

32008L0101

13.1.2009.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 8/3

DIREKTIVA 2008/101/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 19. studenoga 2008.****o izmjeni Direktive 2003/87/EZ radi uključivanja zrakoplovnih djelatnosti u sustav trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 175. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora ⁽³⁾,

budući da:

(1) Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o utvrđivanju sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice ⁽⁴⁾ uspostavljen je sustav trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice radi promicanja smanjenja emisija stakleničkih plinova na isplativ i ekonomičan način.

⁽¹⁾ SL C 175, 27.7.2007., str. 47.

⁽²⁾ SL C 305, 15.12.2007., str. 15.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 13. studenoga 2007. (još nije objavljeno u Službenom listu), Zajedničko stajalište Vijeća od 18. travnja 2008. (SL C 122 E, 20.5.2008., str. 19.) i Stajalište Europskog parlamenta od 8. srpnja 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu). Odluka Vijeća od 24. listopada 2008.

⁽⁴⁾ SL L 275, 25.10.2003., str. 32.

(2) Temeljni je cilj Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), koji je u ime Europske zajednice bio verificiran Odlukom Vijeća 94/69/EZ ⁽⁵⁾, stabilizirati koncentracije stakleničkih plinova u atmosferi na razini koja bi spriječila opasni antropogeni utjecaj na klimatski sustav.

(3) Na sjednici Europskog vijeća u Bruxellesu 8. i 9. ožujka 2007. naglašena je ključna važnost postizanja strateškog cilja ograničenja porasta globalne prosječne temperature na najviše 2 °C iznad predindustrijskih razina. Najnovija znanstvena otkrića, o kojima je Međuvladino tijelo za klimatske promjene (IPCC) izvjestila u svojem Četvrtom izvješću o procjeni, još jasnije dokazuju da negativni učinci klimatskih promjena predstavljaju sve veću opasnost za ekosustave, proizvodnju hrane, za postizanje održivog razvoja i milenijskih razvojnih ciljeva, kao i za zdravlje ljudi i sigurnost. Da bi spomenuta ciljna vrijednost od 2 °C bila ostvariva, u atmosferi treba stabilizirati koncentracije stakleničkih plinova na razini od oko 450 ppmv ekvivalenta CO₂, što zahtijeva zaustavljanje rasta globalnih emisija stakleničkih plinova tijekom sljedećih 10 do 15 godina, a do 2050. godine njihovo značajno smanjenje od najmanje 50 % u odnosu na razine iz 1990.

(4) Europsko je vijeće naglasilo da se Europska unija obvezala pretvoriti Europu u energetske visoko učinkovite ekonomske cjeline s niskim emisijama stakleničkih plinova i čvrsto se obvezalo da će do potpisivanja sveobuhvatnoga globalnog sporazuma za razdoblje nakon 2012. godine sama Europska unija do 2020. smanjiti emisije stakleničkih plinova za najmanje 20 % u odnosu na razine iz 1990. Ograničenje emisija stakleničkih plinova na području zrakoplovstva predstavlja ključni doprinos u skladu s tom obvezom.

⁽⁵⁾ SL L 33, 7.2.1994., str. 11.

- (5) Europsko je vijeće naglasilo da se Europska unija obvezala postupati u skladu sa sveobuhvatnim globalnim sporazumom o smanjenju emisija stakleničkih plinova nakon 2012., te učinkovito i nepristrano djelovati na razini koja bude potrebna da bi odgovorila na izazove klimatskih promjena. Ono je potvrdilo namjeru da se do 2020. godine emisije stakleničkih plinova u Europskoj uniji smanje za 30 % u odnosu na razine iz 1990., što će biti njezin doprinos sveobuhvatnom globalnom sporazumu za razdoblje nakon 2012. godine, pod uvjetom da se druge razvijene zemlje obvežu na razmjerna smanjenja emisija i da zemlje u razvoju koje su gospodarski naprednije daju odgovarajući doprinos u skladu sa svojim odgovornostima i mogućnostima. Europska unija i dalje ima vodeću ulogu u pregovorima o ambicioznom međunarodnom sporazumu o ograničavanju globalnog porasta temperature na najviše 2 °C, pri čemu ohrabruje napredak u tom smislu postignut na 13. zasjedanju Konferencije potpisnica UNFCCC-a u prosincu 2007. na Baliu. EU će nastojati osigurati da taj globalni sporazum obuhvati i mjere za smanjivanje emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovstva; u tom bi slučaju Komisija trebala razmotriti koje su izmjene ove Direktive potrebne da bi se mogla primjenjivati i na operatere zrakoplova.
- (6) 14. veljače 2007. Europski je parlament donio rezoluciju o klimatskim promjenama ⁽¹⁾ u kojoj je kao cilj naveo ograničenje prosječnoga globalnog porasta temperature na 2 °C iznad razine prije industrijalizacije i pozvao Europsku uniju da održi vodeću ulogu u pregovorima u svrhu uspostavljanja međunarodnog okvira koji će obuhvatiti klimatske promjene u razdoblju nakon 2012. i da održi visoku razinu postavljenih ciljeva u budućim diskusijama s međunarodnim partnerima, te ističe da do 2020. godine sveukupne emisije u svim industrijaliziranim zemljama treba smanjiti za 30 % u odnosu na razine iz 1990., kako bi se do 2050. postiglo smanjenje od 60 do 80 %.
- (7) UNFCCC zahtijeva od svih članica da formuliraju i primjenjuju nacionalne i, prema potrebi, regionalne programe koji će sadržavati mjere za ublažavanje klimatskih promjena.
- (8) Kyotskim protokolom uz UNFCCC, koji je u ime Europske zajednice odobren Odlukom Vijeća 2002/358/EZ ⁽²⁾, zahtijeva se da razvijene zemlje djelujući u okviru Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) rade na smanjivanju emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovstva koje ne podliježu Montrealskom protokolu.
- (9) Iako Zajednica nije potpisnica Čikaške konvencije iz 1944. o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija), sve su države članice potpisnice te Konvencije i članice ICAO-a. Države članice nastavljaju podupirati rad s drugim državama u ICAO-u u području razvijanja mjera za smanjenje utjecaja zrakoplovstva na klimatske promjene, uključujući i tržišne instrumente. Na šestoj sjednici Odbora ICAO-a za zaštitu okoliša u zrakoplovstvu 2004. utvrđeno je da je sustav trgovanja emisijama temeljen na novom pravnom instrumentu pod okriljem ICAO-a dovoljno nezanimljiv da bi se od njega odustalo. Zato u Rezoluciji A35-5 usvojenoj na 35. Skupštini ICAO-a u rujnu 2004. nije predložen novi pravni instrument, već je potvrđena otvorena trgovina emisijama i mogućnost za države da emisije iz međunarodnog transporta uključe u svoje sustave trgovanja emisijama. U Dodatku L Rezoluciji A36-22 usvojene na 36. Skupštini ICAO-a u rujnu 2007. države članice su pozvane da sustav trgovanja emisijama ne primjenjuju na operatere zrakoplova drugih država članica, osim na temelju međusobnog dogovora s tim državama. Imajući na umu da se Čikaškom konvencijom svakoj državi članici daje izričito pravo da na zrakoplove svih država na nediskriminatornoj osnovi primjenjuju vlastite zakone i druge propise, države članice Europske zajednice i petnaest drugih europskih država stavile su rezervu na tu rezoluciju i u skladu s Čikaškom rezolucijom pridržavaju pravo da na nediskriminatornoj osnovi propisuju i primjenjuju tržišne mjere na sve operatere zrakoplova svih država čiji zrakoplovi ulaze u njihovo državno područje, izlaze iz njega ili lete unutar njihovog državnog područja.
- (10) U šestom programu djelovanja Zajednice za okoliš, utvrđenom Odlukom br. 1600/2002/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ predviđeno je da Zajednica utvrđuje i provodi određene mjere za smanjivanje emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovstva ako uvođenje takvih mjera nije bilo dogovoreno u okviru ICAO-a do 2002. Vijeće je u više navrata, u svojim zaključcima donesenima u listopadu 2002., prosincu 2003. i listopadu 2004., zatražilo od Komisije da predloži mjere za smanjivanje utjecaja međunarodnog zračnog prometa na klimatske promjene.
- (11) Da bi se postigla potrebna značajna smanjenja u svim sektorima gospodarstva Zajednice trebalo bi provoditi odgovarajuće politike i mjere na nacionalnoj razini i na razini Zajednice. Ako utjecaj zrakoplovnog sektora nastavi rasti jednako brzo kao do sada, stupanj smanjenja ostvaren u okviru suzbijanja klimatskih promjena u drugim sektorima bio bi znatno umanjen.

⁽¹⁾ SL C 287 E, 29.11.2007., str. 344.

⁽²⁾ SL L 130, 15.5.2002., str. 1.

⁽³⁾ SL L 242, 10.9.2002., str. 1.

