

**EUROPOS SAJUNGA**

**EUROPOS PARLAMENTAS**

**TARYBA**

Strasbūras, 2023 m. gegužės 10 d.  
(OR. en)

2021/0207 (COD)  
LEX 2234

PE-CONS 8/1/23  
REV 1

CLIMA 44  
ENV 85  
AVIATION 12  
MI 69  
IND 32  
ENER 50  
ICAO 2  
RELEX 118  
CODEC 104

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA, KURIA IŠ DALIES KEIČIAMA  
DIREKTYVA 2003/87/EB, KIEK TAI SUSIJĘ SU AVIACIJOS SEKTORIAUS INDĒLIU  
SIEKIANČI VISOS SAJUNGOS EKONOMIKOS IŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ KIEKIO  
MAŽINIMO TIKSLO IR TINKAMU PASAULINĖS RINKOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMU**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS  
DIREKTYVA (ES) 2023/...**

**2023 m. gegužės 10 d.**

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, kiek tai susiję su aviacijos sektoriaus indėliu  
siekiant visos Sąjungos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir  
tinkamu pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimu**

**(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>1</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>2</sup>,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> OL C 152, 2022 4 6, p. 152.

<sup>2</sup> OL C 301, 2022 8 5, p. 116.

<sup>3</sup> 2023 m. balandžio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2023 m. balandžio 25 d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) siekiant skatinti taupiai ir ekonomiškai efektyviai mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB<sup>1</sup> nustatyta Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema. Aviacijos veikla į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ES ATLPS) įtraukta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101/EB<sup>2</sup>. Europos Sąjunga turi kompetenciją išplėsti ES ATLPS taikymo sritį, kad ji apimtų visus skrydžius iš valstybėje narėje esančio aerodromo arba į jį;

---

<sup>1</sup> 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

<sup>2</sup> 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys (OL L 8, 2009 1 13, p. 3).

- (2) aplinkos apsauga yra vienas iš svarbiausių iššūkių, su kuriais susiduria Sąjunga ir kitos pasaulio šalys. Paryžiaus susitarimas, priimtas 2015 m. gruodžio 12 d. pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (angl. UNFCCC), įsigaliojo 2016 m. lapkričio 4 d. (toliau – Paryžiaus susitarimas)<sup>1</sup>. Paryžiaus susitarimo šalys susitarė užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros padidėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2°C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad jis neviršytų 1,5°C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Tas įsipareigojimas buvo sustiprintas 2021 m. lapkričio 13 d. pagal UNFCCC priimtu Glazgo klimato paktu, kuriame UNFCCC šalių konferencija, kuri yra ir Paryžiaus susitarimo šalių susirinkimas, pripažįsta, jog užtikrinus, kad vidutinės pasaulio temperatūros padidėjimas neviršytų 1,5°C, palyginti su ikipramoniniu lygiu, būtų reikšmingai sumažinta klimato kaitos rizika ir poveikis, ir tos šalys įsipareigojo iki 2022 m. pabaigos sugriežtinti savo 2030 m. tikslus, kad paspartintų klimato srities veiksmus šį lemiamą dešimtmetį ir panaikintų užmojų spragą siekiant 1,5°C tikslo. Kad būtų pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslai, prie išmetamų ŠESD kiekio mažinimo tikslo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai, įskaitant ir tarptautinės aviacijos sektorių;

---

<sup>1</sup> OL L 282, 2016 10 19, p. 4.

- (3) aviacijos sektoriui tenka 2–3 proc. viso pasaulyje išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio, o bendras aviacijos poveikis klimatui yra bent dvigubai didesnis už vien CO<sub>2</sub> poveikį. Aviacija yra antra pagal dydį poveikį klimatui daranti transporto rūšis po kelių transporto. 2022 m. Europos saugios oro navigacijos organizacija (Eurokontrolė) numatė, kad iki 2050 m. aviacijos sektoriaus veikla išaugs 44 proc., palyginti su 2019 m. Poreikis imtis veiksmų siekiant sumažinti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį tampa vis aktualesnis, kaip teigiama Tarpvyriausybinės klimato kaitos komisijos 2021 m. rugpjūčio 7 d. ataskaitoje „Klimato kaita 2021 m.: pagrindimas gamtos mokslu“ (angl. „Climate Change 2021: The Physical Science Basis“), 2022 m. vasario 28 d. ataskaitoje „Klimato kaita 2022 m.: padariniai, prisitaikymas ir pažeidžiamumas“ (angl. „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability“) ir 2022 m. balandžio 4 d. ataskaitoje „Klimato kaita 2022 m.: klimato kaitos švelninimas“. Toje 2022 m. balandžio 4 d. ataskaitoje „Klimato kaita 2022 m.: klimato kaitos švelninimas“ nurodoma, kad tarptautinė aviacija yra sektorius, kurio sektoriniuose susitarimuose nustatytų klimato kaitos švelninimo tikslų toli gražu nepakanka, kad būtų pasiektas Paryžiaus susitarime numatytas ilgalaikis temperatūros tikslas. Todėl Sąjunga turėtų atsižvelgti į poreikį nedelsiant imtis veiksmų, didindama savo pastangas ir įsitvirtindama kaip tarptautinė kovos su klimato kaita lyderė;

- (4) 2018 m. birželio 27 d. įvykusiame 214-osios sesijos dešimtajame posėdyje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (angl. ICAO) taryba priėmė 1944 m. gruodžio 7 d. pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 16 priedo IV tomo „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (angl. CORSIA)“, pirmą redakciją, kuria nustatomi CORSIA skirti tarptautiniai standartai ir rekomenduojama praktika dėl aplinkos apsaugos (toliau – angl. CORSIA SARP). Sąjunga ir jos valstybės narės pagal Tarybos sprendimą (ES) 2020/954<sup>1</sup> įgyvendina CORSIA nuo pat 2021–2023 m. bandomojo etapo pradžios;
- (5) pagal Tarybos sprendimą (ES) 2018/2027<sup>2</sup> valstybės narės pranešė ICAO sekretariatui apie CORSIA ir ES ATLPS skirtumus. Tikslas buvo išsaugoti Sąjungos *acquis* bei politikos priemonių prerogatyvas ateityje, nesumažinti Sąjungos klimato politikos užmojo ir išlaikyti išimtinis Europos Parlamento ir Tarybos vaidmenis sprendžiant dėl Sąjungos teisės turinio. Priėmus šią direktyvą, ICAO sekretariatui pateiktas pranešimas apie CORSIA ir ES ATLPS skirtumus turėtų būti atnaujintas parengiant antrąjį pranešimą apie skirtumus, atitinkantį Sąjungos teisę, siekiant atsižvelgti į Direktyvos 2003/87/EB peržiūras;

---

<sup>1</sup> 2020 m. birželio 25 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/954 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl pranešimo apie savanorišką dalyvavimą Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemoje (CORSIA) nuo 2021 m. sausio 1 d. ir apie pasirinktą lėktuvų naudotojams taikytinų kompensavimo reikalavimų apskaičiavimo 2021–2023 m. būdą (OL L 212, 2020 7 3, p. 14).

<sup>2</sup> 2018 m. lapkričio 29 d. Tarybos sprendimas (ES) 2018/2027 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl aplinkos apsaugos srityje taikomos Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos (CORSIA) tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos aprašo pirmos redakcijos (OL L 325, 2018 12 20, p. 25).

