EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 25.3.2025.
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu drugog izdanja Međunarodnih standarda i preporučene prakse u području zaštite okoliša – Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA)

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Ovaj se prijedlog odnosi na odluku o utvrđivanju stajališta koje treba zauzeti u ime Europske unije („Unija” ili „EU”) u pogledu obavješćivanja o razlikama u odnosu na svezak IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji koji sadržava standarde i preporučene prakse u vezi sa zaštitom okoliša.

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Čikaška konvencija, ICAO i Pariški sporazum

Čikaškom konvencijom („Čikaška konvencija” ili „Konvencija”) regulira se međunarodni zračni prijevoz. Stupila je na snagu 4. travnja 1947. i njome je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO).

ICAO je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda koja utvrđuje globalne standarde, prakse i politike za međunarodni civilni zračni prijevoz u pogledu sigurnosti, zaštite, zračne plovidbe, okoliša, pojednostavnjenja i gospodarskih pitanja.

Države članice Europske unije („države članice EU-a”) države su ugovornice Čikaške konvencije i članice ICAO-a, a Unija ima status promatrača u ICAO-u.

U skladu s člankom 54. Konvencije Vijeće ICAO-a može donositi međunarodne standarde i preporučene prakse.

Pariški sporazum donijela je Konferencija stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime u prosincu 2015. Cilj mu je ograničiti porast globalne temperature na manje od 2 °C u usporedbi s predindustrijskim razinama te uložiti napore u ograničavanje porasta temperature na 1,5 °C.

Sve države članice EU-a i Unija stranke su Pariškog sporazuma.

2.2. CORSIA – svezak IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji

Drugo izdanje Međunarodnih standarda i preporučenih praksi u području zaštite okoliša – Programa za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA)[1] donijelo je Vijeće ICAO-a na 228. sjednici u ožujku 2023., nakon donošenja prve izmjene sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

Počelo je važiti 1. siječnja 2024.

Pitanja obuhvaćena sveskom IV. Priloga 16. Konvenciji u nadležnosti su Unije i stoga se u državama članicama EU-a rješavaju pravom Unije.

U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije države ugovornice ICAO-a dužne su obavijestiti ICAO o razlikama između svojih propisa ili praksi i onih utvrđenih odgovarajućim međunarodnim standardima.

[1] Prilog 16. Zaštita okoliša – svezak IV. Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA). 2. izdanje, srpanj 2023.

Prema smjernicama ICAO-a[2] postoje tri kategorije razlika koje se mogu prijaviti putem sustava za elektroničko evidentiranje razlika (EFOD). Zahtjev države ugovornice stroži je ili premašuje standarde ili preporučene prakse ICAO-a (SARP) (kategorija A). Ta se kategorija primjenjuje kad je nacionalni propis zahtjevniji od odgovarajućeg SARP-a ili se njime uvodi obveza obuhvaćena područjem primjene Priloga koja nije obuhvaćena SARP-om. To je posebno relevantno ako država ugovornica ICAO-a propisuje viši standard koji utječe na operacije zrakoplova drugih država ugovornica ICAO-a na njezinu državnom području i iznad njega. Zahtjev države ugovornice je drugačije prirode ili se ostvaruje drugim načinima usklađivanja (kategorija B). Ta se kategorija primjenjuje ako se nacionalni propis po svojoj naravi razlikuje od odgovarajućeg SARP-a ICAO-a ili ako se nacionalni propis u načelu, vrsti ili sustavu razlikuje od odgovarajućeg SARP-a ICAO-a a da ne nameće nužno dodatne obveze. Zahtjev države ugovornice manje je zahtjevan, primjenjuje se samo djelomično ili se uopće ne primjenjuje (kategorija C). Ta se kategorija koristi kad su nacionalni propisi manje zahtjevni od relevantnog SARP-a ili kad ne postoji nacionalni propis za rješavanje odgovarajućeg pitanja na koje se odnosi SARP, djelomično ili u cijelosti.

3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME EU-A I NJEGOVIH DRŽAVA ČLANICA

3.1. Ispunjavanje obveza u okviru ETS-a EU-a

EU provodi regionalni sustav trgovanja emisijama (ETS EU-a). To je sustav kojim se određuju gornje granice emisija i uređuje trgovanje njima, a emisije stakleničkih plinova iz zrakoplovnih djelatnosti obuhvaća od 2012. Sustavom se uvodi ukupna gornja granica emisija i omogućuje onečišćivačima da kupuju i prodaju emisijske jedinice radi ispunjavanja svojih obveza, čime se promiče troškovno učinkovito smanjenje emisija.

Direktiva (EU) 2023/958[3] kojom je izmijenjena Direktiva 2003/87/EZ[4] donesena je 2023. Time je ojačan sustav EU-a za trgovanje emisijama za emisije svih velikih zračnih prijevoznika koji lete unutar EGP-a kao i u Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu. Uvedene su i odredbe o provedbi globalne tržišno utemeljene mjere CORSIA za emisije zračnih prijevoznika sa sjedištem u Europskom gospodarskom prostoru.

U skladu s člankom 25.a stavkom 3. Direktive 2003/87/EZ Komisija svake godine donosi popis država koje nisu zemlje EGP-a, Švicarska i Ujedinjena Kraljevina, a za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u. Ti su popisi objavljeni u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2024/622 za 2023.[5] i Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2024/2850 za 2024[6].

---

2 Priručnik za prijavu i objavu razlika (Dokument 10055)

3 Direktiva (EU) 2023/958 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinu cilju smanjenja emisija u cijelom gospodarstvu i odgovarajuće provedbe globalne tržišno utemeljene mjere (SL L 130, 16.5.2023., str. 115.).

4 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.).

5 Provedbena uredba Komisije (EU) 2024/622 od 22. veljače 2024. o popisu država za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u za potrebe Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća za emisije u 2023. (SL L, 2024/622, 23.2.2024.).

6 Provedbena uredba Komisije (EU) 2024/2850 od 11. studenog 2024. o popisu država za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u za potrebe Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća za emisije u 2024. (SL L, 2024/2850, 12.11.2024.).

Komisija je donijela i Provedbenu uredbu (EU) 2024/1879[7] o utvrđivanju pravila za primjenu Direktive 2003/87/EZ u pogledu izračuna zahtjeva u vezi s neutralizacijom za potrebe CORSIA-e i ažurirala Provedbenu uredbu (EU) 2018/2066 o praćenju i izvješćivanju o emisijama [8].

Nadalje, u skladu s člankom 28.c iste direktive Komisija treba donijeti delegirane akte o odgovarajućem praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija za potrebe provedbe CORSIA-e. Prvi takav akt bila je Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1603[9].