- (12) Komisija je svoju strategiju smanjivanja utjecaja zrakoplovstva na klimatske promjene iznijela u svojem priopćenju od 27. rujna 2005. pod naslovom „Smanjivanje utjecaja zrakoplovstva na klimatske promjene” koje je uputila Vijeću, Europskom parlamentu, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija. Kao dio sveobuhvatnog paketa mjera prema toj se strategiji predlaže uključivanje zrakoplovstva u sustav Zajednice trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova i predviđa se, u okviru druge faze Europskog programa o klimatskim promjenama, osnivanje radne skupine za zrakoplovstvo u kojoj će sudjelovati više zainteresiranih strana i koja će razmatrati načine uključivanja zrakoplovstva u navedeni sustav Zajednice. U svojim je zaključcima od 2. prosinca 2005. Vijeće utvrdilo da je sa stajališta gospodarstva i zaštite okoliša uključivanje zrakoplovnog sektora u sustav Zajednice najbolji način za nastavak djelatnosti i pozvalo Komisiju da do kraja 2006. iznese zakonodavni prijedlog. U svojoj rezoluciji od 4. srpnja 2006. o smanjivanju utjecaja zrakoplovstva na klimatske promjene ⁽¹⁾ Europski je parlament utvrdio da trgovanje emisijama može igrati određenu ulogu kao dio sveobuhvatnog paketa mjera za rješavanje problema utjecaja zrakoplovstva na klimu, pod uvjetom da bude osmišljeno na odgovarajući način.
- (13) U sveobuhvatni bi paket mjera isto tako trebalo uključiti operativne i tehnološke mjere. Poboľšanja u upravljanju zračnim prometom u skladu s programima Jedinствeno europsko nebo i SESAR mogla bi povećati ukupnu učinkovitost goriva do 12 %. Istraživanje novih tehnologija, uključujući metode povećanja učinkovitosti goriva kod zrakoplova, može dodatno smanjiti emisije iz zrakoplovstva.
- (14) Cilj izmjena Direktive 2003/87/EZ donesenih ovom Direktivom je smanjenje utjecaja na klimatske promjene koji se može pripisati zrakoplovstvu, uključivanjem emisija iz zrakoplovstva u sustav Zajednice.
- (15) Operateri zrakoplova imaju najizravniji nadzor nad vrstama zrakoplova koji su u upotrebi i načinom na koji se njima upravlja i zato bi trebali biti odgovorni za ispunjavanje obveza propisanih ovom Direktivom, koje uključuju izradu plana nadzora, provođenje nadzora i izvještavanje o emisijama u skladu s tim planom. Operater zrakoplova može se identificirati pomoću ICAO oznake ili bilo kakve priznate oznake koja se koristi za identifikaciju letova. Ako identitet operatera zrakoplova nije poznat, operaterom zrakoplova smatra se vlasnik zrakoplova ako on ne dokaže da je operater zrakoplova neka druga osoba.
- (16) Da ne bi došlo do narušavanja tržišnog natjecanja i da bi se poboljšala učinkovitost s obzirom na zaštitu okoliša, od 2012. trebalo bi uključiti emisije iz svih dolaznih i odlaznih letova s aerodroma u Zajednici.
- (17) Zajednica i njezine države članice trebale bi i dalje nastojati postići sporazum o globalnim mjerama za smanjivanje emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovstva. Sustav Zajednice može poslužiti kao model za trgovanje emisijama u cijelom svijetu. Zajednica i njezine države članice trebale bi ostati u kontaktu s trećim stranama tijekom provođenja ove Direktive i poticati treće zemlje na poduzimanje istih mjera. Ako neka treća zemlja donese mjere kojima se smanjuje utjecaj dolaznih letova u Zajednicu na klimu i čiji je učinak na okoliš barem jednak učinku ove Direktive, Komisija bi po savjetovanju s tom zemljom trebala razmotriti mogućnosti osiguravanja optimalne interakcije sustava Zajednice i navedenih mjera. Sustavi trgovanja emisijama koji se razvijaju u trećim zemljama počinju omogućavati optimalnu interakciju sa sustavom Zajednice s obzirom na uključivanje zrakoplovstva u te sustave. Dvostrani sporazumi o povezivanju sustava Zajednice s drugim sustavima trgovanja kako bi se uspostavio zajednički sustav, odnosno o uzimanju u obzir jednakovrijednih mjera kako bi se izbjeglo dvostruko reguliranje, mogli bi predstavljati korak naprijed prema globalnom sporazumu. Kod sklapanja takvih dvostranih sporazuma, Komisija može izmijeniti vrste zrakoplovnih djelatnosti uključenih u sustav Zajednice, a na temelju toga i ukupne količine emisijskih jedinica koje će biti izdane operaterima zrakoplova.
- (18) U skladu s načelom boljeg reguliranja, određene bi letove trebalo izuzeti iz sustava Zajednice. Da bi se izbjegla nerazmjerna administrativna opterećenja, iz sustava Zajednice trebalo bi izuzeti operatere u komercijalnom zračnom prijevozu koji tijekom svakog od tri uzastopna četveromjesečna razdoblja obave manje od 243 leta. To bi koristilo zrakoplovnim kompanijama koje obavljaju ograničeni broj letova u okviru sustava Zajednice, uključujući zrakoplovne kompanije iz zemalja u razvoju.
- (19) Zrakoplovstvo utječe na globalnu klimu kroz oslobađanje ugljičnog dioksida, dušikovih oksida, vodene pare te čestica sulfata i čađe. Prema procjeni IPPC-a, ukupni utjecaj zrakoplovstva na klimu sada je dva do četiri puta veći od učinka njegovih prijašnjih emisija samog

⁽¹⁾ SL C 303 E, 13.12.2006., str. 119.

ugljičnog dioksida. Nedavna istraživanja Zajednice pokazuju da bi ukupni utjecaj zrakoplovstva na klimu mogao biti dva puta veći od utjecaja samog ugljičnog dioksida. Međutim, ni u jednoj od ovih procjena nisu uzeti u obzir vrlo nesigurni učinci cirusa. U skladu s člankom 174. stavkom 2. Ugovora, okolišnu politiku Zajednice treba temeljiti na načelu opreza. Dok se ne postigne napredak u znanosti, sve učinke zrakoplovstva trebalo bi rješavati u najvećoj mogućoj mjeri. Emisijama dušikovih oksida baviti će se zakonodavstvo koje Komisija bude predložila 2008. godine. Trebalo bi poticati istraživanja vezana uz nastajanje kondenzacijskih tragova i cirusa te učinkovite mjere za njihovo ublažavanje, uključujući operativne i tehničke mjere.

- (20) Da bi se izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja, trebalo bi utvrditi usklađenu metodologiju za utvrđivanje ukupnih količina emisijskih jedinica koje će se izdavati i za raspodjelu tih emisijskih jedinica operaterima zrakoplova. Udjeli u emisijskim jedinicama dodjeljuju se putem dražbe u skladu s pravilima koja utvrđuje Komisija. Trebalo bi sačuvati posebne rezervne emisijske jedinice kako bi se osigurao pristup tržištu novim operaterima zrakoplova i pomoglo operaterima zrakoplova koji naglo povećaju broj ostvarenih tonskih kilometara. Operaterima zrakoplova koji su prestali s radom emisijske bi jedinice trebalo nastaviti izdavati do kraja razdoblja za koje su slobodne emisijske jedinice već raspodijeljene.
- (21) Primjereno je potpuno uskladiti omjere emisijskih jedinica koje se besplatno izdaju svim operaterima zrakoplova obuhvaćenih sustavom Zajednice, kako bi se za sve operatere zrakoplova osigurali jednaki uvjeti, pod uvjetom da letove svakog zrakoplovnog operatera u EU-u, iz EU-a i unutar EU-a nadzire jedna država članica u skladu s nediskriminatornim odredbama dvostranih sporazuma o uslugama zračnog prijevoza s trećim zemljama.
- (22) Zrakoplovstvo doprinosi ukupnom utjecaju ljudskog djelovanja na klimatske promjene, a utjecaj emisija stakleničkih plinova iz zrakoplova na okoliš može se ublažiti provođenjem mjera za savladavanje klimatskih promjena u Europskoj uniji i trećim zemljama, posebno u zemljama u razvoju, te financiranjem istraživanja i razvoja s ciljem ublažavanja i prilagođavanja, posebno u području aeronautike i zračnog prijevoza. Države članice odlučuju o nacionalnoj javnoj potrošnji u skladu s načelom supsidijarnosti. Ne dovodeći u pitanje
- to stajalište, prihode ostvarene prodajom emisijskih jedinica putem dražbe ili ekvivalentne iznose, u slučajevima kada je to potrebno zbog glavnih proračunskih načela države članice kao što su jedinstvo i univerzalnost, trebalo bi upotrijebiti za smanjivanje emisija stakleničkih plinova i za prilagođavanje utjecajima klimatskih promjena u Europskoj uniji i trećim zemljama, za financiranje istraživanja i razvoja s ciljem ublažavanja i prilagođavanja i za pokrivanje troškova primjene sustava Zajednice. Prihode od prodaje putem dražbe trebalo bi upotrijebiti i za prijevoz s niskim emisijama. Sredstva dobivena prodajom putem dražbe posebno bi trebalo koristiti za financiranje Fonda za globalnu energetsku učinkovitost i obnovljivu energiju i mjera za sprečavanje krčenja šuma i lakše prilagođavanje zemalja u razvoju. Odredbe ove Direktive koje se odnose na korištenje prihoda ne smiju prejudicirati odluke o korištenju prihoda ostvarenih prodajom emisijskih jedinica putem dražbe u širem smislu općeg preispitivanja Direktive 2003/87/EZ.
- (23) O odredbama o korištenju sredstava dobivenih prodajom putem dražbe trebalo bi obavijestiti Komisiju. Slanje takve obavijesti ne oslobađa državu članicu od obveze utvrđene u članku 88. stavku 3. Ugovora da Komisiju obavještava o određenim nacionalnim mjerama. Ovom se Direktivom ne dovodi u pitanje ishod bilo kakvog postupka za dodjelu državne potpore koji se može provoditi u skladu s člancima 87. i 88. Ugovora.
- (24) Da bi se povećala isplativost sustava Zajednice, operateri zrakoplova trebali bi imati mogućnost korištenja jedinica certificiranih smanjenja emisija (CER) i smanjenja emisije (ERU) iz projektnih aktivnosti, da bi mogli predavati emisijske jedinice do usklađenog ograničenja. Korištenje jedinica CER i ERU trebalo bi biti u skladu s kriterijima za njihovo prihvaćanje za primjenu u sustavu trgovanja kako je utvrđeno ovom Direktivom. Prosjek postotnih udjela koje je svaka država članica utvrdila za primjenu jedinica CER i ERU u prvom obvezujućem razdoblju prema Kyotskom protokolu iznosi približno 15 %.
- (25) Europsko Vijeće je u svojim zaključcima na zasjedanju u Bruxellesu 13. i 14. ožujka 2008. priznalo da opasnost od istjecanja ugljika u globalnom kontekstu konkurentnih tržišta predstavlja problem koji treba proučiti i kojemu se treba posvetiti u novoj direktivi o sustavu trgovanja emisijama, kako bi se mogle poduzeti odgovarajuće mjere u slučaju da međunarodni pregovori ne uspiju. Međunarodni sporazum i dalje ostaje najbolji način za rješavanje ovog pitanja.