- (6) spręsti su klimatu ir aplinka susijusias problemas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus yra pagrindiniai uždaviniai, išdėstyti 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“ (toliau – Europos žaliasis kursas);
- (7) 2020 m. gruodžio 17 d. UNFCCC sekretoriui pateiktame atnaujintame nacionaliniu lygmeniu nustatytų Sąjungos ir jos valstybių narių įpareigojančių veiksmų plane Sąjunga įsipareigojo iki 2030 m. visos savo ekonomikos grynąjį išmetamą ŠESD kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Aviacijos sektorius turėtų prisidėti prie tų išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pastangų;
- (8) priimdama Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1119<sup>1</sup>, Sąjunga teisės aktuose įtvirtino tikslą vėliausiai 2050 m. sumažinti grynąjį išmetamą ŠESD kiekį iki nulio ir tikslą vėliau atitinkamai pasiekti neigiamą išmetamo ŠESD kiekio balansą. Tame reglamente taip pat nustatytas privalomas Sąjungos vidaus tarpinis klimato politikos tikslas iki 2030 m. grynąjį išmetamą ŠESD kiekį (t. y. išmetamą kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį) sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu;

---

<sup>1</sup> 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

- (9) šia direktyva pateikti pakeitimai yra labai svarbūs siekiant užtikrinti ES ATLPS vientisumą ir veiksmingai ją valdyti, kad ja, kaip politikos priemone, būtų prisidedama prie Sąjungos tikslų – iki 2030 m. sumažinti grynąjį išmetamą ŠESD kiekį bent jau 55 proc. ir pasiekti poveikio klimatui neutralumą ne vėliau kaip iki 2050 m. – įgyvendinimo, o po to – prie tikslo siekti neigiamo išmetamų teršalų kiekio, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2021/1119 2 straipsnio 1 dalyje, įgyvendinimo. Todėl tais pakeitimais taip pat siekiama įgyvendinti Sąjungos įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą, kiek tai susiję su aviacija. Todėl bendras aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius turėtų būti konsoliduotas ir jam turėtų būti taikomas linijinis mažinimo koeficientas, kaip nurodyta Direktyvos 2003/87/EB 9 straipsnyje;

- (10) aviacijos sektorius daro poveikį klimatui, į aplinką išmesdamas ne tik CO<sub>2</sub>, bet ir kitus teršalus, pvz., azoto oksidus (NO<sub>x</sub>), suodžių daleles, oksiduotas sieros rūšis ir išleidžiamus vandens garus, ir dėl šių teršalų atmosferoje sukeldamas žalingus procesus, pavyzdžiui, ozono ir kondensacinių pėdsakų susidarymą. Tokių išmetamųjų teršalų (ne CO<sub>2</sub>) poveikis klimatui priklauso nuo naudojamų degalų ir variklių tipo, nuo teršalų išmetimo vietos, visų pirma nuo orlaivio kreiserinio aukščio, jo padėties platumos ir (arba) ilgumos atžvilgiu, taip pat nuo teršalų išmetimo laiko ir oro sąlygų tuo metu. Remiantis 2006 m. Komisijos atliktu aviacijos įtraukimo į ES ATLPS poveikio vertinimu, Direktyvoje 2008/101/EB pripažinta, kad aviacijos sektoriaus išmetami kiti nei CO<sub>2</sub> teršalai daro poveikį pasaulio klimatui. Direktyvos 2003/87/EB su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/410<sup>1</sup>, 30 straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad Komisija iki 2020 m. sausio 1 d. pateiktų atnaujintą aviacijos sektoriaus kitų nei CO<sub>2</sub> teršalų poveikio analizę ir prireikus prie jos pridėtų pasiūlymą, kaip geriausiai tą poveikį pašalinti. Siekdama įvykdyti tą reikalavimą, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (EASA) atliko atnaujintą aviacijos sektoriaus išmetamųjų kitų nei CO<sub>2</sub> teršalų poveikio klimato kaitai analizę ir 2020 m. lapkričio 23 d. paskelbė savo tyrimą. To tyrimo išvados patvirtino tai, kas anksčiau buvo numanoma, t. y. kad aviacijos sektoriaus išmetamųjų kitų nei CO<sub>2</sub> teršalų bendras poveikis klimatui yra bent jau toks pat reikšmingas kaip vien CO<sub>2</sub> poveikis;

---

<sup>1</sup> 2018 m. kovo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/410, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB siekiant ekonomiškai efektyviai dar labiau sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir paskatinti investicijas į mažo anglies dioksido kiekio technologijas ir Sprendimas (ES) 2015/1814 (OL L 76, 2018 3 19, p. 3).

- (11) iš 2020 m. lapkričio 23 d. EASA tyrimo išvadų matyti, kad, laikantis atsargumo principo, į su CO<sub>2</sub> nesusijusį aviacijos poveikį nebegali būti neatsižvelgiama. Siekiant sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį pagal Paryžiaus susitarimą, reikalingos Sąjungos reguliavimo priemonės. Todėl Komisija turėtų sukurti su CO<sub>2</sub> nesusijusio aviacijos poveikio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą. Remdamasi tos sistemos rezultatais, Komisija ne vėliau kaip iki 2028 m. sausio 1 d. turėtų pateikti ataskaitą, ir, kai tikslinga remiantis poveikio ataskaita, – pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriame būtų nustatytos su CO<sub>2</sub> nesusijusio aviacijos poveikio mažinimo priemonės, išplečiant ES ATLPS taikymo sritį, kad ji apimtų tokį poveikį;
- (12) norint pasiekti didesnę klimato srities užmojų reikės kuo daugiau išteklių skirti su klimato kaita susijusiai pertvarkai, kuri taip pat turėtų būti teisingos pertvarkos dalis. Todėl visos aukciono pajamos, kurios nepervedamos į Sąjungos biudžetą, turėtų būti skirtos su klimatu susijusiems tikslams;

- (13) bendras aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius turėtų būti konsoliduotas taip, kad apimtų apyvartinių taršos leidimų paskirstymą skrydžiams, už kuriuos apyvartinių taršos leidimų turi būti atsisakyta pagal Direktyvą 2003/87/EB. Apyvartinių taršos leidimų paskirstymas 2024 m. turėtų būti pagrįstas 2023 m. bendru aktyviai veiklą vykdančioms orlaivių naudotojams skirtų leidimų skaičiumi, sumažintu taikant linijinį mažinimo koeficientą, kaip nurodyta toje direktyvoje. Paskirstymo lygis turėtų būti padidintas siekiant atsižvelgti į maršrutus, kuriems 2023 m. ES ATLPS netaikyta, o nuo 2024 m. jau bus taikoma;
- (14) sekančiais metais po šios direktyvos įsigaliojimo datos daugiau apyvartinių taršos leidimų aviacijos sektoriui turėtų būti paskirstoma parduodant juos aukcionuose, atsižvelgiant į tai, kad sektorius gali padidėjęs su CO<sub>2</sub> susijusias išlaidas perkelti vartotojams. 2024 ir 2025 m. turėtų būti laipsniškai atsisakyta paskirstyti nemokamus apyvartinius taršos leidimus, o nuo 2026 m. visi apyvartiniai taršos leidimai turėtų būti parduodami aukcionuose;

- (15) Direktyva 2003/87/EB turėtų būti prisidedama prie komercinio oro transporto dekarbonizacijos skatinimo. Perėjimas nuo iškastinio kuro prie tvarresnių degalų būtų svarbus siekiant šios dekarbonizacijos. Tačiau, atsižvelgiant į didelį orlaivių naudotojų konkurencijos lygį, tvarių aviacijos degalų Sąjungos rinkos plėtojimą ir didelį iškastinio žibalo ir tvarių aviacinių degalų kainų skirtumą, šis perėjimas turėtų būti remiamas teikiant paskatas pirmiesiems permainas įvykdžiusiems subjektams. Todėl laikotarpiu nuo 2024 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d. turėtų būti rezervuota 20 mln. apyvartinių taršos leidimų, kurie turėtų būti skirti daliai atskirų orlaivių naudotojų likusio kainų skirtumo tarp iškastinio žibalo ir reikalavimus atitinkančių aviacinių degalų padengti. Tie apyvartiniai taršos leidimai turėtų būti gaunami iš visų aviacijos turimų apyvartinių taršos leidimų fondo ir turėtų būti paskirstomi nediskriminaciniu būdu tik skrydžiams, kuriems taikomas Direktyvoje 2003/87/EB numatytas apyvartinių taršos leidimų atsisakymo įsipareigojimas. Remdamasi to rezervo veikimo įvertinimu, Komisija gali nuspręsti pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kad paskirstytų ribotą ir konkretų terminą galiojančių apyvartinių taršos leidimų skaičių. Toks paskirstymas turėtų tęstis tik iki 2034 m. gruodžio 31 d.;