Nakon donošenja tih akata i dalje postoje razlike između relevantnih odredaba Direktive 2003/87/EZ, njezinih relevantnih provedbenih uredaba i sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, koje utječu na način na koji EU i njegove države članice provode CORSIA-u.

Ovom se Odlukom ažurira Odluka Vijeća 2018/2027[10], kojom je provedeno prvo obavješćivanje o razlikama. U prvom obavješćivanju o razlikama navedeno je da postoje razlike u zahtjevima za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju te u zahtjevima u vezi s neutralizacijom.

Predmet predviđenog akta odnosi se na područje za koje Unija ima isključivu vanjsku nadležnost na temelju posljednjeg dijela rečenice članka 3. stavka 2. UFEU-a jer se predviđeni akt odnosi na područje trgovanja emisijama koje je u velikoj mjeri obuhvaćeno pravilima Unije, posebno Direktivom o sustavu EU-a za trgovanje emisijama, Uredbom o praćenju i izvješćivanju te Uredbom o akreditaciji i verifikaciji.

3.2. Usklađenost sa zahtjevima CORSIA-e

3.2.1. Administracija

U skladu s člankom 51. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 svaki operator zrakoplova dužan je pratiti i izvješćivati o emisijama iz letova koje taj operator zrakoplova obavi tijekom izvještajnog razdoblja i za koje je odgovoran. U točki 1.2.6. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji predviđena je iznimka koja nije uključena u Direktivu 2003/87/EZ: društvo kći operatora zrakoplova pod njegovim potpunim vlasništvom koje je zakonito registrirano u istoj državi može se zajedno s vlasnikom tretirati kao jedinstvenog operatora zrakoplova. Pravilima ETS-a EU-a zahtijeva se da svaki operator zrakoplova ima vlastiti plan praćenja i izvješćuje o svojim emisijama u skladu sa standardnim postupkom, što znači odvojeno od drugog operatora zrakoplova, čak i ako je u potpunosti pod njegovim vlasništvom.

---

7 Provedbena uredba Komisije (EU) 2024/1879 od 9. srpnja 2024. o utvrđivanju pravila za primjenu Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu izračuna zahtjeva u vezi s neutralizacijom za potrebe CORSIA-e (SL L, 2024/1879, 10.7.2024.)

8 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.).

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

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

Taj zahtjev, koji premašuje standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točke 1.2.6. poglavlja 1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

Osim toga, u skladu s člankom 68. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 operatori zrakoplova dužni su nadležnom tijelu dostaviti svoje godišnje izvješće o emisijama do 31. ožujka. Međutim, točka 1.2.7. sveska IV. Priloga 16. predviđa da bi države ugovornice ICAO-a i operatori zrakoplova trebali poštovati vremenski okvir utvrđen u Dodatku 1. Za razdoblja 2024. – 2026., 2027. – 2029., 2030. – 2032. i 2033. – 2035. rok za podnošenje verificiranog izvješća o emisijama državnom tijelu je 30. travnja svake godine. To znači da operatori zrakoplova moraju podnijeti godišnje izvješće o emisijama mjesec dana ranije u skladu s pravom EU-a.

Taj zahtjev, koji premašuje standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točke 1.5. poglavlja 1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

3.2.2. Praćenje, izvješćivanje i verifikacija godišnjih emisija operatora zrakoplova

U Prilogu I. Direktivi 2003/87/EZ navedene su zrakoplovne djelatnosti obuhvaćene područjem primjene ETS-a EU-a. Osim letova navedenih u točki 2.1.1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, od zahtjeva za praćenje izuzimaju se i sljedeći letovi koji polaze iz države EGP-a ili u nju dolaze: letovi u skladu s pravilima vizualnog letenja, letovi za znanstveno istraživanje i testiranje zrakoplova te letovi na temelju obveze pružanja javnih usluga. Svezak IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji izuzima samo državne, vojne, humanitarne, medicinske i vatrogasne letove, kao i letove koji prethode humanitarnom, medicinskom ili vatrogasnom letu ili slijede nakon takvog leta, pod uvjetom da su ti letovi izvedeni istim zrakoplovom i da su bili potrebni za obavljanje tih humanitarnih, medicinskih ili vatrogasnih aktivnosti ili za premještanje zrakoplova za njegovu sljedeću aktivnost. To treba prijaviti ICAO-u u rubrici „C – zahtjev se djelomično primjenjuje”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točke 2.1.1. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

U skladu s Prilogom IV. Direktivi 2003/87/EZ treba izvijestiti o stvarnoj potrošnji goriva za svaki let koja uključuje i gorivo koje utroši pomoćni generator. Stoga u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 operatori zrakoplova iznad praga za male onečišćivače u okviru ETS-a EU-a trebaju primjenjivati metodu A ili metodu B kao svoju metodu praćenja uporabe goriva za izvješćivanje o svojim godišnjim emisijama CO_2 iz međunarodnih letova. Ista se metoda mora primijeniti bez obzira na to podliježu li letovi zahtjevima u vezi s neutralizacijom ili ne.

Međutim, u Dodatku 2. svesku IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji operatori zrakoplova mogu odabrati metodu praćenja uporabe goriva među pet metoda obuhvaćenih SARP-ovima ICAO-a, uključujući metodu A i metodu B. Nadalje, u skladu s poglavljem 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, operatori zrakoplova mogu odlučiti upotrebljavati metodu za praćenje uporabe goriva samo za izvješćivanje o letovima koji podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom i upotrebljavati alat za procjenu emisija za izvješćivanje o letovima koji ne podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom.

Te zahtjeve iz prava Unije, koji premašuju standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije o točkama 2.2.1.3.1., 2.2.1.3.2., 2.2.1.3.3., 2.2.1.3.4., 2.2.1.3.5. i 2.2.1.3.6. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, u kojima se navode odstupanja od primjene metode praćenja uporabe goriva i podnošenja ažuriranih planova za praćenje emisija.

Prag za male onečišćivače, kako je predviđen u članku 55. stavku 1. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066, razlikuje se od praga utvrđenih SARP-ovima CORSIA-e. Operatori zrakoplova koji obavljaju manje od 243 leta po razdoblju tijekom tri uzastopna četveromjesečna razdoblja i operatori zrakoplova koji obavljaju letove s ukupnim godišnjim emisijama manjima od 25 000 tona CO_2 godišnje smatraju se malim onečišćivačima.

Tu definiciju, koja premašuje standard iz točke 2.2.1.3.1 sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točke 2.2.1.3.1. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, koja se primjenjuje na operatore zrakoplova s ukupnim godišnjim emisijama CO_2 iz međunarodnih letova većima od 50 000 tona.