- (26) Da bi se smanjilo administrativno opterećenje operatera zrakoplova, za svaki operater zrakoplova trebala bi biti nadležna jedna država članica. Države članice bi se morale pobrinuti da operateri zrakoplova kojima je poslovna dozvola izdana u toj državi članici, ili operateri zrakoplova koji nemaju poslovnu dozvolu ili su iz trećih zemalja, čije se emisije u baznoj godini uglavnom mogu pripisati toj državi članici, ispunjavaju uvjete iz ove Direktive. U slučaju da neki operater zrakoplova ne ispunjava zahtjeve iz ove Direktive i da nadležna država članica ni drugim izvršnim mjerama nije uspjela osigurati ispunjenje tih zahtjeva, države članice trebale bi djelovati solidarno. Prema tome, nadležna država članica trebala bi kao krajnje rješenje imati mogućnost zatražiti od Komisije da donese odluku o uvođenju zabrane poslovanja za predmetnog operatera zrakoplova na razini Zajednice.
- (27) Da bi se održao integritet obračunskog sustava za potrebe sustava Zajednice s obzirom na činjenicu da emisije iz međunarodnog zrakoplovstva nisu uključene u obveze država članica prema Kyotskom protokolu, emisijske jedinice dodijeljene zrakoplovnom sektoru trebalo bi koristiti samo za ispunjavanje obveza operatera zrakoplova da predaju emisijske jedinice u skladu s ovom Direktivom.
- (28) Da bi osigurale jednako postupanje sa svim operaterima zrakoplova, države članice trebale bi se ravnati prema usklađenim pravilima za primjenu sustava na operatere zrakoplova za koje su nadležne, u skladu s posebnim smjernicama koje će pripremiti Komisija.
- (29) Da bi se sačuvao okolišni integritet sustava Zajednice, jedinice koje predaju operateri zrakoplova trebale bi se računati samo za postizanje ciljnih smanjenja stakleničkih plinova kod kojih se te emisije uzimaju u obzir.
- (30) Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe (Eurocontrol) može posjedovati informacije koje bi mogle pomoći državama članicama ili Komisiji u ispunjavanju njihovih obaveza propisanih ovom Direktivom.
- (31) Odredbe sustava Zajednice koje se odnose na praćenje, prijavljivanje i verifikaciju emisija i na kazne koje se primjenjuju na operatere, trebalo bi primjenjivati i na operatere zrakoplova.
- (32) Komisija bi trebala preispitati funkcioniranje Direktive 2003/87/EZ u pogledu zrakoplovnih djelatnosti na temelju iskustava stečenih kroz njezinu primjenu i nakon toga trebala bi podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću.
- (33) Preispitivanje funkcioniranja Direktive 2003/87/EZ u vezi sa zrakoplovnim djelatnostima, trebalo bi u obzir uzeti ovisnost o zrakoplovstvu zemalja koje nemaju prikladne i usporedive alternativne mogućnosti prijevoza, zbog čega su jako ovisne o zračnom prijevozu i u kojima sektor turizma u velikoj mjeri doprinosi njihovom bruto domaćem proizvodu. Posebnu pozornost trebalo posvetiti ublažavanju ili čak eliminiranju svih problema povezanih s dostupnošću i konkurentnošću najudaljenijih regija Zajednice, kako je navedeno u članku 299. stavku 2. Ugovora, i problema vezanih uz obveze javnih službi u vezi s provedbom ove Direktive.
- (34) Budući da će Ministarska izjava o gibraltarskoj zračnoj luci, potpisana na prvom ministarskom sastanku Foruma o dijalogu o Gibraltaru 18. rujna 2006. u Kordobi, zamijeniti zajedničku deklaraciju o toj zračnoj luci usvojenu u Londonu 2. prosinca 1987., potpuna sukladnost s njom smatrat će se sukladnošću s navedenom deklaracijom iz 1987.
- (35) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebalo bi usvojiti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (36) Konkretno, Komisiju bi trebalo ovlastiti za donošenje mjera za prodaju putem dražbe emisijskih jedinica koje se ne moraju izdavati besplatno; za donošenje detaljnih pravila o upravljanju posebnim rezervama za određene operatere zrakoplova i o postupcima vezanima uz zahtjeve da Komisija odluči o uvođenju zabrane poslovanja za neke operatere zrakoplova; i za donošenje izmjena popisa zrakoplovnih djelatnosti iz Priloga I. u slučajevima kad treća zemlja uvodi mjere za smanjivanje utjecaja zrakoplovstva na klimatske promjene. Budući da su to mjere općeg karaktera, namijenjene za izmjenu nebitnih elemenata ove Direktive, *inter alia*, dopunjavanjem ove Direktive novim elementima koji nisu ključni, njih treba donositi u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom, predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (37) Budući da cilj ove Direktive države članice ne mogu ostvariti u dovoljnoj mjeri i da ga je zbog opsega i učinaka predloženih mjera lakše postići na razini Zajednice, Zajednica može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je navedeno u članku 5. Ugovora. Prema načelu razmjernosti, kako je navedeno u tom članku, ova Direktiva ne prelazi okvire onog što je potrebno da bi se taj cilj ostvario.
- (38) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj pripremi zakonodavstva ⁽²⁾, države članice se potiču da za vlastite potrebe i u interesu Zajednice izrađuju vlastite tablice koje će, koliko je to moguće, prikazati korelaciju između ove Direktive i mjera za prijenos u nacionalno zakonodavstvo i da te tablice objavljuju.

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

⁽²⁾ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

(39) Direktivu 2003/87/EZ 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. sljedeći naslov umeće se prije članka 1.:

„POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE”;

2. Članku 2. dodaje se sljedeći stavak:

„3. Podrazumijeva se da primjena ove Direktive na gibraltarsku zračnu luku ne dovodi u pitanje pravni položaj Kraljevine Španjolske, odnosno Ujedinjene Kraljevine u vezi sa sporom u pogledu suverenosti nad državnim područjem na kojem se ta zračna luka nalazi.”;

3. Članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) ‚emisije‘ znači ispuštanje u atmosferu stakleničkih plinova iz izvora u nekom postrojenju ili ispuštanje plinova iz zrakoplova pri obavljanju djelatnosti navedenih u Prilogu I. koji su određeni za te djelatnosti;”

(b) dodaju se sljedeće točke:

„(o) ‚operater zrakoplova‘ znači osoba koja upravlja zrakoplovom pri obavljanju zrakoplovnih djelatnosti navedenih u Prilogu I. ili, ako identitet te osobe vlasniku nije poznat ili ga ne navede, vlasnik zrakoplova;

(p) ‚operater komercijalnog zračnog prijevoza‘ znači operater koji uz naknadu pruža usluge redovnog ili izvanrednog zračnog prijevoza putnika, tereta ili pošte;

(q) ‚nadležna država članica‘ znači država članica odgovornu za upravljanje primjenom sustava Zajednice s obzirom na operatere zrakoplova u skladu s člankom 18.a;

(r) ‚pripisane emisije iz zrakoplovstva‘ znači emisije iz svih letova u okviru zrakoplovnih djelatnosti navedenih u Prilogu I., odnosno odlaznih letova iz zračne luke smještene na državnom području države članice i dolaznih letova iz treće zemlje u tu zračnu luku;

(s) ‚povijesne emisije iz zrakoplovstva‘ znači srednja vrijednost prosječnih godišnjih emisija u kalendar-skoj godini 2004., 2005. i 2006. iz zrakoplova koji se koriste u okviru zrakoplovnih djelatnosti navedenih u Prilogu I.”;

4. Iza članka 3. dodaje se sljedeće poglavlje:

„POGLAVLJE II.