- (16) komerciniai skrydžiai viršgarsiniais lėktuvais nustojo būti prieinami, be kita ko, dėl neproporcingai didelės žalos, kurią jie sukėlė aplinkai. Nepaisant to, dabartinės tendencijos rodo, kad intensyviai atliekami moksliniai tyrimai siekiant vėl pradėti naudoti viršgarsinę aviaciją. Teigiama skrydžio greičio ir degant kurui išmetamų teršalų koreliacija pateisina skirtingą ikigarsinių ir viršgarsinių skrydžių traktavimą. Todėl tikslinga galimiems būsimiems viršgarsiniams skrydžiams netaikyti šia direktyva skiriamos paramos neiškastiniam kurui;
- (17) taip pat turėtų būti iš dalies pakeistos Direktyvos 2003/87/EB nuostatos dėl priimtinių atitikties vienetų, kad būtų atsižvelgta į 2019 m. kovo mėn. vykusioje ICAO tarybos 216-ojoje sesijoje priimtus CORSIA išmetamų teršalų vienetų tinkamumo kriterijus, kurie yra esminė CORSIA sistemos dalis. Sąjungoje įsisteigę orlaivių naudotojai turėtų turėti galimybę naudoti atitikties CORSIA vienetus skrydžiams į trečiąsias šalis, kurios laikomos dalyvaujančiomis CORSIA sistemoje, iš jų ir tarp jų. Siekiant užtikrinti, kad Sąjungai įgyvendinant CORSIA būtų padedama siekti Paryžiaus susitarimo tikslų ir skatinama plačiai dalyvauti CORSIA sistemoje, atitikties vienetai turėtų būti suteikiami valstybėse, kurios yra Paryžiaus susitarimo šalys ir kurios dalyvauja CORSIA sistemoje, vengiant dvigubos apskaitos;

- (18) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas naudotis vienetais pagal Direktyvą 2003/87/EB, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti sąrašą vienetų, kuriuos ICAO taryba laiko priimtinais siekiant laikytis CORSIA taisyklių ir kurie atitinka šioje direktyvoje nustatytas tinkamumo sąlygas. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011<sup>1</sup>;
- (19) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, kad būtų nustatytos reikiamos priemonės dėl dalyvaujančių šalių leidimo, būtų laiku koreguojamos iš atskirų šaltinių dėl žmogaus veiklos išmetamo ŠESD kiekio ir absorbentais pašalinamo jų kiekio, įtraukto į dalyvaujančių šalių nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus, ataskaitos, taip pat būtų išvengta dvigubos apskaitos bei grynojo pasaulyje išmetamo ŠESD kiekio didėjimo, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti išsamius tokių priemonių reikalavimus. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;
- (20) siekiant užtikrinti vienodas CORSIA kompensavimo reikalavimų, taikomų Sąjungoje įsisteigusiems orlaivių naudotojams, apskaičiavimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti atitinkami įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;

---

<sup>1</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (21) kadangi atsakomybė už CORSIA įgyvendinimą ir užtikrinimą, kad ne Sąjungoje įsisteigę orlaivių naudotojai laikytųsi tos sistemos reikalavimų, tenka tik tų orlaivių naudotojų buveinės šaliai, neturėtų būti reikalaujama, kad ne Sąjungoje įsisteigę orlaivių naudotojai panaikintų vienetus siekiant užtikrinti atitiktį CORSIA reikalavimams pagal šią direktyvą;
- (22) kadangi atsakomybė už CORSIA įgyvendinimą ir užtikrinimą, kad ne Sąjungoje įsisteigę orlaivių naudotojai laikytųsi tos sistemos reikalavimų, tenka tik tų orlaivių naudotojų buveinės šaliai, kai ne Sąjungoje įsisteigęs orlaivio naudotojas yra atsakingas už didelį teršalų, išmetamų vykdamas skrydžius Europos ekonominės erdvės (EEE) viduje arba skrydžius iš EEE esančio aerodromo į Šveicarijoje ar Jungtinėje Karalystėje esantį aerodromą, kiekį, šalis, kurioje yra įsisteigęs tas orlaivio naudotojas, taip pat gali pranešti apie skirtumus, susijusius su CORSIA taikymu skrydžiams Europos viduje. Direktyva 2003/87/EB turėtų būti nuolat peržiūrima atsižvelgiant į pokyčius tuo atžvilgiu;
- (23) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas maršrutų atžvilgiu, skrydžiams, vykdomiems į valstybes ir iš valstybių, kurios netaiko CORSIA Sąjungos teisės tikslais, išskyrus skrydžius iš EEE esančio aerodromo ir į EEE, Šveicarijoje arba Jungtinėje Karalystėje esantį aerodromą, neturėtų būti taikomas įsipareigojimas atsisakyti apyvartinių taršos leidimų arba panaikinti vienetų. Siekiant skatinti visapusišką CORSIA įgyvendinimą nuo 2027 m., išimtis turėtų būti taikoma tik teršalų kiekiui, išmestam iki 2026 m. gruodžio 31 d., kiek tai susiję su apyvartinių taršos leidimų atsisakymu;

- (24) Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 191 straipsnyje nustatyta, kad Sąjungos aplinkos politika turi padėti skatinti tarptautinio lygmens kovos su klimato kaita priemones, ir reikalaujama, kad atitinkamose savo kompetencijos srityse Sąjunga ir valstybės narės bendradarbiautų su trečiosiomis šalimis ir kompetentingomis tarptautinėmis organizacijomis. Tie tikslai taip pat svarbūs ICAO ir tolesniam CORSIA plėtojimui;
- (25) duomenų skaidrumas ir galimybė visuomenei susipažinti su informacija yra labai svarbūs siekiant pagerinti atskaitomybę ir vykdymo užtikrinimą. Todėl Komisija turėtų naudotojams patogiu būdu skelbti duomenis apie orlaivio naudotojų išmetamą teršalų kiekį ir kompensavimą. Toks paskelbimas padėtų įvertinti CORSIA poveikį pasaulyje išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimui ir jos vaidmenį siekiant Paryžiaus susitarimo tikslų;
- (26) skrydžiams į mažiausiai išsivysčiusias šalis ir mažas besivystančias salų valstybes, kaip apibrėžia Jungtinės Tautos, kurios netaiko CORSIA Sąjungos teisės tikslais, išskyrus valstybes, kurių BVP vienam gyventojui yra lygus Sąjungos vidurkiui arba už jį didesnis, neturėtų būti taikomas įsipareigojimas atsisakyti apyvartinių taršos leidimų arba panaikinti vienetų. Ta išimtis turėtų galioti visą laiką;