U skladu s člankom 52. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 operator zrakoplova dostavlja plan praćenja nadležnom tijelu najkasnije četiri mjeseca prije nego što započne zrakoplovne djelatnosti obuhvaćene Prilogom I. Direktivi 2003/87/EZ. Operator zrakoplova koji prvi put obavlja takvu zrakoplovnu djelatnost (koja se nije mogla predvidjeti četiri mjeseca prije obavljanja aktivnosti) nadležnom tijelu dostavlja plan praćenja bez nepotrebne odgode, ali najkasnije šest tjedana nakon obavljanja navedene djelatnosti.

Rokovi utvrđeni SARP-ovima razlikuju se od rokova iz Direktive 2003/87/EZ. U svesku IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji predviđeno je da bi države ugovornice ICAO-a i operatori zrakoplova trebali poštovati vremenski okvir utvrđen u Dodatku 1. toj konvenciji. Ako nisu potrebne revizije, planovi se podnose samo jednom. Novi sudionici trebali bi dostaviti planove za praćenje emisija u roku od tri mjeseca nakon što postanu obuhvaćeni područjem primjene. Drugi operatori zrakoplova (koji su prvi put obuhvaćeni područjem primjene, ali ne smatraju se novim sudionicima), trebali bi dostaviti svoje planove u roku od tri mjeseca.

Te zahtjeve, koji premašuju standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točaka 2.2.2.1., 2.2.2.2. i 2.2.2.3. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

U skladu s člankom 68. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 i člankom 27. stavkom 2. Provedbene uredbe (EU) 2018/2067 samo su operatori zrakoplova dužni podnijeti i izvješće o emisijama i verifikacijsko izvješće nadležnom tijelu svoje nadležne države. U točki 2.4.1.5. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji od operatora zrakoplova i verifikacijskog tijela zahtijeva se da državi neovisno podnesu presliku izvješća o emisijama i povezanog izvješća o verifikaciji.

Tu razliku u odnosu na standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija B – zahtjevi drugačije prirode u odnosu na standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točke 2.4.1.5. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

Člankom 3. Provedbene uredbe (EU) 2018/2067 utvrđuju se uvjeti tko može biti akreditirani „verifikator”: pravna osoba ili drugi pravni subjekt koji obavlja verifikacijske aktivnosti u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2067 i koji je akreditiralo nacionalno akreditacijsko tijelo u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 i Provedbenom uredbom (EU) 2018/2067, ili drukčije ovlaštena fizička osoba, ne dovodeći u pitanje članak 5. stavak 2. te uredbe, u vrijeme izdavanja verifikacijskog izvješća. To znači da izvješće o emisijama verificiraju verifikatori sa sjedištem na području EGP-a, što nije kriterij u SARP-ovima.

Tu razliku u odnosu na standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točke 2.4.2.1. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

Naposljetku, operator zrakoplova dužan je popuniti praznine u podacima u skladu s člankom 66. stavkom 2. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 koristeći konzervativne zamjenske podatke ili podatke iz alata za procjenu emisija pod uvjetom da se time obuhvaća najviše 5 % svih letova o kojima izvješćuje, tj. svih međunarodnih letova. Ako prekorači taj prag, operator zrakoplova treba poduzeti korektivne mjere za poboljšanje metodologije praćenja.

Tu razliku, kojom se premašuje standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točke 2.5.1.1. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji kojom se propisuje prag od 5 % međunarodnih letova koji podliježu obvezi neutralizacije.

3.2.3. Zahtjevi u vezi s neutralizacijom emisija

Provedbenom uredbom (EU) 2024/1879 utvrđen je način izračuna zahtjeva u vezi s neutralizacijom relevantnih za emisije od 1. siječnja 2023. do 31. prosinca 2026.

Formula za izračun glasi:

ORy = OEy * SGFy pri čemu su:

ORy = zahtjevi u vezi s neutralizacijom za operatora zrakoplova u godini y;

OEy = emisije CO_2 operatora zrakoplova iz međunarodnih letova u godini y;

SGFy = faktor rasta sektora.

Ta formula slijedi metodu izračuna koja se koristi u relevantnom SARP-u, no člankom 25.a stavkom 3. Direktive 2003/87/EZ zahtijeva se objava popisa država za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u. Taj se popis ažurira svake godine kako bi se uzelo u obzir da se nove države dobrovoljno uključuju u CORSIA-u, ali se i dalje razlikuje od popisa ICAO-a jer isključuje zemlje EGP-a, Švicarsku i Ujedinjenu Kraljevinu jer te države primjenjuju svoje regionalne sustave trgovanja emisijama[11] za letove unutar EGP-a i letove između zemalja EGP-a i Švicarske i Ujedinjene Kraljevine.

[11] 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.), Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 No.1557), Sporazum između Europske unije i Švicarske Konfederacije o povezivanju njihovih sustava trgovanja emisijama stakleničkih plinova (SL L 322, 7.12.2017., str. 3.)

To znači da čak i ako zemlje EGP-a izvješćuju ICAO o svojim emisijama u skladu s metodologijom SARP-ova, kako bi se olakšao izračun faktora rasta sektora, one ne izračunavaju zahtjeve u vezi s neutralizacijom za letove koji podliježu regionalnim sustavima trgovanja emisijama.

Primjena regionalnih sustava trgovanja emisijama na međunarodne letove između zemalja EGP-a te između EGP-a i Švicarske i Ujedinjene Kraljevine obvezuje operatore zrakoplova na rješavanje problema emisija iz tih letova. Kad je riječ o zaštiti okoliša, ETS EU-a stroži je instrument od CORSIA-e jer se odnosi ne samo na emisije iznad polazne vrijednosti CORSIA-e, već i na znatno veći udio ukupnih emisija.

Emisije obuhvaćene ETS-om EU-a unutar EGP-a 2022. iznosile su 49,1 Mt CO_2. Ukupan broj izdanih emisijskih jedinica iznosio je oko 27 milijuna. Tijekom 2022. besplatno je dodijeljen 23,1 milijun emisijskih jedinica, a oko 3,7 milijuna emisijskih jedinica za zrakoplovstvo prodano je na dražbi[12]. Stoga je 2022. riješeno više od 50 % emisija, a strogost sustava EU-a za trgovanje emisijama dodatno će se povećati postupnim ukidanjem besplatnih emisijskih jedinica za zrakoplovni sektor u razdoblju 2024. – 2026., uz smanjenje od 25 % u 2024., smanjenje od 50 % u 2025. i potpuno ukidanje besplatne dodjele emisijskih jedinica od 2026.