ZRAKOPLOVSTVO

Članak 3.a

Područje primjene

Odredbe iz ovog poglavlja primjenjuju se na raspodjelu i izdavanje emisijskih jedinica vezanih uz zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I.

Članak 3.b

Zrakoplovne djelatnosti

Do 2. kolovoza 2009. Komisija je dužna u skladu s regulatornim postupkom spomenutim u članku 23. stavku 1. razviti smjernice za detaljno tumačenje zrakoplovnih djelatnosti navedenih u Prilogu I.

Članak 3.c

Ukupna količina emisijskih jedinica za zrakoplovstvo

1. Za razdoblje od 1. siječnja 2012. do 31. prosinca 2012. ukupna količina emisijskih jedinica koja se dodjeljuje operaterima zrakoplova istovjetna je 97 % povijesnih emisija iz zrakoplovstva.

2. Za razdoblje spomenuto u članku 11. stavku 2. koje započinje 1. siječnja 2013. i, ako nakon preispitivanja iz članka 30. stavku 4. ne bude nikakvih izmjena, za svako sljedeće razdoblje ukupna količina emisijskih jedinica koje se dodjeljuje operaterima zrakoplova istovjetna je 95 % povijesnih emisija iz zrakoplovstva pomnoženih s brojem godina u tom razdoblju.

Ovaj se postotak može preispitati u okviru općeg preispitivanja ove Direktive.

3. Komisija preispituje ukupnu količinu emisijskih jedinica koje se dodjeljuju operaterima zrakoplova u skladu s člankom 30. stavkom 4.

4. Do 2. kolovoza 2009. Komisija je dužna na temelju raspoloživih podataka utvrditi povijesne emisije iz zrakoplovstva, uključujući procjene koje se temelje na informacijama o stvarnom prometu. Ta se odluka razmatra u okviru Odbora spomenutog u članku 23. stavku 1.

Članak 3.d

Metoda raspodjele emisijskih jedinica za zrakoplovstvo putem dražbe

1. U razdoblju navedenom u članku 3.c stavku 1., 15 % emisijskih jedinica nudi se na dražbi.

2. Od 1. siječnja 2013., 15 % emisijskih jedinica nudi se na dražbi. Taj se postotak može povećati u okviru općeg pregleda ove Direktive.

3. Potrebno je donijeti uredbu s detaljnim odredbama prema kojima države članice na dražbi nude emisijske jedinice koje se ne moraju izdati besplatno u skladu sa stavcima 1. i 2. ovog članka ili članka 3.f stavka 8. Broj emisijskih jedinica koje svaka država članica u svakom razdoblju treba ponuditi na dražbi razmjern je njezinom udjelu u ukupnim pripisanim emisijama iz zrakoplovstva za sve države članice za referentnu godinu, koje su bile prijavljene u skladu s člankom 14. stavkom 3. i verificirane u skladu s člankom 15. Za razdoblje spomenuto u članku 3.c stavku 1. referentna godina jest 2010., a za svako sljedeće razdoblje spomenuto u članku 3.c referentna je godina kalendarska godina koja završava 24 mjeseca prije početka razdoblja na koje se odnosi dražba.

Ta se uredba, namijenjena izmjeni elemenata ove Direktive koji nisu ključni njezinim dopunjavanjem, usvaja u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 23. stavka 3.

4. O namjeni prihoda ostvarenih prodajom emisijskih jedinica putem dražbe odlučuju države članice. Te bi prihode trebalo upotrijebiti za savladavanje klimatskih promjena u Europskoj uniji i trećim zemljama, *inter alia*, za smanjivanje emisija stakleničkih plinova, za prilagođavanje utjecajima klimatskih promjena u Europskoj uniji i trećim zemljama, posebno u zemljama u razvoju, za financiranje istraživanja i razvoja s ciljem ublažavanja i prilagođavanja, uključujući i područje aeronautike i zračnog prijevoza, za smanjenje emisija kroz promet s malim emisijama i za pokrivanje troškova primjene sustava Zajednice. Dohodak od prodaje putem dražbe trebalo bi isto tako upotrijebiti za financiranje Fonda za globalnu energetska učinkovitost i obnovljive izvore energije i mjera za sprečavanje krčenja šuma.

Države članice izvješćuju Komisiju o aktivnostima poduzetima na temelju ovog stavka.

5. Podnošenje informacija Komisiji u skladu s ovom Direktivom ne oslobađa države članice od obveze izvješćivanja utvrđene u članku 88. stavku 3. Ugovora.

Članak 3.e

Raspodjela i izdavanje emisijskih jedinica operaterima zrakoplova

1. Za svako razdoblje spomenuto u članku 3.c, svaki operater zrakoplova može podnijeti zahtjev za dodjelu emisijskih jedinica koje se raspodjeljuju besplatno. Zahtjev se može podnijeti tako da se nadležnom tijelu u nadležnoj državi članici dostave verificirani podaci o tonskim kilometrima za zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. koje je predmetni operater obavio u promatranoj godini. U smislu ovog članka promatrana godina je kalendarska godina koja završava 24 mjeseca prije početka razdoblja

na koje se zahtjev odnosi u skladu s Prilozima IV. i V. ili, godina 2010. za razdoblje iz članka 3.c stavka 1. Zahtjev se podnosi najmanje 21 mjesec prije početka razdoblja na koje se odnosi, odnosno za razdoblje iz članka 3.c stavka 1. do 31. ožujka 2011.

2. Zahtjeve zaprimljene u skladu sa stavkom 1. države članice proslijeđuju Komisiji najmanje 18 mjeseci prije početka razdoblja na koje se zahtjevi odnose ili, za razdoblje iz članka 3.c stavka 1. do 30. lipnja 2011.

3. Najmanje 15 mjeseci prije početka svakog razdoblja iz članka 3.c stavka 2. ili, za razdoblje iz članka 3.c stavka 1. do 30. rujna 2011., Komisija je dužna izračunati i donijeti odluku kojom utvrđuje:

- (a) ukupnu količinu emisijskih jedinica koje se raspodjeljuju za navedeno razdoblje u skladu s člankom 3.c;
- (b) broj emisijskih jedinica koje treba ponuditi na dražbi u navedenom razdoblju u skladu s člankom 3.d;
- (c) broj emisijskih jedinica u posebnoj rezervi za operatere zrakoplova u navedenom razdoblju u skladu s člankom 3.f stavkom 1.;
- (d) broj emisijskih jedinica koje se u navedenom razdoblju dodjeljuju besplatno, tako da se od ukupne količine emisijskih jedinica utvrđene u skladu s točkom (a) oduzme broj emisijskih jedinica iz točaka (b) i (c); i
- (e) referentna vrijednost koja se primjenjuje za dodjelu besplatnih emisijskih jedinica operaterima zrakoplova koji su zahtjeve podnijeli Komisiji u skladu sa stavkom 2.

Referentna vrijednost spomenuta u točki (e), izražena kao broj emisijskih jedinica po tonskom kilometru, izračunava se tako da se podijeli broj emisijskih jedinica iz točke (d) sa zbrojem tonskih kilometara navedenih u zahtjevu podnesenom Komisiji u skladu sa stavkom 2.

4. U roku od tri mjeseca od dana kad Komisija donese odluku u skladu s člankom 3., svaka nadležna država članica mora izračunati i objaviti:

(a) ukupan broj emisijskih jedinica dodijeljenih za navedeno razdoblje svakom operateru čiji je zahtjev dostavljen Komisiji u skladu sa stavkom 2., koji se izračunava tako da se tonski kilometri navedeni u zahtjevu pomnože s referentnom vrijednošću spomenutom u stavku 3. točki (e); i

(b) količinu emisijskih jedinica dodijeljenju svakom operateru za svaku godinu, koja se izračuna tako da se ukupna količina dodijeljenih emisijskih jedinica za razdoblje izračunano prema točki (a) podijeli s brojem godina u razdoblju u kojem taj operater obavlja zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I.

5. Do 28. veljače 2012. i do 28. veljače svake sljedeće godine nadležno tijelo nadležne države članice izdaju svakom operateru zrakoplova broj emisijskih jedinica dodijeljenih tom operateru za predmetnu godinu u skladu s ovim člankom ili člankom 3.f.

Članak 3.f

Posebna rezerva za neke operatere zrakoplova

1. Za svako razdoblje iz članka 3.c stavka 2., 3 % od ukupne količine emisijskih jedinica koje treba raspodijeliti izdvaja se kao posebna rezerva za operatere zrakoplova:

(a) koji se počinju baviti zrakoplovnim djelatnostima navedenima u Prilogu I. nakon promatrane godine, za koje su podaci o tonskim kilometrima bili dostavljeni u skladu s člankom 3.e stavkom 1. za razdoblje navedeno u članku 3.c stavku 2.; ili

(b) koji u prosjeku ostvare povećanje broja tonskih kilometara za 18 % između promatrane godine za koju su podaci o tonskim kilometrima bili dostavljeni u skladu s člankom 3.e stavkom 1. za razdoblje iz članka 3.c stavka 2. i druge kalendarske godine toga razdoblja;

i čije djelatnosti u skladu s točkom (a) ili dodatne djelatnosti u skladu s točkom (b) niti u cijelosti niti djelomično nisu nastavak zrakoplovne djelatnosti koju je ranije obavljao neki drugi operater zrakoplova.