- (27) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, pagal kurias orlaivių naudotojams netaikomi kompensavimo reikalavimai, kaip nustatyta šioje direktyvoje, kiek tai susiję su teršalų kiekiais, išmetamais vykdant skrydžius į pagal savo vidaus teisę ne taip griežtai CORSIA taikančias arba neužtikrinančias CORSIA nuostatų vykdymo visiems orlaivių naudotojams vienodomis sąlygomis pagal šią direktyvą, valstybes ir iš jų, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai atleisti Sąjungoje įsisteigusius orlaivių naudotojus nuo kompensavimo reikalavimų, kiek tai susiję su vykdant skrydžius išmetamais teršalais, kai dėl ne tokio griežto CORSIA įgyvendinimo ar vykdymo užtikrinimo trečiosiose šalyse labai iškreipiama konkurencija, o tai kenkia Sąjungoje įsisteigusiems orlaivių naudotojams. Konkurencija gali būti iškreipiama dėl ne tokio griežto požiūrio į kompensacijai tinkamus vienetus ar dvigubos apskaitos nuostatų. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;
- (28) siekiant užtikrinti, kad skrydžiams maršrutais tarp dviejų skirtingų CORSIA taikančių valstybių, būtų taikomos vienodos sąlygos, kai tos valstybės leidžia orlaivių naudotojams naudoti kitus vienetus, nei nurodyti atitikties vienetų sąrašė, priimtame remiantis įgyvendinimo aktu pagal šią direktyvą, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai leisti valstybėje narėje įsisteigusiems orlaivių naudotojams naudoti kitas vienetų rūšis, nei nurodytos tame atitikties vienetų sąrašė, arba nesilaikyti šioje direktyvoje pateiktų vienetų tinkamumo sąlygų. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;

- (29) Komisija turėtų pateikti ataskaitą dėl CORSIA ir ICAO priemonių rinkinio įgyvendinimo, kad iki 2050 m. būtų pasiektas tarptautinės aviacijos ilgalaikis bendrasis tikslas dėl nulinio išmetamo anglies dioksido kiekio (toliau – ilgalaikis bendrasis tikslas), patvirtintas 41-ojoje ICAO asamblėjoje 2022 m. spalio 7 d.;
- (30) siekdama paspartinti ICAO pažangą, Sąjunga tris kartus priėmė tam tikrą laiką galiojančias nuo ES ATLPS nukrypti leidžiančias nuostatas, pagal kurias įpareigojimai laikytis ES ATLPS taikomi tik tam teršalų kiekiui, kuris išmetamas vykdant skrydžius tarp EEE esančių aerodromų, taikant vienodas sąlygas tais pačiais maršrutais skrydžius vykdančioms orlaivių naudotojoms, nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Naujausioje nukrypti nuo ES ATLPS leidžiančioje nuostatoje, numatytoje Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2017/2392<sup>1</sup>, nustatyta, kad įpareigojimas laikytis ES ATLPS taikomas tik teršalams, išmestiems EEE vidaus skrydžių metu iki 2023 m., ir numatyta galimybė, atlikus tame reglamente nustatytą peržiūrą, pakeisti sistemos taikymo sritį, kiek tai susiję su skrydžiais į aerodromus, esančius už EEE ribų, ir iš jų nuo 2024 m. sausio 1 d. Siekiant įvertinti, kaip įgyvendinama CORSIA, kurios bandomasis etapas jau prasidėjo, ir kaip ji taikoma praktiškai, dabartinės nuo ES ATLPS įsipareigojimų nukrypti leidžiančios nuostatos taikymas įsipareigojimams atsisakyti apyvartinių taršos leidimų turėtų būti pratęstas iki 2026 m. gruodžio 31 d. orlaivių naudotojų vykdomiems skrydžiams, kuriems netaikoma CORSIA, į atitinkamas trečiąsias šalis, kurioms kitu atveju iki 2027 m. kovo 31 d. ir 2027 m. rugsėjo 30 d. būtų taikomi ES ATLPS ataskaitų teikimo ir atsisakymo įpareigojimai, ir iš jų.

---

<sup>1</sup> 2017 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/2392, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, siekiant išlaikyti dabartinius jos taikymo aviacijos veiklai apribojimus ir pasirengti nuo 2021 m. įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę (OL L 350, 2017 12 29, p. 7).

Tai turėtų būti paskutinė tam tikrą laiką galiojanti nuo ES ATLPS nukrypti leidžianti nuostata. CORSIA peržiūra turėtų būti atlikta ne vėliau kaip 2026 m. liepos 1 d. Jei iki 2025 m. gruodžio 31 d. ICAO asamblėja nesustiprina CORSIA, kad būtų pasiektas jos ilgalaikis bendrasis tikslas siekiant Paryžiaus susitarimo tikslų, arba jei įgyvendinimo akte, kurį turi priimti Komisija, išvardytoms valstybėms, remiantis naujausiais turimais duomenimis, tektų mažiau nei 70 proc. tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų kiekio, Komisija turėtų atitinkamai pasiūlyti, kad ES ATLPS nuo 2027 m. būtų taikoma teršalams, išmetamiems vykdant išvykstamuosius skrydžius, ir kad orlaivių naudotojai turėtų turėti galimybę atskaityti visas išlaidas, patirtas dėl CORSIA kompensavimo tuose maršrutuose, kad būtų išvengta dvigubo apmokestinimo. Be to, jei trečioji šalis nuo 2027 m. netaikys CORSIA, ES ATLPS turėtų būti taikoma teršalams, išmetamiems vykdant skrydžius į tą trečiąją šalį;

- (31) informacija apie atitikties vienetų su kompensavimo reikalavimais naudojimą pagal CORSIA turėtų būti skelbiama viešai ir ne mažiau skaidriai kaip informacija apie naudojamą tarptautiniais kreditais pagal Direktyvą 2003/87/EB iki 2020 m., vadovaujantis Komisijos reglamento (ES) Nr. 389/2013<sup>1</sup> XIV priedu;

---

<sup>1</sup> 2013 m. gegužės 2 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 389/2013, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendimus Nr. 280/2004/EB ir Nr. 406/2009/EB įsteigiamas Sąjungos registras ir panaikinami Komisijos reglamentai (ES) Nr. 920/2010 ir Nr. 1193/2011 (OL L 122, 2013 5 3, p. 1).

- (32) 2022 m. spalio 7 d., atsižvelgdama į COVID-19 pandemiją, 41-oji ICAO asamblėja nusprendė pakeisti ankstesnį CORSIA sistemos bazinį lygį 2024–2035 m. laikotarpiui nuo 2019 ir 2020 m. išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio vidurkio iki 85 proc. 2019 m. išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio. Vidutinis viso 2019 ir 2020 m. išmesto CO<sub>2</sub> kiekis, apie kurį pranešta, buvo 435 859 594 tonų. 2019 m. išmesta 608 076 604 tonų CO<sub>2</sub> teršalų, o 85 proc. to skaičiaus sudaro 516 865 113 tonų. Tačiau faktinį bazinį lygį, kurį ICAO nustato siekdama apskaičiuoti sektoriaus augimo koeficientą, ICAO apskaičiuoja naudodama išmetamų CO<sub>2</sub> teršalų pogrupį, atsižvelgdama tik į teršalų išmetimą maršrutuose, kuriems taikomi kompensavimo reikalavimai. ICAO nepaskelbė visų valstybių porų, kurioms 2021 m. taikyti kompensavimo reikalavimai, vidutinio išmetamų CO<sub>2</sub> teršalų kiekio 2019 ir 2020 m., bet manoma, kad jis sudaro 245 mln. tonų, o 2019 m. išmesta 341 380 188 CO<sub>2</sub> tonų, kurių 85 proc. sudaro 290 173 160 tonų. Apskaičiuota, kad visų valstybių porų, kurioms 2027 m. bus taikomi kompensavimo reikalavimai, vidutinis 2019 ir 2020 m. išmetamų CO<sub>2</sub> teršalų kiekis bus apie 373 mln. tonų, o 85 proc. atitinkamo 2019 m. išmesto CO<sub>2</sub> teršalų kiekio turėtų būti apie 439 mln. tonų;
- (33) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas sudaryti sąrašą valstybių, kurios laikomos taikančiomis CORSIA Direktyvos 2003/87/EB taikymo tikslais, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai patvirtinti ir tvarkyti sąrašą valstybių, kurios nėra EEE šalys, Šveicarija ar Jungtinė Karalystė ir kurios Sąjungos teisės taikymo tikslu laikomos dalyvaujančiomis CORSIA sistemoje. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;