Te su emisije obuhvaćene regionalnim sustavima trgovanja emisijama i stoga nisu obuhvaćene obvezom neutralizacije u okviru CORSIA-e za operatore zrakoplova sa sjedištem u EGP-u barem do 31. prosinca 2026. za letove između zemalja EGP-a te između EGP-a i Švicarske i Ujedinjene Kraljevine.

Za usporedbu, kad bi se zahtjevi u vezi s neutralizacijom u okviru CORSIA-e primjenjivali na letove koji su već obuhvaćeni ETS-om EU-a, iznosili bi 5 Mt CO_2 za 2024. na temelju modeliranja AERO-MS-a.

Stoga su zahtjevi za letove između država EGP-a te letova između EGP-a i Švicarske i Ujedinjene Kraljevine stroži iz perspektive zaštite okoliša.

Taj zahtjev, koji premašuje standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točaka 3.1.4. i 3.2.1. poglavlja 3. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

Osim toga, u skladu s člankom 4. stavkom 4. Provedbene uredbe (EU) 2024/1879, ako zbroj zahtjeva u vezi s neutralizacijom za operatora zrakoplova tijekom 3 godine u određenom razdoblju (OR1+OR2+OR3) ne prelazi 3 000 tona CO_2, države članice EGP-a mogu na zahtjev tog operatora zrakoplova izračunati da se od tog operatora zrakoplova za to razdoblje ne zahtijeva neutralizacija. Za razliku od toga, prema svesku IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji operator zrakoplova koji ispunjava uvjete iz točke 3.4.2. te konvencije ne podliježe zahtjevima u vezi s neutralizacijom, ali može odlučiti dobrovoljno neutralizirati te emisije. Jedina je razlika u tome što operator zrakoplova umjesto mogućnosti dobrovoljnog sudjelovanja ima mogućnost nesudjelovanja.

Taj zahtjev, koji premašuje standard iz sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”. To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38.

[12] Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o funkcioniranju europskog tržišta ugljika 2022. u skladu s člankom 10. stavkom 5. i člankom 21. stavkom 2. Direktive 2003/87/EZ.

Čikaške konvencije u pogledu točke 3.4.2. poglavlja 3. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

3.2.4. Prihvatljive jedinice

U skladu s člankom 11.a Direktive 2003/87/EZ o projektnim aktivnostima jedinice moraju biti u skladu s određenim brojem kriterija kako bi se smatrale prihvatljivima za ispunjavanje zahtjeva u vezi s neutralizacijom za CORSIA-u.

U skladu s člankom 11.a stavkom 8. Direktive 2003/87/EZ Komisija donosi provedbene akte u kojima se navode jedinice prihvatljive za usklađenost s CORSIA-om za operatore zrakoplova iz EGP-a. To uključuje jedinice koje Vijeće ICAO-a smatra prihvatljivima ako potječu iz država koje sudjeluju u CORSIA-i i koje su stranke Pariškog sporazuma.

Taj zahtjev, koji premašuje standard iz točke 4.2.1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi prijaviti ICAO-u u rubrici „Kategorija A – zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)". To podrazumijeva obavijest u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije u pogledu točke 4.2.1. poglavlja 4. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji gdje stoji da su prihvatljive emisijske jedinice CORSIA-e samo one jedinice opisane u dokumentu ICAO-a pod nazivom „Prihvatljive emisijske jedinice CORSIA-e" koje ispunjavaju kriterije prihvatljivosti emisijskih jedinica CORSIA-e navedene u dokumentu ICAO-a naslovljenom „Kriteriji prihvatljivosti emisijskih jedinica CORSIA-e".

Osim prethodno navedenih zahtjeva, člankom 11.a stavkom 1. Direktive 2003/87/EZ predviđa se prihvaćanje još dviju vrsta jedinica:

- jedinica koje su odobrile stranke sporazumâ u skladu sa stavkom 5. Direktive 2003/87/EZ;
- jedinica izdanih za projekte na razini Unije u skladu s člankom 24.a Direktive 2003/87/EZ.

Konkretnije, u članku 11.a stavku 5. upućuje se na sporazume sklopljene s trećim zemljama, u kojima se navode razine uporabe. Do danas ne postoje takvi sporazumi s trećim zemljama.

Članak 11.a stavak 1. točka [d] odnosi se na jedinice dodijeljene za projekte na razini Unije u skladu s člankom 24.a Direktive 2003/87/EZ. Do danas nema projekata u skladu s člankom 24.a Direktive 2003/87/EZ.

Budući da te jedinice još nisu odobrene ili izdane, ICAO ne mora odmah biti obaviješten o mogućoj razlici u pravu Unije, koja se još nije ostvarila u praksi.

Države članice EU-a obvezne su odmah obavijestiti ICAO nakon što odobrenje ili izdavanje tih jedinica postane pravno moguće. U tom bi slučaju Komisija trebala o tome obavijestiti Vijeće informativnom napomenom, a države članice EU-a odmah obavješćuju ICAO u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije o nastalim razlikama u odnosu na točku 4.2.1. poglavlja 4. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, u skladu s člankom 3. stavkom 13. i člankom 3. stavkom 14. ove Odluke Vijeća. Te razlike označit će se kao razlike kategorije B, „zahtjevi drugačije prirode", u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD.

3.3. Obavješćivanje Komisije o prijavljenim razlikama

Nakon prijave razlika ICAO-u, a najkasnije dva mjeseca nakon donošenja ove Odluke Vijeća, države članice EU-a obavijestit će Komisiju o prijavljenim razlikama. To je potrebno kako bi se osiguralo poštovanje odredaba ove Odluke Vijeća.

4. PRAVNA OSNOVA

4.1. Postupovna pravna osnova

4.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tog tijela ili stranka tog sporazuma[13].

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali postoji mogućnost da „presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”[14].

4.1.2. Primjena na ovaj predmet

ICAO je tijelo osnovano na temelju međunarodnog sporazuma, odnosno Čikaške konvencije.

Donošenje drugog izdanja sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji obvezujuće je za Uniju u skladu s člankom 90. Čikaške konvencije.

Obveza država članica EU-a da obavijeste ICAO o razlikama ima pravne učinke jer može utjecati na način na koji će države članice provoditi standarde ICAO-a u području obuhvaćenom zajedničkim pravilima.

Stoga je postupovna pravna osnova za predloženu odluku članak 218. stavak 9. UFEU-a.

4.2. Materijalna pravna osnova

Europska unija u skladu s člankom 192. stavkom 1. i člankom 191. UFEU-a doprinosi, 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.