2. Operater zrakoplova koji ispunjava uvjete u skladu sa stavkom 1. može zatražiti besplatnu dodjelu emisijskih jedinica iz posebne rezerve tako da nadležnom tijelu nadležne države članice podnese zahtjev. Zahtjev se podnosi do 30. lipnja treće godine razdoblja iz članka 3.c stavka 2. na koje se odnosi.

Operateru zrakoplova se u skladu sa stavkom 1. točkom (b) ne može dodijeliti više od 1 000 000 emisijskih jedinica.

3. Zahtjev u skladu sa stavkom 2. mora:

(a) uključivati verificirane podatke o tonskim kilometrima u skladu s Prilozima IV. i V. za zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. koje operater zrakoplova obavi u drugoj kalendarskoj godini razdoblja spomenutog u članku 3.c stavku 2. na koji se zahtjev odnosi;

(b) sadržavati dokaz da su kriteriji za ispunjavanje uvjeta u skladu sa stavkom 1. ispunjeni; i

(c) kad se radi o operaterima zrakoplova na koje se odnosi stavak 1. točka (b), sadržavati:

i. postotak povećanja tonskih kilometara koje je predmetni operater zrakoplova ostvario između promatrane godine za koju su podneseni podaci o tonskim kilometrima u skladu s člankom 3.e stavkom 1. za razdoblje iz članka 3.c stavka 2. i druge kalendarske godine toga razdoblja;

ii. apsolutno povećanje tonskih kilometara koje je predmetni operater zrakoplova ostvario između promatrane godine za koju su podaci o tonskim kilometrima bili podneseni u skladu s člankom 3.e stavkom 1. za razdoblje iz članka 3.c stavka 2. i druge kalendarske godine toga razdoblja;

iii. apsolutno povećanje tonskih kilometara koje je predmetni operater zrakoplova ostvario između promatrane godine za koju su podaci o tonskim kilometrima bili podneseni u skladu s člankom 3.e stavkom 1. za razdoblje iz članka 3.c stavka 2. i druge kalendarske godine toga razdoblja, koje prekoračuje postotak naveden u stavku 1. točki (b).

4. Najkasnije 6 mjeseci od krajnjeg roka za podnošenje zahtjeva u skladu sa stavkom 2. države članice moraju Komisiji dostaviti zahtjeve zaprimljene u skladu s tim stavkom.

5. Najkasnije 12 mjeseci od roka za podnošenje zahtjeva u skladu sa stavkom 2. Komisija utvrđuje referentnu vrijednost koja se primjenjuje pri raspodjeli besplatnih emisijskih jedinica operaterima zrakoplova čiji su zahtjevi bili dostavljeni Komisiji u skladu sa stavkom 4.

U skladu sa stavkom 6., referentna vrijednost izračunava se tako da se broj emisijskih jedinica u posebnoj rezervi podijeli sa zbrojem:

- (a) tonских kilometara za operatere zrakoplova na koje se odnosi stavak 1. točka (a) navedenih u zahtjevima podnesenima Komisiji u skladu sa stavkom 3. točkom (a) i stavkom 4.; i
- (b) apsolutnog povećanja tonских kilometara koje prekoračuje postotak naveden u stavku 1. točki (b) za operatere zrakoplova na koje se odnosi stavak 1. točka (b) i koje je uključeno u zahtjevima podnesenima Komisiji u skladu sa stavkom 3. točkom (c) alinejom iii. i stavkom 4.

6. Na temelju referentne vrijednosti iz stavka 5. godišnje se po tonskom kilometru ne smije dodijeliti više emisijskih jedinica od količine koja se godišnje po tonskom kilometru dodijeli operaterima zrakoplova u skladu s člankom 3.e stavkom 4.

7. U roku od tri mjeseca od dana kad Komisija donese odluku u skladu sa stavkom 5., svaka država članica mora izračunati i objaviti:

- (a) količinu emisijskih jedinica dodijeljenih iz posebne rezerve svakom operateru zrakoplova čiji je zahtjev prosljedila Komisiji u skladu sa stavkom 4. Ove emisijske jedinice računaju se tako da se referentna vrijednost iz stavka 5. pomnoži sa:

- i. brojem tonских kilometara navedenim u zahtjevu podnesenom Komisiji u skladu sa stavkom 3. točkom (a) i stavkom 4., kad se radi o operaterima zrakoplova na koje se odnosi stavak 1. točka (a);
- ii. apsolutnim povećanjem tonских kilometara koje prekoračuje postotak naveden u stavku 1. točki (b) i koje je uključeno u zahtjev podnesen Komisiji u skladu sa stavkom 3. točkom (c) alinejom iii. i stavkom 4., kad se radi o operaterima zrakoplova na koje se odnosi stavak 1. točka (b); i

- (b) količinu emisijskih jedinica dodijeljenih svakom operateru zrakoplova za svaku godinu, koja se određuje tako da se podijeli količina emisijskih jedinica u skladu s točkom (a) s brojem punih kalendarskih godina preostalih u razdoblju koje se spominje u članku 3.c stavku 2. na koji se emisijska jedinica odnosi.

8. Sve neraspodijeljene emisijske jedinice iz posebne rezerve države članice nude na dražbi.

9. Komisija može utvrditi detaljna pravila o upravljanju posebnom rezervom u skladu s ovim člankom, uključujući i ocjenjivanje ispunjenosti kriterija za podobnost u skladu sa stavkom 1. Te mjere, namijenjene za izmjenu nebitnih elemenata ove Direktive njezinim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 23. stavka 3.

Članak 3.g

Planovi za praćenje i prijavljivanje

Nadležna država članica mora osigurati da svaki operater zrakoplova nadležnom tijelu te države članice podnese plan praćenja s utvrđenim mjerama za praćenje i prijavljivanje emisija i podataka o tonским kilometrima u svrhu podnošenja zahtjeva u skladu s člankom 3.e i da te planove odobri nadležno tijelo u skladu sa smjernicama donesenima u skladu s člankom 14.”;

5. sljedeći naslov i članak se umeću:

„POGLAVLJE III.

STACIONARNA POSTROJENJA

Članak 3.h

Područje primjene

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

6. Članak 6. stavak 2. točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) obvezu predaje emisijskih jedinica koje nisu izdane u skladu s poglavljem II., u količini jednakoj ukupnim emisijama postrojenja tijekom svake kalendarske godine, u skladu s verifikacijom iz članka 15., u roku od četiri mjeseca nakon završetka te godine”;

7. iza članka 11. dodaje se sljedeći naslov:

„POGLAVLJE IV.

ODREDBE KOJE SE ODOSE NA ZRAKOPLOVSTVO I STACIONARNA POSTROJENJA”;

8. u članku 11.a umeće se sljedeći stavak:

„1.a Tijekom razdoblja iz članka 3.c stavka 1. operateri zrakoplova mogu koristiti jedinice CER i ERU u visini do 15 % broja emisijskih jedinica koje moraju predati u skladu s člankom 12. stavkom 2.a.

Za kasnija razdoblja postotak jedinca CER i ERU koje se mogu koristiti vezano uz zrakoplovne djelatnosti preispituju se u okviru općeg preispitivanja ove Direktive, uzimajući u obzir promjene u međunarodnom režimu u vezi s klimatskim promjenama.

Komisija ovaj postotak mora objaviti najmanje šest mjeseci prije početka svakog razdoblja iz članka 3.c.”;

9. u članku 11.b stavku 2. riječi „postrojenja koja su obuhvaćena” zamjenjuje se riječju „aktivnosti koje su obuhvaćene”;

10. članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. iza riječi „svrhu” umeću se riječi „ispunjava obveza operatera zrakoplova u skladu sa stavkom 2.a ili”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

„2.a. Nadležne države članice osiguravaju da do 30. travnja svake godine svaki operater zrakoplova preda broj emisijskih jedinica jednak ukupnim emisijama u prethodnoj kalendarskoj godini iz zrakoplovnih djelatnosti navedenih u Prilogu I. koje obavlja taj operater, verificiranim u skladu s člankom 15. Države članice moraju se pobrinuti da emisijske jedinice predane u skladu s ovim stavkom budu nakon toga poništene.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Države članice osiguravaju da do 30. travnja svake godine svaki operater postrojenja preda broj emisijskih jedinica, osim onih izdanih u skladu s poglavljem II., jednak ukupnim emisijama u prethodnoj kalendarskoj godini iz toga postrojenja, verificiranih u skladu s člankom 15., te da one nakon toga budu poništene.”;

11. u članku 13. stavku 3. riječi „člankom 12. stavkom 3.” zamjenjuju se riječima „člankom 12. stavkom 2.a ili stavkom 3.”;

12. članak 14. mijenja se kako slijedi:

(a) u prvoj rečenici stavka 1.:

i. nakon riječi „te djelatnosti” dodaju se riječi „i o podacima o tonskim kilometrima u svrhu podnošenja zahtjeva u skladu s člancima 3.e ili 3.f”;

ii. riječi „, do 30. rujna 2003.” brišu se;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Države članice osiguravaju da u skladu sa smjernicama svaki operater ili operater zrakoplova nakon završetka svake kalendarske godine nadležnom tijelu prijavljuje emisije ispuštene u toj godini iz postrojenja ili od 1. siječnja 2010. iz zrakoplova, kojima upravlja.”

13. Članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Verifikacija

Države članice osiguravaju da izvješća koja podnesu operateri i operateri zrakoplova u skladu s člankom 14. stavkom 3. budu verificirane u skladu s kriterijima utvrđenima u Prilogu V. i svim detaljnim odredbama koje Komisija donese u skladu s ovim člankom te da nadležno tijelo bude o tome obaviješteno.

Države članice osiguravaju da operater zrakoplova čije izvješće ne bude verificirano kao zadovoljavajuće do 31. ožujka svake godine za emisije iz prethodne godine, u skladu s kriterijima utvrđenima u Prilogu V. i svim detaljnim odredbama koje Komisija donese u skladu s ovim člankom, ne može dalje prenositi emisijske jedinice dok prijava toga operatera ili operatera zrakoplova ne bude verificirana kao zadovoljavajuća.

Komisija može donositi detaljne odredbe za verifikaciju prijave u skladu s člankom 14. stavkom 3. i zahtjeva u skladu s člancima 3.e i 3.f koje podnose operateri zrakoplova, uključujući i postupke za verifikaciju koje trebaju koristiti verifikatori, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 23. stavka 2.”;

14. članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. riječi „najkasnije do 31. prosinca 2003.” brišu se;

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

„2. Države članice osiguravaju da imena operatera i operatera zrakoplova koji krše zahtjeve za predaju dovoljnog broja emisijskih jedinica u skladu s ovom Direktivom budu objavljena.

3. Države članice osiguravaju da svaki operater ili operater zrakoplova koji do 30. travnja svake godine ne preda dovoljan broj emisijskih jedinica za pokrivanje svojih emisija tijekom prethodne godine, bude dužan platiti kaznu za prekomjerne emisije. Kazna za prekomjerne emisije iznosi EUR 100 za svaku emitiranu tonu ekvivalenta ugljikovog dioksida za koju operater ili operater zrakoplova nije predao emisijske jedinice. Plaćanje kazne za prekomjerne emisije ne oslobađa operatera ili operatera zrakoplova od obveze da preda iznos emisijskih jedinica jednak tim prekomjernim emisijama kad predaje emisijske jedinice za sljedeću kalendarsku godinu.”;

(c) dodaju se sljedeći stavci:

„5. U slučaju da operater zrakoplova ne ispuni zahtjeve iz ove Direktive i kad druge izvršne mjere ne osiguraju ispunjavanje tih zahtjeva, država članica koja je za njega nadležna može zatražiti od Komisije da donese odluku o nametanju zabrane poslovanja predmetnom operateru zrakoplova.

6. Svaki zahtjev nadležne države članice u skladu sa stavkom 5. mora uključivati:

(a) dokaz da operater zrakoplova nije ispunio svoje obveze u skladu s ovom Direktivom;

(b) pojedinosti o izvršnim mjerama koje je poduzela ta država članica;

(c) obrazloženje za nametanje zabrane poslovanja na razini Zajednice; i

(d) preporuku za obim zabrane poslovanja na razini Zajednice i sve uvjete koje bi trebalo primijeniti.

7. Kada se zahtjevi poput onih spomenutih u stavku 5. upute Komisiji, Komisija mora o tome obavijestiti druge države članice preko njihovih predstavnika u Odboru iz članka 23. stavka 1. u skladu s pravilima postupka Odbora.

8. Ako to bude primjereno i izvedivo, prije donošenja odluke na temelju zahtjeva u skladu sa stavkom 5.

konzultiraju se tijela nadležna za regulatorni nadzor nad predmetnim operaterom zrakoplova. Kad god je moguće, konzultacije zajednički obavljaju Komisija i države članice.

9. Kad Komisija razmatra mogućnost donošenja odluke na temelju zahtjeva u skladu sa stavkom 5., predmetnom operateru zrakoplova mora priopćiti bitne činjenice i razloge koji čine osnovu za donošenje takve odluke. Predmetni operater zrakoplova ima mogućnost Komisiji dostaviti svoje primjedbe u pisanom obliku u roku od 10 radnih dana od datuma priopćenja.

10. U skladu s regulatornim postupkom spomenutim u članku 23. stavku 2., Komisija može na zahtjev države članice donijeti odluku i nametnuti zabranu poslovanja predmetnom operateru zrakoplova.

11. Svaka država članica na svojem državnom području provodi sve odluke donesene u skladu sa stavkom 10. O svim mjerama poduzetima za provođenje tih odluka obavještava Komisiju.

12. Detaljna pravila o postupcima spomenutima u ovom članku utvrđuju se prema potrebi. Mjere predviđene za izmjenu nebitnih elemenata ove Direktive njezinim dopunjavanjem donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 23. stavka 3.”;

15. sljedeći se članci umeću:

„Članak 18.a

Nadležna država članica

1. Nadležna država članica za operatera zrakoplova je:

(a) država članica koja je tom operateru zrakoplova izdala poslovnu dozvolu, kad se radi o operateru zrakoplova s važećom poslovnom dozvolom koju mu je država članica izdala u skladu s odredbama Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika (*) i

(b) u svim ostalim slučajevima, država članica s najvećim procijenjenim pripisanim emisijama iz zrakoplovstva ispuštenih tijekom letova koje je taj operater zrakoplova obavio u baznoj godini.

2. Ako se u prve dvije godine bilo kojega razdoblja iz članka 3.c nijedna od pripisanih zrakoplovnih emisija iz letova koje obavi operater zrakoplova iz stavka 1. točke (b) ovog članka ne pripíše državi članici koja je za njega nadležna, taj se operater zrakoplova za sljedeće razdoblje prebacuje pod nadležnost druge države članice. Nova nadležna država članica jest država članica s najvećim procijenjenim pripisanim zrakoplovnim emisijama iz letova koje je taj operater zrakoplova obavio tijekom prve dvije godine prethodnog razdoblja.

3. Na temelju najboljih raspoloživih informacija, Komisija će:

(a) prije 1. veljače 2009. objaviti popis operatera zrakoplova koji su 1. siječnja 2006. ili nakon toga obavljali zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I., u kojem za svakog operatera zrakoplova navodi nadležnu državu članicu u skladu sa stavkom 1.; i

(b) prije 1. veljače svake sljedeće godine ažurirati popis, dodajući operatere zrakoplova koji su naknadno obavljali zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I.

4. U skladu s regulatornim postupkom iz članka 23. stavka 2. Komisija može razviti smjernice za upravljanje operaterima u skladu s ovom Direktivom, po kojima će se ravnati nadležne države članice.

5. U smislu stavka 1., „bazna godina” za operatera koji je u Zajednici počeo poslovati nakon 1. siječnja 2006. znači prvu kalendarsku godinu poslovanja, a u svim drugim slučajevima znači kalendarsku godinu koja započinje 1. siječnja 2006.

Članak 18.b

Pomoć Eurocontrola

Za potrebe ispunjavanja svojih obveza u skladu s člankom 3.c stavkom 4. i člankom 18.a, Komisija može zatražiti pomoć Eurocontrola ili neke druge relevantne organizacije i u tu svrhu s njima sklopiti odgovarajuće sporazume.

(*) SL L 240, 24.8.1992., str. 1.”;

16. u članku 19. stavak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) zadnja rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Navedena Uredba mora uključivati i odredbe o primjeni i utvrđivanju jedinica CER i ERU u sustavu

Zajednice i praćenju razine te primjene, kao i odredbe kod kojih se u obzir uzima uključivanje zrakoplovnih djelatnosti u sustav Zajednice.”;

(b) dodaje se sljedeći podstavak:

„Uredbom o standardiziranom i osiguranom sustavu registara osigurava se da količina prenesenih emisijskih jedinica i jedinica CER i ERU, koje operateri zrakoplova predaju na račune država članica za povlačenje emisijskih jedinica iz opticaja za prvo obvezujuće razdoblje prema Kyotskom protokolu, bude takva da te emisijske jedinice i jedinice CER i ERU odgovaraju emisijama uključenima u ukupne količine emisija koje su za to razdoblje navedene u nacionalnim registrima država članica.”;

17. u članku 23. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Prilikom upućivanja na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir i odredbe iz njezinog članka 8.”;

18. umeće se sljedeći članak:

„Članak 25.a

Mjere trećih zemalja za smanjivanje utjecaja zrakoplovstva na klimatske promjene

1. Ako treća zemlja donese mjere za smanjivanje utjecaja koji na klimatske promjene imaju letovi s polijetanjem iz te zemlje i slijetanjem u Zajednici, Komisija nakon savjetovanja s tom trećom zemljom i s državama članicama u okviru Odbora spomenutog u članku 23. stavku 1. razmatra postojeće mogućnosti za osiguravanje optimalne interakcije između sustava Zajednice i mjera te zemlje.