- (34) aviacijos sektoriui pereinant prie tvarios aviacijos, reikia atsižvelgti į socialinį sektoriaus aspektą ir jo konkurencingumą, siekiant užtikrinti, kad tas perėjimas būtų socialiniu požiūriu teisingas ir kad darbuotojams būtų teikiamas mokymas, perkvalifikavimas ir kvalifikacijos kėlimas. Komisija turėtų pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos taikymą ir jos socialinį poveikį aviacijos sektoriui;
- (35) skrydžių, kurių atstumas 1 000 kilometrų ir mažiau, metu išmetamas CO<sub>2</sub> sudaro 6–9 proc. viso aviacijos sektoriaus išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio. Komisija turėtų pateikti ataskaitą dėl priemonių, kuriomis skatinamas perėjimas prie alternatyvių, tvaresnių transporto rūšių, laukiant technologinių proveržių ir netaršių aviacinių degalų bei orlaivių prieinamumo;
- (36) ES ATLPS buvo taikoma skrydžiams nuo 2012 m., tačiau Pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinyje numatyta papildomų priemonių, kurios kartu su ES ATLPS galėtų turėti bendrą poveikį šiam sektoriui. Siekiant išsaugoti susisiekimą oro transportu vykdant skrydžius į salų regionus arba mažus oro uostus, mechanizmas pagal šią direktyvą, skirtas likusiam iškastinio kuro ir jo alternatyvų kainos skirtumui padengti, turėtų sumažinti neigiamą poveikį susisiekimui oro transportu ir sumažinti anglies dioksido nutekėjimo riziką. Komisija ne vėliau kaip 2026 m. turėtų pateikti ataskaitą dėl galimo poveikio oro susisiekimui;

- (37) reaktyvinio žibalo (Jet A1 arba Jet A) išmetamųjų teršalų faktorius pagal ES ATLPS turėtų būti suderintas su CORSIA SARP nustatytu tų degalų išmetamųjų teršalų faktoriumi. Dėl reaktyvinio žibalo išmetamųjų teršalų faktoriaus padidėjimo paskirstomų leidimų kiekiai neturėtų būti keičiami, nes taikant šią direktyvą laipsniškai atsisakoma nemokamų leidimų paskirstymo aviacijai, kad jie būtų parduodami aukcionuose siekiant labiau sumažinti išmetamųjų teršalų kieki;
- (38) iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminti nebiologinės kilmės degalai naudojant vandenilį iš atsinaujinančiųjų išteklių, atitinkantys Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2018/2001<sup>1</sup> 25 straipsnį, turėtų būti klasifikuojami taip, kad juos naudojančių orlaivių naudotojų išmetamųjų teršalų kiekis būtų lygus nuliui, kol pagal šią direktyvą bus nustatytos išsamios tinkamos apskaitos taisyklės;

---

<sup>1</sup> 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

(39) siekiant nustatyti išsamias taisykles dėl metinio iškastinio žibalo ir reikalavimus atitinkančių degalų kainos skirtumo apskaičiavimo pagal Reglamentą, kuriuo užtikrinamos vienodos veiklos vykdymo sąlygos tvariam oro transportui, dėl leidimų naudoti tokių reikalavimus atitinkančių kurą paskirstymo ir dėl išmestų ŠESD kiekio, sumažinto dėl tokių reikalavimus atitinkančių degalų naudojimo, apskaičiavimo, taip pat nustatyti tvarką, pagal kurią atsižvelgiama į paskatas, susijusias su anglies dioksido kaina ir suderintais minimaliais iškastinio kuro apmokestinimo lygiais, Komisijai pagal SESV 290 straipsnį turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus. Be to, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal SESV 290 straipsnį siekiant nustatyti išsamią tvarką, pagal kurią valstybės narės aukciono būdu parduoda taršos leidimus aviacijos sektoriuje, be kita ko, išsamią aukcionų tvarką, reikalingą tam, kad dalis tokių aukcionų pajamų būtų pervedama į Sąjungos bendrąjį biudžetą kaip nuosavi ištekliai. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais<sup>1</sup>. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

---

<sup>1</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

- (40) ypatingą dėmesį reikėtų skirti atokiausių Sąjungos regionų prieinamumo skatinimui. Todėl siekiant patenkinti svarbiausius gyventojų poreikius, susijusius su užimtumu, švietimu ir kitomis galimybėmis, teršalams, išmetamiems vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio valstybės narės atokiausiame regione, ir aerodromo, esančio toje pačioje valstybėje narėje, bet ne tame atokiausiame regione, turėtų būti iki 2030 m. gruodžio 31 d. taikoma laikina nukrypti nuo ES ATLPS leidžianti nuostata. Dėl tų pačių priežasčių ta nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma skrydžiams tarp aerodromų, kurie abu yra tame pačiame atokiausiame regione arba skirtinguose tos pačios valstybės narės atokiausiuose regionuose;
- (41) pranešimui, kurį valstybės narės iki 2023 m. lapkričio 30 d. turi pateikti orlaivių naudotojams pagal Direktyvą 2003/87/EB, turi būti taikomas Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas (ES) 2023/136<sup>1</sup>, su sąlyga, kad 2022 m. išmetamųjų teršalų sektoriaus augimo koeficientas, kurį turi paskelbti ICAO, bus lygus nuliui;

---

<sup>1</sup> 2023 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas (ES) 2023/136, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, kiek tai susiję su pranešimu apie kompensavimą pagal pasaulinę rinkos priemonę Sąjungoje įsisteigusiems orlaivių naudotojams (OL L 19, 2023 1 20, p. 1).

- (42) norint pasiekti Europos žaliojo kurso tikslus ir užtikrinti Europos pramonės konkurencingumą, svarbus visapusiškas požiūris į inovacijas. Tai ypač svarbu sektoriuose, kurių priklausomybę nuo iškastinio kuro sumažinti sunku, pavyzdžiui, aviacijos ir laivybos sektoriuose, kuriuose reikia ne tik diegti veiklos patobulinimus, bet ir naudoti alternatyviuosius neutralaus poveikio klimatui degalus ir technologinius sprendimus. Todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad perkėlimo į nacionalinę teisę nuostatos netrukdytų inovacijoms ir būtų technologiniu požiūriu neutralios. Sąjungos lygmeniu mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje dedamos pastangos yra remiamos, be kita ko, įgyvendinant bendrąją mokslinių tyrimų ir inovacijų programą „Europos horizontas“, kurioje numatytas didelis finansavimas ir naujos priemonės sektoriams, kuriems taikoma ES ATLPS;
- (43) Direktyva 2003/87/EB įsteigtas inovacijų fondas turi remti mokslinius tyrimus, susijusius su dekarbonizacijos sprendimų, įskaitant netaršias technologijas, kūrimu ir diegimu, taip pat mažinti aviacijos sektoriaus poveikį klimatui ir aplinkai. Jis taip pat turi remti elektrifikaciją ir veiksmus, kuriais siekiama sumažinti bendrą aviacijos poveikį;

- (44) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. užtikrinti aviacijos sektoriaus indėlį siekiant visos Sąjungos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamai įgyvendinti CORSIA Sąjungos teisėje, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali patvirtinti priemones, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (45) atsižvelgiant į neatidėliotinų klimato srities veikslių poreikį ir būtinybę visiems sektoriams sąnaudų ekonomiškumo būdu prisidėti prie išmetamųjų teršalų mažinimo, valstybės narės turėtų perkelti šią direktyvą į savo nacionalinę teisę ne vėliau kaip 2023 m. gruodžio 31 d.;
- (46) supaprastinus administracines procedūras ir tas procedūras pritaikius prie geriausios praktikos, administracinė našta būtų sumažinta iki minimumo;
- (47) todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti Direktyvą 2003/87/EB,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

*I straipsnis*  
*Direktyvos 2003/87/EB daliniai pakeitimai*

Direktyva 2003/87/EB iš dalies keičiama taip:

1) 3 straipsnis papildomas šiuo punktu:

„v) su CO<sub>2</sub> nesusijęs aviacijos poveikis – tai degalų degimo metu išmetamų azoto oksidų (NO<sub>x</sub>), suodžių dalelių, oksiduotų sieros rūšių, taip pat iš orlaivio, vykdančio I priede nurodytą aviacijos veiklą, išleidžiamų vandens garų, įskaitant kondensacinius pėdsakus, poveikis klimatui;“;

2) 3c straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis išbraukiama;

b) papildoma šiomis dalimis:

- „5. Komisija nustato bendrą 2024 m. orlaivių naudotojams numatytų paskirstyti apyvartinių taršos leidimų skaičių, atsižvelgdama į bendrą orlaivių naudotojams, kurie 2023 m. vykdė I priede išvardintą aviacijos veiklą, skirtų leidimų skaičių, sumažintą taikant linijinį mažinimo koeficientą, kaip nurodyta 9 straipsnyje, ir paskelbia tą skaičių bei nemokamų leidimų skaičių, kurie būtų paskirstyti 2024 m. pagal nemokamų leidimų paskirstymo taisykles, galiojusias iki Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/...<sup>++</sup> padarytų pakeitimų.
6. Laikotarpiu nuo 2024 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d., laikantis skaidrumo, vienodų sąlygų ir nediskriminavimo principų, ne daugiau kaip 20 mln. apyvartinių taršos leidimų iš bendro 5 dalyje nurodyto jų skaičiaus rezervuojama komercinių orlaivių naudotojams tvarių aviacinių degalų ir kitų ne iš iškastinio kuro gautų aviacinių degalų, nurodytų Reglamente, kuriuo užtikrinamos vienodos veiklos vykdymo sąlygos tvariam oro transportui, kaip tinkamų siekiant minimalios tvarių aviacinių degalų dalies, reikalaujamos pagal tą reglamentą aviaciniuose degaluose, kuriuos orlaivių naudotojams Sąjungos oro uostuose tiekia aviacinių degalų tiekėjai, pildymui vykdant ikigarsinius skrydžius, už kuriuos apyvartinių taršos leidimų turi būti atsisakyta pagal šios direktyvos 12 straipsnio 3 dalį.

---

<sup>+</sup> OL: prašome tekste įrašyti direktyvos, pateiktos dokumente PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)), numerį, o išnašoje – tos direktyvos numerį, datą ir OL nuorodą.

Jei oro uoste reikalavimus atitinkančių aviacinių degalų negalima fiziškai priskirti konkrečiam skrydžiui, pagal šią pastraipą rezervuoti leidimai skiriami reikalavimus atitinkantiems aviaciniams degalams, kurie pildomi tame oro uoste, proporcingai orlaivių naudotojo skrydžių iš to oro uosto metu išmetamam teršalų kiekiui, už kurį apyvartinių taršos leidimų turi būti atsisakyta pagal šios direktyvos 12 straipsnio 3 dalį.

Pagal šios dalies pirmą pastraipą rezervuotus leidimus valstybės narės paskirsto tam, kad padengtų dalį kainų skirtumo tarp iškastinio žibalo naudojimo ir atitinkamų reikalavimus atitinkančių aviacinių degalų kainos arba jo dalį, atsižvelgdamos į paskatas, susijusias su anglies dioksido kaina ir suderintais minimaliais iškastinio kuro apmokestinimo lygiais. Apskaičiuodama tą kainų skirtumą, Komisija atsižvelgia į Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros pagal Reglamentą, kuriuo užtikrinamos vienodos veiklos vykdymo sąlygos tvariam oro transportui, paskelbtą techninę ataskaitą. Valstybės narės užtikrina finansavimo pagal šią dalį matomumą tokiu būdu, kuris atitinka šios direktyvos 30m straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nustatytus reikalavimus.

Pagal šią dalį skiriami leidimai apima:

- a) 70 proc. likusio kainų skirtumo tarp iškastinio žibalo ir iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių gauto vandenilio bei pažangiųjų biodegalų, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2018/2001\*\* 2 straipsnio antros pastraipos 34 punkte, kurių išmetamųjų teršalų koeficientas pagal šios direktyvos IV priedą arba pagal šios direktyvos 14 straipsnį priimtą įgyvendinimo aktą yra lygus nuliui;
- b) 95 proc. likusio kainų skirtumo tarp iškastinio žibalo ir aviacijoje naudojamų iš atsinaujinančiųjų išteklių gaunamų nebiologinės kilmės degalų, atitinkančių Direktyvos (ES) 2018/2001 25 straipsnį, kurių išmetamųjų teršalų koeficientas pagal šios direktyvos IV priedą arba pagal šios direktyvos 14 straipsnį priimtą įgyvendinimo aktą yra lygus nuliui;
- c) 100 proc. likusio kainų skirtumo tarp iškastinio žibalo ir bet kokių reikalavimus atitinkančių ne iš iškastinio kuro gautų aviacinių degalų, kuriems taikoma šios dalies pirma pastraipa, naudojimo oro uostuose, esančiuose mažesnėse nei 10 000 km<sup>2</sup> salose ir nesujungtose su žemynine dalimi, oro uostuose, kurie nėra pakankamai dideli, kad juos būtų galima apibrėžti kaip Sąjungos oro uostus pagal Reglamentą, kuriuo užtikrinamos vienodos veiklos vykdymo sąlygos tvariam oro transportui, ir atokiausiame regione esančiuose oro uostuose;

- d) kitais nei a, b ir c punktuose nurodytais atvejais – 50 proc. likusio kainų skirtumo tarp iškastinio žibalo ir bet kokių reikalavimus atitinkančių ne iš iškastinio kuro gautų aviacinių degalų, kuriems taikoma šios dalies pirma pastraipa.

Skiriant apyvartinius taršos leidimus pagal šią dalį gali būti atsižvelgiama į galimą paramą pagal kitas nacionalinio lygmens programas.

Komercinių orlaivių naudotojai gali kasmet teikti paraišką dėl apyvartinių taršos leidimų skyrimo pagal kiekvienos šioje dalyje nurodytų reikalavimus atitinkančių aviacinių degalų, naudojamų vykdant skrydžius, už kuriuos pagal 12 straipsnio 3 dalį nuo 2024 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d. turi būti atsisakyta apyvartinių taršos leidimų, išskyrus skrydžius, kurių atveju tas reikalavimas laikomas įvykdytu pagal 28a straipsnio 1 dalį, rūšies kiekį. Jei konkrečiais metais apyvartinių taršos leidimų poreikis tokių degalų naudojimui yra didesnis už turimą leidimų skaičių, apyvartinių taršos leidimų kiekis vienodai sumažinamas visiems atitinkamiems orlaivių naudotojams, kuriems skirti tų metų leidimai.

Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* kasmet skelbia duomenis apie praėjusių metų iškastinio žibalo ir atitinkamų reikalavimus atitinkančių aviacinių degalų vidutinį kainos skirtumą, atsižvelgdama į paskatas, susijusias su anglies dioksido kaina ir suderintais minimaliais iškastinio kuro apmokestinimo lygiais.

Komisijai pagal 23 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ši direktyva papildoma nuostatomis, nustatančiomis išsamias taisykles dėl metinio kainų skirtumo apskaičiavimo, nurodyto šios dalies šeštoje pastraipoje, dėl apyvartinių taršos leidimų, skirtų šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytų degalų naudojimui, paskirstymo, ir dėl išmestų ŠESD kiekio, sumažinto dėl tokių degalų naudojimo, kaip pranešta pagal 14 straipsnio 1 dalį priimtą įgyvendinimo aktą, apskaičiavimo, taip pat nustatančiomis tvarką, pagal kurią atsižvelgiama į paskatas, susijusias su anglies dioksido kaina ir suderintais minimaliais iškastinio kuro apmokestinimo lygiais.