4.2.1. Načela

Materijalna pravna osnova za odluku na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojemu se zauzima stajalište u ime Unije. Ako predviđeni akt ima dva cilja ili elementa te ako se može utvrditi da je jedan od ta dva cilja ili elementa glavni, a drugi samo sporedan, odluka na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a mora se temeljiti na samo jednoj materijalnoj pravnoj osnovi, naime onoj koju zahtijeva glavni ili prevladavajući cilj ili element.

---

13 Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, t. 64.

14 Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, t. 61.–64.

4.2.2. Primjena na ovaj predmet

Obveza država članica EU-a da obavijeste ICAO o razlikama ima pravne učinke jer može utjecati na način na koji će države članice provoditi standarde ICAO-a u području obuhvaćenom zajedničkim pravilima.

Glavni cilj i sadržaj predviđenog akta odnose se na klimatsku politiku u kontekstu međunarodnog zrakoplovstva.

Stoga je materijalna pravna osnova predložene odluke članak 192. stavak 1. UFEU-a.

4.3. Zaključci

Pravna osnova predložene odluke trebao bi biti članak 192. stavak 1. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

2025/0065 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu drugog izdanja Međunarodnih standarda i preporučene prakse u području zaštite okoliša – Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

(1) Čikaška konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Konvencija”), koja ima za cilj regulaciju međunarodnog zračnog prijevoza, stupila je na snagu 4. travnja 1947. Njome je osnovana Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO).

(2) Države članice Unije (države članice EU-a) ugovornice su Konvencije i članice ICAO-a, a Unija ima status promatrača u nekim tijelima ICAO-a.

(3) Na temelju članka 54. Konvencije Vijeće ICAO-a može donositi međunarodne standarde i preporučene prakse.

(4) U prosincu 2015. uspješno je završena 21. Konferencija stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama donošenjem Pariškog sporazuma, čiji je cilj ograničenje globalnog rasta temperature osjetno ispod 2 °C u odnosu na predindustrijske razine te nastojanje da se rast temperature ograniči na 1,5 °C. Postizanju tog smanjenja emisija trebali bi doprinijeti svi gospodarski sektori, uključujući međunarodni zračni promet.

(5) ICAO je na 39. Skupštini održanoj 2016. odlučio razviti globalni tržišno utemeljen mehanizam radi ograničavanja emisija stakleničkih plinova iz međunarodnog zrakoplovstva na razine iz 2020[15]. Stajalište Unije u tom pogledu utvrđeno je Odlukom Vijeća (EU) 2016/915[16].

(6) Vijeće ICAO-a je na 10. sjednici 214. zasjedanja donijelo prvo izdanje sveska IV. Priloga 16. Konvenciji: Međunarodni standardi i preporučena praksa u području zaštite okoliša – Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA).

---

15 https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

16 Odluka Vijeća (EU) 2016/915 od 30. svibnja 2016. o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti u pogledu međunarodnog instrumenta koji treba izraditi u okviru tijelâ ICAO-a s ciljem provedbe jedinstvene globalne tržišno utemeljene mjere za emisije iz međunarodnog zračnog prometa od 2020. (SL L 153, 10.6.2016., str. 32.).

(7) Vijeće ICAO-a na 228. sjednici donijelo je izmjenu 1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, koja proizlazi iz izmjena koje je predložio Odbor za zaštitu okoliša u zrakoplovstvu i ishoda periodičnog preispitivanja CORSIA-e iz 2022. Drugo izdanje sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji počelo se primjenjivati 1. siječnja 2024.

(8) S obzirom na to da postoje određene razlike između prava Unije i drugog izdanja sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, trebalo bi utvrditi stajalište Unije o obavješćivanju o razlikama u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije.

(9) U ovoj se fazi predlaže sljedeća obavijest o nastalim razlikama jer je doneseno relevantno zakonodavstvo EU-a o provedbi CORSIA-e u EU-u.

(10) Kako je priopćeno Tajništvu ICAO-a i potvrđeno od Tajništva, godišnje emisije CO_2 za sve parove država o kojima su države članice izvijestile Tajništvo ICAO-a da podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom ne dovode u pitanje izračun zahtjeva u vezi s neutralizacijom i količinu prihvatljivih jedinica CORSIA-e koje treba poništiti radi postizanja usklađenosti.

(11) Člankom 38. Konvencije obuhvaćena su odstupanja od međunarodnih standarda i postupaka. U skladu s njim, svaka država ugovornica koja ne smatra prikladnim da se u cijelosti pridržava bilo kojih od tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja ne može potpuno usuglasiti svoje propise ili praksu s bilo kojim međunarodnim standardom ili postupkom nakon njegove izmjene, ili koja smatra potrebnim donijeti propise ili praksu koji se u bilo kojem određenom dijelu razlikuju od propisa i praksi utvrđenih nekim međunarodnim standardom, mora o razlikama između svoje prakse i prakse utvrđene tim međunarodnim standardom odmah obavijestiti ICAO.

(12) Odlukom Vijeća (EU) 2018/2027 prijavljene su razlike između Direktive 2003/87/EZ i prvog izdanja sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji. One se odnose na zahtjeve za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju i na zahtjeve u vezi s neutralizacijom te su i dalje valjane.

(13) Donošenjem Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/1603[17] u pogledu mjera koje je donijela Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija iz zrakoplovstva u svrhu provedbe globalne tržišno utemeljene mjere, Unija primjenjuje zahtjeve u pogledu praćenja, izvješćivanja i verifikacije u skladu sa sveskom IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji. Potpuna primjena zahtjeva za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju podrazumijeva uključivanje emisija parova država iz poglavlja 3. točke 3.1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji. Stoga na faktor rasta sektora ne utječu razlike u provedbi sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji u državama EGP-a.

(14) Tijekom 2023. Direktiva 2003/87/EZ izmijenjena je Uredbom (EU) 2023/958 Europskog parlamenta i Vijeća. Jedan od njezinih ciljeva bio je nastavak provedbe CORSIA-e u Europskoj uniji.

(15) Direktiva 2003/87/EZ primjenjuje se neovisno o matičnoj zemlji operatora zrakoplova i jednako se primjenjuje na letove unutar i između država članica EU-a i/ili država EGP-a.

---

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

(16) Člankom 12. Direktive 2003/87/EZ predviđa se da Europska komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuje metodologija za izračun zahtjeva u vezi s neutralizacijom emisija za operatore zrakoplova.

(17) Provedbena uredba Komisije (EU) 2024/1879 o utvrđivanju pravila za primjenu Direktive 2003/87/EZ u pogledu izračuna zahtjeva u vezi s neutralizacijom za potrebe CORSIA-e („Provedbena uredba (EU) 2024/1879”) donesena je 9. srpnja 2024.

