa ICAO“;

(b) odstavek 1 se spremeni:

(i) točki (a) in (b) se nadomestita z naslednjim:

„(a) vse emisije iz letov na letališča v državah zunaj EGP in z njih v vsakem koledarskem letu od 1. januarja 2013 do 31. decembra 2023, ob upoštevanju pregleda iz člena 28b;

- (b) vse emisije iz letov med letališčem v najbolj oddaljeni regiji v smislu člena 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije in letališčem v drugi regiji EGP v vsakem koledarskem letu od 1. januarja 2013 do 31. decembra 2023, ob upoštevanju pregleda iz člena 28b;“;

(ii) točka (c) se črta;

(c) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Z odstopanjem od členov 3e in 3f se operatorjem zrakoplovov, za katere veljajo odstopanja iz točk (a) in (b) odstavka 1 tega člena, vsako leto izda določeno število brezplačnih pravic, zmanjšano v sorazmerju z zmanjšano obveznostjo predaje iz navedenih točk.

Z odstopanjem od člena 3f(8) se pravice, ki se ne dodelijo iz posebne rezerve, ukinejo.

Od 1. januarja 2021 se pri številu pravic, dodeljenih operatorjem zrakoplovov, upošteva uporaba linearnega faktorja iz člena 9, ob upoštevanju pregleda iz člena 28b.

Države članice pred 1. septembrom 2018 glede dejavnosti v obdobju od 1. januarja 2017 do 31. decembra 2023 objavijo število pravic za letalstvo, dodeljenih vsakemu operatorju zrakoplova.“;

(d) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Z odstopanjem od člena 3d(3) se število pravic, ki jih za obdobje od 1. januarja 2013 do 31. decembra 2023 na dražbi ponudi vsaka država članica, zmanjša, tako da ustreza deležu njenih dodeljenih emisij iz letov, za katere se ne uporablja odstopanje iz točk (a) in (b) odstavka 1 tega člena.“;

(e) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Z odstopanjem od členov 3g, 12, 15 in 18a, kadar so skupne letne emisije operatorja zrakoplovov nižje od 25 000 ton CO₂ ali kadar so skupne letne emisije operatorja zrakoplovov iz letov, na katere se točki (a) in (b) odstavka 1 tega člena ne nanašata, nižje od 3 000 ton CO₂, njegove emisije štejejo za preverjene emisije, če so določene z uporabo orodja za majhne onesnaževalce, ki je odobreno z Uredbo Komisije (EU) št. 606/2010 (*), in je podatke vanj vnesel Eurocontrol iz svojega sistema za podporo ETS. Države članice smejo za nekomercialne operatorje zrakoplovov izvajati poenostavljene postopke, če taki postopki zagotavljajo enako natančnost, kot jo zagotavlja orodje za majhne onesnaževalce.

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

(f) odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. Odstavek 1 tega člena se za države, s katerimi je bil dosežen sporazum v skladu s členom 25 ali 25a, uporablja le v skladu s pogoji takega sporazuma.“;

(g) odstavek 8 se črta;

(7) vstavita se naslednja člena:

„Člen 28b

Poročanje in pregled Komisije glede izvajanja globalnega tržnega ukrepa ICAO

1. Komisija pred 1. januarjem 2019 in nato v rednih časovnih presledkih poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredku pri pogajanjih v okviru ICAO za izvajanje globalnega tržnega ukrepa v zvezi z emisijami od leta

2021 dalje, zlasti glede: (i) relevantnih instrumentov ICAO, vključno s standardi in priporočenimi praksami; (ii) priporočil, ki jih je odobril Svet ICAO, relevantnih za globalni tržni ukrep; (iii) vzpostavitve globalnega registra; (iv) nacionalnih ukrepov, ki so jih tretje države sprejele za izvajanje globalnega tržnega ukrepa v zvezi z emisijami od leta 2021 dalje; (v) posledic zadržkov tretjih držav ter (vi) drugega ustreznega razvoja dogodkov in veljavnih instrumentov.

V skladu z globalnim pregledom stanja v okviru UNFCCC Komisija poroča tudi o prizadevanjih za uresničitev ambicioznega dolgoročnega cilja letalskega sektorja, da bi do leta 2050 prepolovili emisije CO₂ iz letalstva v primerjavi z ravnmi iz leta 2005.

2. Komisija v roku 12 mesecev po tem, ko ICAO sprejme ustrezne instrumente, in preden začne veljati globalni tržni ukrep, Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, v katerem preuči načine prenosa navedenih instrumentov v pravo Unije z revizijo te direktive. Komisija v navedenem poročilu poleg tega po potrebi obravnava predpise v zvezi z leti znotraj EGP. Preuči tudi ambicije in splošno okoljsko celovitost globalnega tržnega ukrepa, vključno z njegovimi splošnimi ambicijami v zvezi s cilji iz Pariškega sporazuma, stopnjo udeležbe, njegovo izvršljivost, preglednost, kazni za neskladnost, postopke za sodelovanje javnosti, kakovost izravnalnih dobropisov, spremljanje, poročanje in preverjanje emisij, registre, odgovornost, kakor tudi pravila o uporabi biogoriv. Poleg tega v poročilu preuči, ali je treba revidirati določbe, sprejete na podlagi člena 28c(2).

3. Komisija poročilu iz odstavka 2 tega člena po potrebi priloži predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za spremembo, črtanje, podaljšanje ali nadomestitev odstopanj iz člena 28a, ki je skladen z zavezo Unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030, da bi ohranili okoljsko celovitost in učinkovitost podnebnih ukrepov Unije.

Člen 28c

Določbe glede spremljanja, poročanja in preverjanja za namene globalnega tržnega ukrepa

1. Komisija sprejme določbe glede ustreznega spremljanja, poročanja in preverjanja emisij za namene izvajanja globalnega tržnega ukrepa ICAO na vseh progah, ki jih ta ukrep zajema. Navedene določbe temeljijo na relevantnih instrumentih, sprejetih v ICAO, preprečujejo kakršno koli izkrivljanje konkurence, so skladne z načeli iz uredbe iz člena 14(1) in zagotavljajo, da se predložena poročila o emisijah preverijo v skladu z načeli preverjanja in merili iz člena 15.

2. Določbe iz odstavka 1 tega člena se sprejmejo v skladu s postopkom iz členov 14 in 15.“;

(8) v členu 30 se doda naslednji odstavek:

„5. Komisija pred 1. januarjem 2020 predloži posodobljeno analizo učinkov letalstva, ki niso povezani s CO₂, in ji po potrebi priloži zakonodajne predloge o tem, kako te učinke najboljše obravnavati.“;

(9) v točki (k) Priloge I se letnica „2020“ nadomesti z letnico „2030“.

Člen 2

Ta uredba začne veljati na dan objave v Uradnem listu Evropske unije.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 13. decembra 2017

Za Evropski parlament

Predsednik

A. TAJANI

Za Svet

Predsednik

M. MAASIKAS