Komisija ne vėliau kaip 2028 m. sausio 1 d. atlieka šios dalies taikymo vertinimą ir to vertinimo rezultatus laiku pateikia ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai. Prireikus kartu su ataskaita gali būti pateiktas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, pagal kurį iki 2034 m. gruodžio 31 d. būtų skiriamas kiekio ir laiko atžvilgiu ribotas apyvartinių taršos leidimų skaičius, siekiant toliau skatinti šio dalies pirmoje pastraipoje nurodytų degalų naudojimą, visų pirma aviacijoje naudojamų iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintų nebiologinės kilmės degalų, atitinkančių Direktyvos (ES) 2018/2001 25 straipsnį, kurių išmetamųjų teršalų faktorius pagal šios direktyvos IV priedą arba pagal šios direktyvos 14 straipsnyje priimtą įgyvendinimo aktą yra lygus nuliui, pildymą.

Komisija nuo 2028 m. sausio 1 d. įvertina šios dalies taikymą metinėje ataskaitoje, kurią turi pateikti pagal 10 straipsnio 5 dalį.

7. Bendras orlaivių naudotojams, vykdančioms skrydžius iš EEE esančio aerodromo į EEE, Šveicarijoje ar Jungtinėje Karalystėje esantį aerodromą, ir kuriems 2023 m. ES ATLPS buvo netaikoma, paskirstytinų leidimų (įskaitant nemokamus ir aukcione parduodamus leidimus) skaičius padidinamas tokiu skaičiumi, koku jis būtų padidintas, jei tais metais jiems ES ATLPS būtų taikyta, sumažintu taikant linijinį mažinimo koeficientą, kaip nurodyta 9 straipsnyje.
8. Nukrypstant nuo 12 straipsnio 3 dalies, 14 straipsnio 3 dalies ir 16 straipsnio, valstybės narės laiko, kad tose nuostatose nustatyti reikalavimai yra įvykdyti, ir nesiima jokių veiksmų prieš orlaivių naudotojus dėl teršalų, išmestų iki 2030 m. gruodžio 31 d. vykdančioms skrydžius tarp valstybės narės atokiausiame regione esančio aerodromo ir kitoje tos valstybės narės dalyje esančio aerodromo, įskaitant kitą aerodromą, esantį tos pačios valstybės narės tame pačiame atokiausiame regione ar kitame atokiausiame regione.

---

\* ... m. .... d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/..., kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, kiek tai susiję su aviacijos sektoriaus indėliu siekiant visos Sąjungos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamu pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimu (OL L ...).

\*\* 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).“;

3) 3d straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 2024 ir 2025 m. 15 proc. 3c straipsnio 5 ir 7 dalyse nurodytų apyvartinių taršos leidimų, taip pat atitinkamai 2024 m. 25 proc. ir 2025 m. 50 proc. likusių 85 proc. tų apyvartinių taršos leidimų, kurie būtų buvę suteikti nemokamai, parduodami aukcione, išskyrus 3c straipsnio 6 dalyje ir 10a straipsnio 8 dalies ketvirtoje pastraipoje nurodytus apyvartinių taršos leidimų kiekius. Likusi tų metų leidimų dalis paskirstoma nemokamai.

Nuo 2026 m. sausio 1 d. visas apyvartinių taršos leidimų kiekis, kuris tais metais būtų buvęs suteiktas nemokamai, parduodamas aukcione, išskyrus 3c straipsnio 6 dalyje ir 10a straipsnio 8 dalies ketvirtoje pastraipoje nurodytą apyvartinių taršos leidimų kiekį.“;

b) įterpiama ši dalis:

„1a. Nemokami apyvartiniai taršos leidimai orlaivių naudotojams suteikiami proporcingai pagal jų praneštą patikrintą vykdant aviacijos veiklą išmestų teršalų kiekį 2023 m. Atliekant tą skaičiavimą taip pat atsižvelgiama į patikrintą vykdant aviacijos veiklą išmestų teršalų kiekį, susijusį su skrydžiais, kuriems ES ATLPS taikoma tik nuo 2024 m. sausio 1 d. Ne vėliau kaip atitinkamų metų birželio 30 d. kompetentingos institucijos išduoda leidimus, kurie tiems metams paskirstomi nemokamai.“;

- c) 2 dalis išbraukiama;
- d) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. Komisijai pagal 23 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais papildomos šios direktyvos nuostatos dėl išsamios valstybių narių aviacijai skirtų leidimų pardavimo aukcione pagal šio straipsnio 1 ir 1a dalis tvarkos, be kita ko, išsamią aukcionų tvarką, reikalingą tam, kad dalis tokių aukcionų pajamų būtų pervedama į Sąjungos bendrąjį biudžetą kaip nuosavi išteklių pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 311 straipsnio trečią pastraipą. Leidimų, kuriuos kiekviena valstybė narė turės parduoti aukcione kiekvienu laikotarpiu, kiekis yra proporcingas šiai valstybei narėi tenkančiai bendrai visoms valstybėms narėms ataskaitiniais metais priskirtų aviacinių išmetamųjų teršalų daliai, apie kurią pranešama pagal 14 straipsnio 3 dalį ir kuri patikrinama pagal 15 straipsnį. Kiekvieno 13 straipsnyje nurodyto laikotarpio ataskaitiniais metais laikomi kalendoriniai metai, kurie pasibaigia likus 24 mėnesiams iki laikotarpio, su kuriuo susijęs aukcionas, pradžios. Deleguotaisiais aktais užtikrinama, kad būtų laikomasi 10 straipsnio 4 dalies pirmoje pastraipoje išdėstytų principų.

4. Valstybės narės nustato, kaip turi būti naudojamos iš leidimų padavimo aukcionuose pagal šį skyrių gautos pajamos, išskyrus pajamas, kurios priskiriamos nuosaviems ištekliams pagal SESV 311 straipsnio trečią pastraipą ir pervedamos į Sąjungos bendrąjį biudžetą. Iš apyvartinių taršos leidimų pardavimo aukcione gautas pajamas arba tų pajamų finansinės vertės atitikmenį valstybės narės naudoja pagal šios direktyvos 10 straipsnio 3 dalį.“;

4) 3e ir 3f straipsniai išbraukiami;

5) 11a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1, 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„1. Atsižvelgiant į šio straipsnio 2 ir 3 dalis, orlaivių naudotojai, kurie turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruoti valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, gali naudoti toliau nurodytus vienetus, kad įvykdytų savo įsipareigojimus panaikinti tokį vienetų kiekį, apie kurį pranešta pagal 12 straipsnio 6 dalį, kaip nustatyta 12 straipsnio 9 dalyje:

a) kreditus, kuriuos leidžia naudoti šalys, dalyvaujančios pagal Paryžiaus susitarimo 6 straipsnio 4 dalį nustatytame mechanizme;

- b) kreditus, kuriuos leidžia naudoti šalys, dalyvaujančios ICAO tarybos tinkamomis laikomose kreditų programose, kaip apibrėžta pagal 8 straipsnį priimtame įgyvendinimo akte;
  - c) kreditus, kuriuos leidžiama naudoti pagal šalių susitarimus, sudarytus pagal 5 dalį;
  - d) kreditus, suteiktus už Sąjungos lygmens projektus pagal 24a straipsnį.
2. 1 dalies a ir b punktuose nurodyti vienetai gali būti naudojami, jeigu laikomasi šių sąlygų:
- a) jie suteikti valstybėje, kuri jų naudojimo metu yra Paryžiaus susitarimo šalis;
  - b) jie suteikti valstybėje, kuri įtraukta į pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtą įgyvendinimo aktą kaip ICAO Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemoje (CORSIA) dalyvaujanti šalis. Ši sąlyga netaikoma teršalų kiekiui, išmestam iki 2027 m., taip pat netaikoma Jungtinių Tautų apibrėžtomis mažiausiai išsivysčiusioms šalims arba mažoms besivystančioms salų valstybėms, išskyrus tas valstybes, kurių BVP vienam gyventojui yra lygus Sąjungos vidurkiui arba už jį didesnis.