(18) U skladu s člankom 25.a stavkom 3. Direktive 2003/87/EZ Komisija svake godine donosi popis država koje nisu zemlje EGP-a, Švicarska i Ujedinjena Kraljevina, a za koje se smatra da primjenjuju CORSIA-u. U skladu s Direktivom 2003/87/EZ zahtjevi u vezi s neutralizacijom izračunavaju se za operatere sa sjedištem u državama članicama EU-a za sve letove između država koje sudjeluju u CORSIA-i, osim letova unutar EGP-a te između EGP-a i Švicarske i Ujedinjene Kraljevine. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(19) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2024/1879 mali operatori dužni su tražiti izuzeće od obveza neutralizacije emisija, dok ih svezak IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji automatski izuzima i ostavlja im mogućnost dobrovoljnog sudjelovanja. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(20) U skladu s Direktivom 2003/87/EZ prihvatljive jedinice CORSIA-e one su koje je utvrdilo Vijeće ICAO-a, pod uvjetom da potječu iz države koja provodi Pariški sporazum i sudjeluje u CORSIA-i. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(21) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 i Provedbenom uredbom (EU) 2018/2067 verifikator ne mora izravno dostavljati izvješće o emisijama i neovisno izvješće o verifikaciji nacionalnim tijelima, dok se u svesku IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji zahtijeva izravna dostava. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(22) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 operatori zrakoplova mogu upotrijebiti zamjenske podatke za najviše 5 % svih svojih prijavljenih letova. U svesku IV. Priloga 16. ograničenje se odnosi na 5 % letova koji podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(23) U skladu s Direktivom 2003/87/EZ, osim letova navedenih u svesku IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, od zahtjeva za praćenje izuzimaju se i sljedeći letovi: letovi u skladu s pravilima vizualnog letenja, letovi za znanstveno istraživanje i testiranje zrakoplova te letovi na temelju obveze pružanja javnih usluga. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(24) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 operatori zrakoplova koji ne ispunjavaju uvjete za upotrebu alata za procjenu emisija dužni su primjenjivati metodu A ili metodu B kao svoju metodu praćenja uporabe goriva. Trebaju primjenjivati iste metode za izvješćivanje o svim letovima, uključujući letove koji ne podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(25) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 razdoblje u kojem operator zrakoplova može podnijeti ažurirani plan praćenja emisija u slučaju znatne promjene kraće je od razdoblja predviđenog SARP-ovima. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(26) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 svaki operator zrakoplova dužan je imati vlastiti plan praćenja i podnijeti zasebna izvješća, bez obzira na to je li on društvo kći ili subjekt u potpunom vlasništvu drugog operatora zrakoplova. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(27) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 rok za podnošenje podataka o emisijama iz prethodne kalendarske godine za operatore zrakoplova je 31. ožujka svake godine, dok se prema SARP-ovima CORSIA-e oni moraju dostaviti do 30. travnja svake godine. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(28) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 operator zrakoplova dostavlja svoj plan praćenja: i. najmanje četiri mjeseca prije nego što započne obavljanje zrakoplovnih djelatnosti obuhvaćenih Prilogom I. Direktivi 2003/87/EZ ili ii. bez nepotrebne odgode nakon početka takvih djelatnosti, ali najkasnije šest tjedana nakon toga. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(29) U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2067 izvješće o emisijama dužni su verificirati verifikatori koje je akreditiralo nacionalno akreditacijsko tijelo jedne od država Europskog gospodarskog prostora, dok SARP-ovi CORSIA-e ne sadržavaju takvo ograničenje. Trebalo bi obavijestiti ICAO o toj razlici.

(30) Do danas nema jedinica koje su odobrile stranke sporazuma u skladu sa stavkom 5. Direktive 2003/87/EZ ni jedinica izdanih za projekte na razini Unije u skladu s člankom 24.a Direktive 2003/87/EZ. Nema razlike u praksi. Nakon odobrenja jedinica iz projekata u skladu sa sporazumima sklopljenima s trećim zemljama ili izdavanja jedinica iz projekata kojima upravljaju države članice EU-a s ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova koji još nisu obuhvaćeni Direktivom 2003/87/EZ, ili oboje, države članice trebale bi obavijestiti ICAO o razlikama u tome kako se takve jedinice mogu upotrijebiti za usklađivanje s CORSIA-om.

(31) U tom bi slučaju Komisija trebala o tome obavijestiti Vijeće informativnom napomenom, a države članice EU-a trebale bi odmah obavijestiti ICAO.

(32) Države članice EU-a trebale bi obavijestiti Komisiju o razlikama koje su prijavile ICAO-u nakon što to učine, najkasnije dva mjeseca nakon stupanja na snagu ovog akta.

(33) Primjereno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije u Vijeću ICAO-a jer je donošenje drugog izdanja sveska IV. Priloga 16. obvezujuće za države članice na temelju članka 90. Čikaške konvencije.

(34) Stajalište Unije trebale bi izraziti sve države članice Unije, djelujući zajednički u interesu Unije,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje treba zauzeti u pogledu razlika o kojima treba obavijestiti ICAO u skladu sa sveskom IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji jest sljedeće: svaka država članica daje objašnjenje iz članka 2. i unosi razlike u sustav ICAO-a za elektroničko evidentiranje razlika, pod uvjetima opisanima u članku 3. stavcima od 1. do 15. ove Odluke.

Članak 2.

Za razlike u nastavku daje se sljedeće objašnjenje:

„*U pogledu neutralizacije postoje razlike između Direktive 2003/87/EZ i iscrpnih propisa koje je donijela Komisija i CORSIA-e. Pravila Europske unije koja se u tom pogledu primjenjuju [na dan 20. prosinca 2024.] uglavnom su sadržana u Direktivi 2003/87/EZ, kako je zadnje*

izmijenjena Direktivom (EU) 2023/958, Direktivom (EU) 2023/959 i Odlukom br. 334/2023 Zajedničkog odbora EGP-a.

Razlike koje je [država članica] prijavila [datum] u skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2018/2027 i dalje postoje.”

Članak 3.

1. Razlika u odnosu na točke 3.1.4. i 3.2. poglavlja 3. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Zahtjevi za neutralizaciju emisija CO_2” opisana kako slijedi:

   „U skladu s Direktivom 2003/87/EZ [država članica] obavješćuje ICAO da emisije iz letova koje obavljaju operatori sa sjedištem u [državi članici], unutar Europskog gospodarskog prostora ili letova iz Europskog gospodarskog prostora u Švicarsku ili Ujedinjenu Kraljevinu i iz njih ne podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom. Emisije iz tih letova nisu uključene u izračun varijable OE iz točke 3.2.1. za operatore za koje je nadležna [država članica].