Prema potrebi Komisija može donijeti izmjene koje omogućuju isključivanje dolaznih letova iz predmetne treće zemlje iz zrakoplovnih djelatnosti navedenih u Prilogu I., ili na temelju kojih se mogu napraviti izmjene popisa zrakoplovnih djelatnosti iz Priloga I. koje se zahtijevaju na temelju nekog sporazuma u skladu s četvrtim podstavkom. Te mjere, predviđene za izmjenu nebitnih elemenata ove Direktive, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 23. stavka 3.

Komisija može Europskom parlamentu i Vijeću predložiti i bilo kakve druge izmjene ove Direktive.

Isto tako, Komisija može prema potrebi davati preporuke Vijeću za otvaranje pregovora s ciljem zaključivanja sporazuma s predmetnim trećim zemljama, u skladu s člankom 300. stavkom 1. Ugovora.

2. Zajednica i njezine države članice i dalje nastoje postići dogovor o globalnim mjerama za smanjivanje emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovstva. U svjetlu takvih dogovora, Komisija razmatra postoji li potreba za izmjenama ove Direktive s obzirom na njezinu primjenu na operatere zrakoplova.”;

19. članak 28. mijenja se kako slijedi:

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

„(b) koji treba biti odgovoran za predaju emisijskih jedinica, izuzimajući emisijske jedinice izdane u skladu s poglavljem II., koje odgovaraju ukupnim emisijama iz udruženih postrojenja, odstupajući od članka 6. stavka 2. točke (e) i članka 12. stavka 3; i”;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Povjerenik podliježe kaznama koje se primjenjuju u slučaju kršenja zahtjeva za predaju dovoljnog broja emisijskih jedinica, osim emisijskih jedinica izdanih u skladu s poglavljem II., za pokrivanje ukupnih emisija iz udruženih postrojenja, odstupajući od članka 16. stavaka 2., 3. i 4.”;

20. članku 30. dodaje se sljedeći stavak:

„4. Do 1. prosinca 2014. Komisija na temelju praćenja i iskustva stečenog kroz primjenu ove Direktive preispituje funkcioniranje ove Direktive s obzirom na zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. i prema potrebi priprema prijedloge za Europski parlament i Vijeće u skladu s člankom 251. Ugovora. Pritom Komisija s posebnom pozornošću razmatra sljedeće:

(a) implikacije i utjecaj ove Direktive s obzirom na sveukupno funkcioniranje sustava Zajednice;

(b) funkcioniranje tržišta zrakoplovnih emisijskih jedinica, posebno s obzirom na moguće narušavanje tržišta;

(c) okolišnu učinkovitost sustava Zajednice i razinu do koje bi ukupnu količinu emisijskih jedinica koje se dodjeljuju operaterima prema članku 3.c trebalo smanjiti u skladu s ukupnim ciljevima Europske unije u pogledu smanjenja emisija;

(d) utjecaj sustava Zajednice na sektor zrakoplovstva, uključujući pitanje konkurentnosti, posebno uzimajući u obzir utjecaj politika o klimatskim promjenama koje se na zrakoplovstvo primjenjuju izvan Europske unije;

(e) održavanje posebne rezerve za operatere, uzimajući u obzir vjerojatno približavanje stopa rasta u cijeloj zrakoplovnoj industriji;

(f) utjecaj sustava Zajednice na strukturnu ovisnost otoka, regija bez izlaza na more, perifernih regija i najudaljenijih regija Zajednice o zrakoplovnom prijevozu.

(g) je li potrebno uvesti pristupni sustav koji bi olakšao trgovanje emisijskim jedinicama između operatera zrakoplova i operatera postrojenja istodobno osiguravajući da ne bude transakcija koje rezultiraju neto prijenosom emisijskih jedinica s operatera zrakoplova na operatere postrojenja.;

(h) implikacije pragova za isključivanje kako je navedeno u Prilogu I., s obzirom na potvrđenu najveću uzletnu masu i broj prijevoza koje operater zrakoplova obavi u jednoj godini;

(i) utjecaj izuzimanja iz sustava Zajednice nekih letova koji se obavljaju u okviru obveza javnih službi nametnutih u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (*);

(j) razvoj i mogućnosti budućeg razvoja učinkovitosti zrakoplovstva i posebno napredak u postizanju cilja Savjetodavnog vijeća za istraživanja na području aeronautike u Europi (ACARE) da se razviju i predstave tehnologije koje mogu smanjiti potrošnju goriva za 50 % do 2020. te jesu li potrebne daljnje mjere za povećanje učinkovitosti;

(k) razvoj znanstvenog shvaćanja utjecaja kondenzacijskih tragova i cirusa nastalih zbog zrakoplovnih djelatnosti na klimatske promjene, s ciljem predlaganja učinkovitih mjera za njihovo ublažavanje.

Nakon toga Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću.

(*) SL L 240, 24.8.1992., str. 8.”

21. nakon članka 30. umeće se sljedeći naslov:

„POGLAVLJE V.

ZAVRŠNE ODREDBE”;

22. Prilozi I., IV. i V. mijenjaju se u skladu s Prilogom ove Direktive.

Članak 2.

Prijenos

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom prije 2. veljače 2010. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kad države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine toga upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija o tome obavješćuje druge države članice.

Članak 3.

Stupanje na snagu

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

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 19. studenoga 2008.

Za Europski parlament
Predsjednik
H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće
Predsjednik
J.-P. JOUYET

PRILOG

Prilozi I., IV. i V. Direktive 2003/87/EZ mijenjaju se kako slijedi:

1. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se mijenja i glasi:

„KATEGORIJE DJELATNOSTI NA KOJE SE ODNOSI OVA DIREKTIVA“:

(b) u stavku 2. prije tablice dodaje se sljedeći podstavak:

„Od 1. siječnja 2012. uključuju se svi letovi sa slijetanjem u i polijetanjem iz zračnih luka koje se nalaze na državnom području države članice na koju se odnosi Ugovor.“;

(c) dodaje se sljedeća kategorija djelatnosti:

<p>„Zrakoplovstvo</p> <p>Letovi sa slijetanjem u i polijetanjem iz zračnih luka koje se nalaze na državnom području države članice na koju se odnosi Ugovor.</p> <p>Ova djelatnost ne uključuje:</p> <p>(a) letove koji se obavljaju isključivo radi prijevoza, po službenom zadatku, vladajućeg monarha i članova njegove uže obitelji, šefa države, predsjednika i članova vlade, države koja nije država članica, ako je to potkrijepljeno odgovarajućim indikatorom statusa u planu leta;</p> <p>(b) vojne letove koji se obavljaju vojnim zrakoplovima, te carinske i policijske letove;</p> <p>(c) letove vezane uz potragu i spašavanje, letove u svrhu gašenja požara, humanitarne letove i letove za potrebe hitne medicinske službe, koje odobri odgovarajuće nadležno tijelo;</p> <p>(d) letove koji se obavljaju isključivo prema vizualnim pravilima letenja kako je utvrđeno u Prilogu 2. Čikaške konvencije;</p> <p>(e) letove koji završavaju u zračnoj luci iz koje je predmetni zrakoplov poletio i tijekom kojih nije bilo slijetanja;</p> <p>(f) vježbovni letovi koji se provode isključivo zbog stjecanja dozvole ili ovlaštenja, ako se radi o letačkoj posadi te ako je to popraćeno odgovarajućom napomenom u planu leta, pod uvjetom da ti letovi ne služe za prijevoz putnika i/ili tereta, niti za prazni ili tehnički let zrakoplova;</p> <p>(g) letove koji se obavljaju isključivo u svrhu znanstvenog istraživanja ili u svrhu provjere, testiranja ili certificiranja zrakoplova, opreme zrakoplova ili zemaljske opreme;</p> <p>(h) letove koji se obavljaju zrakoplovima čija je najveća certificirana uzletna masa ispod 5 700 kg;</p> <p>(i) letove koji se obavljaju u okviru obveza javnih službi, propisanih u skladu s Uredbom (EEZ) br. 2408/92 na linijama u najudaljenijim regijama, kako je navedeno u članku 299. stavku 2. Ugovora, ili na linijama gdje ponuđeni kapaciteti ne prekoračuju 30 000 sjedala na godinu; i</p> <p>(j) letove koji bi, kad ne bi bilo ove točke, spadali u ovu djelatnost, ako ih obavi operater u komercijalnom zračnom prijevozu:</p> <p>— koji ostvari manje od 243 leta po razdoblju tijekom tri uzastopna četveromjesečna razdoblja; ili</p> <p>— čije ukupne godišnje emisije iz svih letova iznose manje od 10 000 tona.</p> <p>Letovi koji se obavljaju isključivo radi prijevoza, po službenom zadatku, vladajućeg monarha i članova njegove uže obitelji, šefa države, predsjednika i članova vlada neke države članice, po ovoj se točki ne smiju isključiti.“</p>	<p>Ugljični dioksid</p>
--	-------------------------

2. Prilog IV. mijenja se kako slijedi:

(a) iza naslova Priloga umeće se sljedeći naslov:

„DIO A – Praćenje i izvješćivanje o emisijama iz stacionarnih postrojenja”;

(b) dodaje se sljedeći dio:

„DIO B – Praćenje i izvješćivanje o emisijama iz zrakoplovstva

Praćenje emisija ugljičnog dioksida

Emisije se prate na temelju izračuna. Emisije se izračunavaju pomoću formule:

Potrošnja goriva × emisijski faktor

Potrošnja goriva obuhvaća gorivo koje potroši pomoćni generator. Kad god je moguće koristi se stvarna potrošnja goriva po svakom letu, koja se izračunava prema sljedećoj formuli:

Količina goriva sadržana u spremnicima zrakoplova po završetku punjenja gorivom za određeni let – količina goriva sadržana u spremnicima zrakoplova po završetku punjenja gorivom za sljedeći let + punjenje gorivom za taj sljedeći let.