   Sudjelovanje u regionalnim sustavima trgovanja obvezuje operatore iz [države članice] na rješavanje tih emisija.

   Regionalni sustavi trgovanja emisijama koji obuhvaćaju te emisije postavljaju strože kriterije zaštite okoliša nego CORSIA jer obuhvaćaju veći udio emisija iz letova između država EGP-a i letova između EGP-a i Ujedinjene Kraljevine i Švicarske.

   Sustav Europske unije za trgovanje emisijama kako je uspostavljen Direktivom 2003/87/EZ primjenjuje se na zračne prijevoznike neovisno o matičnoj zemlji zračnog prijevoznika i tako osigurava jednako postupanje na linijama u pogledu obveze predaje emisijskih jedinica u okviru ETS-a.”

   Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)” i kao „značajnu razliku”.

2. Razlika u odnosu na točku 3.4.2. poglavlja 3. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „zahtjevi za neutralizaciju emisija CO_2” opisana kako slijedi:

   „U skladu s člankom 4. stavkom 4. Provedbene uredbe (EU) 2024/1879 [država članica] obavješćuje ICAO da operatori zrakoplova s konačnim zahtjevom u vezi s neutralizacijom od manje od 3 000 tona za trogodišnje razdoblje obveze podliježu zahtjevu u vezi s neutralizacijom. Međutim, ti operatori zrakoplova mogu od države zatražiti da budu izuzeti od zahtjeva u vezi s neutralizacijom. To se razlikuje od sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, prema kojem operator zrakoplova koji ispunjava uvjete iz točke 3.4.2. ne podliježe zahtjevima u vezi s neutralizacijom, ali može odlučiti dobrovoljno kompenzirati te emisije.”

   Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”, ali ne kao „značajnu razliku”.

3. Razlika u odnosu na točku 4.2.1. poglavlja 4. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i

smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Poništenje prihvatljivih emisijskih jedinica u okviru CORSIA-e” opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 11.a Direktive 2003/87/EZ [država članica] obavješćuje ICAO da, uz kriterije uključene u dokument ICAO-a naslovljen „Kriteriji prihvatljivosti emisijskih jedinica CORSIA-e”, da bi se jedinice mogle smatrati prihvatljivima za usklađenost s CORSIA-om za operatere kojima upravlja [država članica] moraju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:

(a) jedinice moraju potjecati iz države koja je stranka Pariškog sporazuma u trenutku upotrebe;

(b) jedinice moraju potjecati iz države koja sudjeluje u neutralizaciji na temelju CORSIA-e.

Iz toga proizlaze stroži zahtjevi u pogledu zaštite okoliša.”

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)” i kao „značajnu razliku”.

4. Razlika u odnosu na točku 2.4.1.5. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Praćenje, izvješćivanje i verifikacija godišnjih emisija CO_2 operatora zrakoplova”, opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 68. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 i člankom 27. stavkom 2. Provedbene uredbe (EU) 2018/2067 [država članica] obavješćuje ICAO da izvješće o emisijama i odgovarajuće izvješće o verifikaciji državi podnosi samo operator zrakoplova. To je istovjetno zahtjevu iz točke 2.4.1.5. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16., prema kojem tijelo za provjeru dodatno mora državi neovisno dostaviti presliku izvješća o emisijama i povezanog izvješća o verifikaciji.”

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije B, „zahtjevi drugačije prirode”, ali ne kao „značajnu razliku”.

5. Razlika u odnosu na točku 2.1.1. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Praćenje, izvješćivanje i verifikacija godišnjih emisija CO_2 operatora zrakoplova”, opisana kako slijedi:

„U skladu s Prilogom I. Direktivi 2003/87/EZ [država članica] obavješćuje ICAO da se, uz izuzeća utvrđena u točkama 2.1.1. i 2.1.3. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, standardi i preporučene prakse neće primjenjivati na sljedeće letove koji polijeću iz EGP-a ili u njega slijeću:

(a) letove koji se obavljaju isključivo prema vizualnim pravilima letenja kako je utvrđeno u Prilogu 2. Čikaškoj konvenciji;

(b) letove koji se obavljaju isključivo u svrhu znanstvenog istraživanja ili u svrhu provjere, testiranja ili certificiranja zrakoplova, opreme zrakoplova ili zemaljske opreme;

(c) letove koji se obavljaju u okviru obveza pružanja javnih usluga propisanih u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008[18].”

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije C, „djelomično se primjenjuje”, ali ne kao „značajnu razliku”.

6. Razlika u odnosu na točke 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 i 2.2.1.3.6 poglavlja 2. Priloga 16. sveska IV. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Praćenje, izvješćivanje i verifikacija godišnjih emisija CO_2 operatora zrakoplova”, opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 55. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 operatori zrakoplova koji obavljaju manje od 243 leta po razdoblju tijekom tri uzastopna četveromjesečna razdoblja i operatori zrakoplova koji obavljaju letove s ukupnim godišnjim emisijama manjima od 25 000 tona CO^2 godišnje smatraju se malim onečišćivačima. [Država članica] obavješćuje ICAO da operatori zrakoplova iznad praga malih onečišćivača koriste metodu A ili metodu B kao metodu praćenja uporabe goriva.”

„U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2066 [država članica] obavješćuje ICAO da operatori zrakoplova upotrebljavaju odabranu metodu praćenja uporabe goriva za sve svoje prijavljene letove, među ostalim za međunarodne letove koji ne podliježu zahtjevima u vezi s neutralizacijom.”

„U skladu s Direktivom 2003/87/EZ [država članica] obavješćuje ICAO da operatori zrakoplova koji ispunjavaju zahtjeve iz točaka 2.1.1. i 2.1.3. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji nakon 1. siječnja 2021. prvi put ali se ne smatraju novim sudionikom i koji nisu mali onečišćivači izravno upotrebljavaju metodu praćenja uporabe goriva.”

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”, ali ne kao „značajnu razliku”.

7. Razlika u odnosu na točku 2.5.1.1. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Praćenje, izvješćivanje i verifikacija godišnjih emisija CO_2 operatora zrakoplova”, opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 66. stavkom 2. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 operator zrakoplova upotrebljava zamjenske podatke za odgovarajuće vremensko razdoblje izračunane u skladu s alternativnom metodom definiranom u planu praćenja, pod uvjetom da nedostatak podataka ne premašuje 5 % svih prijavljenih letova. Ako se za više od 5 % godišnjih letova utvrde nedostaci u podacima, operator mora obavijestiti nadležno tijelo i poduzeti korektivne mjere kako bi se poboljšalo prikupljanje podataka.”