Ako podaci o stvarnoj potrošnji goriva nisu raspoloživi, podaci o potrošnji goriva procjenjuju se na temelju najboljih raspoloživih podataka uz primjenu standardizirane metode po razinama.

Primjenjuju se standardni emisijski faktori IPCC-a uzeti iz Smjernica IPCC-a za izradu popisa stakleničkih plinova iz 2006. ili kasnije dopune tih smjernica, osim u slučajevima kada su točniji emisijski faktori koje su za određene djelatnosti utvrdili nezavisni akreditirani laboratoriji uz primjenu prihvaćenih analitičkih metoda. Emisijski faktor za biomasu je nula.

Za svaki let i za svako gorivo radi se zaseban izračun.

Izvješćivanje o emisijama

Svaki operater zrakoplova u svoje izvješće u skladu s člankom 14. stavkom 3. mora navesti sljedeće informacije:

A. Podatke za identifikaciju operatera zrakoplova, koji uključuju:

- ime operatera zrakoplova,
- državu članicu koja je za njega nadležna,
- njegovu adresu, uključujući poštanski broj i zemlju i, ako nije ista, njegovu kontakt adresu u nadležnoj državi članici,
- brojeve registracija zrakoplova i tipove zrakoplova korištenih za obavljanje zrakoplovnih djelatnosti navedenih u Prilogu I. kojima se bavio operater zrakoplova u razdoblju na koje se izvješće odnosi,
- broj certifikata i tijelo koje je izdalo svjedodžbu o sposobnosti i poslovnu dozvolu u skladu s kojima je operater zrakoplova obavio zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I.,
- adresu, broj telefona, faksa i adresu elektroničke pošte kontakt osobe, i
- ime vlasnika zrakoplova.

B. Za svaku vrstu goriva za koju se izračunavaju emisije:

- potrošnju goriva,
- emisijski faktor,

- ukupna količina skupnih emisija iz svih letova obavljenih tijekom razdoblja obuhvaćenog izvješćem, u okviru djelatnosti navedenih u Prilogu I. kojima se bavi operater zrakoplova,
- skupne emisije iz:
 - svih letova obavljenih tijekom razdoblja obuhvaćenog izvješćem, u okviru djelatnosti navedenih u Prilogu I. kojima se bavi operater zrakoplova, s uzlijetanjem iz zračne luke smještene na državnom području države članice i slijetanjem u zračnu luku smještenu na državnom području iste države članice,
 - svih ostalih letova obavljenih tijekom razdoblja obuhvaćenog izvješćem, u okviru djelatnosti navedenih u Prilogu I. kojima se bavi operater zrakoplova,
- skupne emisije iz svih letova obavljenih tijekom razdoblja obuhvaćenog izvješćem, u okviru djelatnosti navedenih u Prilogu I. kojima se bavi operater zrakoplova:
 - s polijetanjem iz svake države članice, i
 - iz treće zemlje sa slijetanjem u svaku državu članicu,
- faktor nesigurnosti.

Praćenje podataka o tonskim kilometrima za potrebe članka 3.e i 3.f

U svrhu podnošenja zahtjeva za dodjelu emisijskih jedinica u skladu s člankom 3.e stavkom 1. ili člankom 3.f stavkom 2., količina zrakoplovnih djelatnosti računa se u tonskim kilometrima pomoću sljedeće formule:

tonski kilometri = udaljenost × korisni teret

gdje:

„udaljenost” znači udaljenost velikog kruga između polazne zračne luke i dolazne zračne luke plus dodatni fiksni faktor od 95 km; i

„korisni teret” znači ukupnu masu tereta, pošte ili putnika koji se prevoze.

Kod izračuna korisnog tereta:

- broj putnika je broj osoba u zrakoplovu, bez članova posade,
- operater zrakoplova može odabrati hoće li za putnike i prijavljenu prtljagu primijeniti stvarnu ili standardnu masu koja je navedena u dokumentaciji o masi i ravnoteži za relevantne letove ili pridruženu vrijednost od 100 kg za svakog putnika i njegovu prijavljenu prtljagu.

Podnošenje podataka o tonskim kilometrima u smislu članka 3.e i 3.f

Svaki operater zrakoplova u svom zahtjevu u skladu s člankom 3.e stavkom 1. ili člankom 3.f stavkom 2. mora navesti sljedeće informacije:

A. Podatke za identifikaciju operatera zrakoplova, koji obuhvaćaju:

- ime operatera zrakoplova,
- njegovu nadležnu državu članicu,
- njegovu adresu, uključujući poštanski broj, zemlju i, ako nije ista, njegovu kontakt adresu u nadležnoj državi članici,
- brojeve registracija zrakoplova i vrste zrakoplova korištene tijekom godine, obuhvaćene zahtjevom za obavljanje zrakoplovnih djelatnosti iz Priloga I. kojima se bavi operater zrakoplova,

- broj certifikata i tijelo koje je izdalo svjedodžbu o sposobnosti i poslovnu dozvolu u skladu s kojima je operater zrakoplova obavio zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I.,
- adresu, broj telefona, faksa i adresu elektronske pošte kontakt osobe i
- ime vlasnika zrakoplova.

B. Podatke o tonskim kilometrima:

- broj letova po paru zračnih luka,
- broj putničkih kilometara po paru zračnih luka,
- odabranu metodu za izračun mase putnika i prijavljene prtljage,
- ukupan broj tonskih kilometara za sve letove obavljene tijekom godine na koju se izvješće odnosi, koji spadaju u zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. kojima se bavi predmetni operater zrakoplova.”;

3. Prilog V. mijenja se kako slijedi:

- (a) iza naslova Priloga umeće se sljedeći naslov:

„DIO A – verifikacija emisija iz stacionarnih postrojenja”;

- (b) sljedeći se dio dodaje:

„DIO B – verifikacija emisija iz zrakoplovnih djelatnosti

13. Na verifikaciju prijava emisija iz letova koji spadaju u zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. primjenjuju se opća načela i metodologija utvrđeni u ovom Prilogu.

U tu svrhu:

- (a) u stavku 3. uputa na operatera tumači se kao uputa na operatera zrakoplova, a u točki (c) toga stavka, uputa na postrojenje tumači se kao uputa na zrakoplov korišten za obavljanje djelatnosti obuhvaćenih prijavom;
- (b) u stavku 5. uputa na postrojenje tumači se kao uputa na operatera zrakoplova;
- (c) u stavku 6. uputa na djelatnosti koje se obavljaju u postrojenju tumače se kao uputa na zrakoplovne djelatnosti obuhvaćene prijavom koje obavlja operater zrakoplova;
- (d) u stavku 7. uputa na lokaciju postrojenja tumači se kao uputa na lokacije koje operater zrakoplova koristi za obavljanje zrakoplovnih djelatnosti obuhvaćenih prijavom;
- (e) u stavicima 8. i 9. upute na izvore emisija u postrojenju tumače se kao upute na zrakoplov za koji je odgovoran operater zrakoplova; i
- (f) u stavicima 10. i 12. upute na operatera tumače se kao uputa na operatera zrakoplova.

Dodatne odredbe za verifikaciju prijava emisija iz zrakoplovstva

14. Verifikator posebno provjerava sljedeće:

- (a) da su svi letovi koji spadaju u zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. uzeti u obzir. Pri tome si verifikator pomaže podacima o vremenskom rasporedu i drugim podacima o prometu operatera zrakoplova, uključujući podatke koje je taj operater zatražio od Eurocontrola.
- (b) da se u cjelini podudaraju podaci o ukupnoj potrošnji goriva i podaci o gorivu koje je kupljeno ili drukčije nabavljeno za zrakoplov kojim se obavlja predmetna zrakoplovna djelatnost.

Dodatne odredbe za verifikaciju podataka o tonskim kilometrima u smislu članaka 3.e i 3.f

15. Opća načela i metodologija za verifikaciju prijave emisija u skladu s člankom 14. stavkom 3., kako je utvrđeno u ovom Prilogu, prema potrebi se na primjeren način primjenjuju na verifikaciju podataka o tonskim kilometrima u zračnom prometu.
 16. Verifikator posebno provjerava jesu li u prijavi operatera u skladu s člancima 3.e stavkom 1. i 3.f stavkom 2. uzeti u obzir samo stvarno obavljene letove koji spadaju u zrakoplovne djelatnosti navedene u Prilogu I. za koje je odgovoran predmetni operater zrakoplova. Pri obavljanju te zadaće verifikator se služi podacima o prometu operatera zrakoplova, uključujući podatke koje je od Eurocontrola zatražio taj operater. Osim toga, verifikator mora provjeriti jesu li količine korisnog tereta koje je prijavio operater zrakoplova u skladu sa zapisima o korisnom teretu koje taj operater vodi iz sigurnosnih razloga.”.
-