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)”, ali ne kao „značajnu razliku”.

[18] Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

8. Postoji sljedeća razlika u odnosu na točke 2.2.1.3.3., 2.2.1.3.4. i 2.2.1.3.5. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Praćenje, izvješćivanje i verifikacija godišnjih emisija CO_2 operatora zrakoplova", opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 55. stavkom 4. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 [država članica] obavješćuje ICAO da, ako premaši prag za male onečišćivače u određenoj godini (g), operator zrakoplova bez nepotrebne odgode podnosi ažurirani plan praćenja emisija, osim ako je drukčije dogovoreno s tijelom CORSIA-e u [državi članici]."

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)", ali ne kao „značajnu razliku".

9. Postoji sljedeća razlika u odnosu na točku 1.2.6. poglavlja 1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Administracija", opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 51. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 [država članica] obavješćuje ICAO da svaki operator zrakoplova treba imati vlastiti plan praćenja i zasebno izvješćuje, čak i ako je društvo kći u potpunom vlasništvu drugog operatora zrakoplova, kako je predviđeno u svesku IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji."

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)", ali ne kao „značajnu razliku".

10. Postoji sljedeća razlika u odnosu na točku 1.5. poglavlja 1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Administracija", opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 68. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 [država članica] obavješćuje ICAO da je rok za podnošenje izvješća o emisijama operatora zrakoplova za prethodnu kalendarsku godinu 31. ožujka, a ne 30. travnja svake godine, kako je predviđeno u svesku IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji."

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)", ali ne kao „značajnu razliku".

11. Postoji sljedeća razlika u odnosu na točke 2.2.2.1., 2.2.2.2. i 2.2.2.3. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Praćenje, izvješćivanje i verifikacija godišnjih emisija CO_2 operatora zrakoplova", opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 52. Provedbene uredbe (EU) 2018/2066 [država članica] obavješćuje ICAO da operatori zrakoplova dostavljaju plan praćenja najkasnije četiri mjeseca prije početka zrakoplovnih djelatnosti obuhvaćenih Prilogom I. Direktivi 2003/87/EZ ili bez nepotrebne odgode nakon početka zrakoplovnih djelatnosti, ali najkasnije šest tjedana nakon toga. Ti se rokovi razlikuju od onih iz

sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, prema kojima novi sudionici podnose planove praćenja emisija u roku od tri mjeseca nakon što postanu obuhvaćeni područjem primjene te konvencije. Osim toga, operatori zrakoplova koji su prvi put obuhvaćeni područjem primjene (ali ne smatraju se novim sudionicima) podnose svoje planove u roku od tri mjeseca."

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)", ali ne kao „značajnu razliku".

12. Razlika u odnosu na točku 2.4.2.1. poglavlja 2. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Praćenje, izvješćivanje i verifikacija godišnjih emisija CO_2 operatora zrakoplova", opisana kako slijedi:

„U skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2018/2067 i uz uvjete utvrđene u točki 2.4.2.1. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, [država članica] obavješćuje ICAO da izvješće o emisijama verificiraju verifikatori akreditirani u skladu s tom uredbom i nacionalno akreditacijsko tijelo jedne od država Europskog gospodarskog prostora."

Tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije A, „zahtjevi stroži ili premašuju standarde ili preporučenu praksu ICAO-a (SARP)", ali ne kao „značajnu razliku".

13. Razlika u odnosu na točku 4.2.1. poglavlja 4. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Poništenje prihvatljivih emisijskih jedinica u okviru CORSIA-e" opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 11.a Direktive 2003/87/EZ [država članica] obavješćuje ICAO da, osim jedinica koje je odobrilo Vijeće ICAO-a i u skladu s [trećom razlikom u pogledu kriterija dodatnih jedinica], operateri registrirani u [državi članici] mogu upotrebljavati sljedeće jedinice kako bi ispunili svoje obveze u okviru CORSIA-e:

jedinice izdane za projekte na razini Unije u skladu s člankom 24.a Direktive 2003/87/EZ. To bi bile jedinice izdane za projekte kojima upravljaju države članice EU-a kojima se smanjuju emisije stakleničkih plinova koje nisu obuhvaćene sustavom EU-a za trgovanje emisijama. One ne smiju dovesti do dvostrukog računanja ili ometati provedbu drugih mjera politike usmjerenih na smanjenje emisija koje nisu obuhvaćene Direktivom 2003/87/EZ."

Tu razliku treba prijaviti kad se ispune uvjeti iz članka 24.a Direktive 2003/87/EZ i kad se te jedinice izdaju. Kad se o njoj bude obavješćivalo, tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije B, „zahtjevi drugačije prirode", ali ne kao „značajnu razliku".

14. Razlika u odnosu na točku 4.2.1. poglavlja 4. sveska IV. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), „Poništenje prihvatljivih emisijskih jedinica u okviru CORSIA-e" opisana kako slijedi:

„U skladu s člankom 11.a Direktive 2003/87/EZ [država članica] obavješćuje ICAO da, osim jedinica koje je odobrilo Vijeće ICAO-a i u skladu s [trećom razlikom u

pogledu kriterija dodatnih jedinica], operateri registrirani u [državi članici] mogu upotrebljavati sljedeće jedinice kako bi ispunili svoje obveze u okviru CORSIA-e:

jedinica koje su odobrile stranke sporazumâ u skladu s člankom 11.a stavkom 5. Direktive 2003/87/EZ; To su jedinice odobrene za potrebe sporazuma sklopljenih bilateralno s trećim zemljama [navesti sporazum].”

Tu razliku treba prijaviti kad se ispune uvjeti iz članka 11.a stavka 5. Direktive 2003/87/EZ i kad se te jedinice izdaju. Kad se o njoj bude obavješćivalo, tu razliku treba u sustavu za elektroničko evidentiranje razlika EFOD označiti kao razliku kategorije B, „zahtjevi drugačije prirode”, ali ne kao „značajnu razliku”.

15. Osim stavaka 13. i 14., svaka država članica prijavljuje razlike iz ovog članka najkasnije dva mjeseca nakon stupanja na snagu ove Odluke i o tome obavješćuje Komisiju. Komisija će informativnom napomenom obavijestiti Vijeće čim se ostvare uvjeti iz stavaka 13. i 14. Države članice EU-a potom odmah obavješćuju ICAO.

Članak 4.

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

Članak 5.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Vijeće
Predsjednik