3. 1 dalies a, b ir c punktuose nurodyti vienetai gali būti naudojami, jei yra nustatytos reikiamos priemonės dėl dalyvaujančių šalių leidimo juos naudoti, laiku koreguojamos iš atskirų šaltinių dėl žmogaus veiklos išmetamų teršalų kiekio ir absorbentais pašalinamo jų kiekio, įtraukto į dalyvaujančių šalių nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus, ataskaitos ir išvengiama dvigubos apskaitos bei grynojo pasaulyje išmetamų teršalų kiekio didėjimo.

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi išsamesni šios dalies pirmoje pastraipoje nustatytoms priemonėms taikomi reikalavimai, galintys apimti su ataskaitomis ir registrais susijusius reikalavimus, taip pat reikalavimai dėl tas priemones taikančių valstybių sąrašo. Nustatant tuos reikalavimus atsižvelgiama į lanksčias nuostatas, taikomas mažiausiai išsivysčiusioms šalims ir mažoms besivystančioms salų valstybėms, vadovaujantis šio straipsnio 2 dalimi. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

- b) 4 dalis išbraukiama,

c) pridedama ši dalis:

„8. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose išvardijami vienetai, kuriuos ICAO taryba laiko tinkamais ir kurie atitinka šio straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytas sąlygas. Prireikus Komisija taip pat priima įgyvendinimo aktus, kuriais tas sąrašas atnaujinamas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

6) 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Pagal šio straipsnio 8 dalyje nurodytame įgyvendinimo akte nustatytą metodiką valstybės narės kasmet apskaičiuoja kompensavimo reikalavimus už praėjusius kalendorinius metus už skrydžius į valstybes, išvardytas pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, iš tų valstybių ir tarp jų, ir už skrydžius tarp Šveicarijos arba Jungtinės Karalystės ir valstybių, išvardytų pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, ir kasmet ne vėliau kaip lapkričio 30 d. informuoja orlaivių naudotojus.

Pagal šio straipsnio 8 dalyje nurodytame įgyvendinimo akte nustatytą metodiką valstybės narės taip pat apskaičiuoja bendrus galutinius kompensavimo reikalavimus už konkretų CORSIA reikalavimų vykdymo laikotarpį ir ne vėliau kaip kitų metų, einančių po atitinkamo CORSIA reikalavimų vykdymo laikotarpio paskutinių metų, lapkričio 30 d. apie tai informuoja orlaivių naudotojus, kurie atitinka šios dalies trečioje pastraipoje išdėstytas tų reikalavimų sąlygas.

Valstybės narės apie kompensavimo lygį informuoja orlaivių naudotojus, kurie atitinka visas šias sąlygas:

- a) orlaivio naudotojai turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruotai valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, ir
- b) nuo 2021 m. sausio 1 d. per metus jie išmeta daugiau kaip 10 000 tonų CO<sub>2</sub>, susidarančio naudojant lėktuvus, kurių didžiausia sertifikuotoji kilimo masė yra didesnė kaip 5 700 kg, skrydžiams, kuriems taikomas I priedas, išskyrus skrydžius, kurie prasideda ir baigiasi toje pačioje valstybėje narėje, įskaitant tos pačios valstybės narės atokiausius regionus.

Taikant pirmos pastraipos b punktą, neatsižvelgiama į CO<sub>2</sub> kiekį, išmetamą vykdant šių rūšių skrydžius:

- i) valstybiniu orlaiviu vykdomus skrydžius;
- ii) humanitarinius skrydžius;
- iii) medicininius skrydžius;
- iv) karinius skrydžius;
- v) gaisro gesinimo skrydžius;
- vi) skrydžius prieš humanitarinį, medicininį ar gaisrų gesinimo skrydį ar po jo, jei tokie skrydžiai buvo vykdomi tuo pačiu orlaiviu ir buvo reikalingi susijusiai humanitarinei, medicininei ar gaisrų gesinimo veiklai vykdyti arba orlaiviui po tos veiklos perkelti kitur kitai jo veiklai vykdyti.“;

b) pridedamos šios dalys:

„8. Šio straipsnio 6 dalyje nurodyti kompensavimo reikalavimai, taikant CORSIA, už skrydžius į valstybes, išvardytas pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, iš tų valstybių ir tarp jų, taip pat už skrydžius tarp Šveicarijos arba Jungtinės Karalystės ir valstybių, išvardytų pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, apskaičiuojami pagal metodiką, kurią turi nustatyti Komisija.

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytų kompensavimo reikalavimų, taikomų orlaivių naudotojams, apskaičiavimo metodika.

Tuose įgyvendinimo aktuose visų pirma išsamiau išdėstoma, kaip taikomi reikalavimai, kylantys iš atitinkamų šios direktyvos nuostatų, visų pirma iš 3c, 11a, 12 ir 25a straipsnių, ir, kiek įmanoma atsižvelgiant į atitinkamas šios direktyvos nuostatas, iš CORSIA tarptautinių aplinkos apsaugos standartų ir rekomenduojamos praktikos (CORSIA SARP).

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Pirmasis toks įgyvendinimo aktas priimamas ne vėliau kaip 2024 m. birželio 30 d.

9. Orlaivių naudotojai, kurie turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruoti valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, panaikina tik tokį kiekį 11a straipsnyje nurodytų vienetų, apie kuri pranešta tos valstybės narės pagal 6 dalį už atitinkamą CORSIA reikalavimų vykdymo laikotarpį. 2021–2023 m. laikotarpiu išmestas teršalų kiekis panaikinamas iki 2025 m. sausio 31 d., o 2024–2026 m. laikotarpiu išmestas teršalų kiekis – iki 2028 m. sausio 31 d.“;

7) 14 straipsnis papildomas šiomis dalimis:

- „5. Orlaivių naudotojai kartą per metus praneša apie su CO<sub>2</sub> nesusijusį aviacijos poveikį, pasireiškusį nuo 2025 m. sausio 1 d. Tuo tikslu Komisija ne vėliau kaip 2024 m. rugpjūčio 31 d. pagal 1 dalį priima įgyvendinimo aktą, kad į stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą būtų įtrauktas su CO<sub>2</sub> nesusijęs aviacijos poveikis. Ta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema apima bent turimus trimačius orlaivio trajektorijos duomenis ir aplinkos drėgmę bei temperatūrą, kad būtų galima apskaičiuoti CO<sub>2</sub> ekvivalentą vienam skrydžiui. Komisija, atsižvelgdama į turimus išteklius, užtikrina, kad būtų priemonių, skirtų palengvinti ir, kiek įmanoma, automatizuoti stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą bei kuo labiau sumažinti administracinę našą.

Nuo 2025 m. sausio 1 d. valstybės narės užtikrina, kad kiekvienas orlaivio naudotojas stebėtų kiekvieno orlaivio, kurį jis eksploatuoja kiekvienais kalendoriniais metais, su CO<sub>2</sub> nesusijusį poveikį ir apie jį praneštų kompetentingai institucijai pasibaigus kiekvieniems metams pagal 1 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus.

Nuo 2026 m. Komisija, teikdama 10 straipsnio 5 dalyje nurodytą ataskaitą, kasmet pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą ir apie šios dalies trečioje pastraipoje nurodytos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos rezultatus.

Komisija, remdamasi su CO<sub>2</sub> nesusijusio aviacijos poveikio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos taikymo rezultatais, ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. pateikia ataskaitą ir, kai tinkama, pirma atlikus poveikio vertinimą, – pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo siekiama sušvelninti su CO<sub>2</sub> nesusijusį aviacijos poveikį išplečiant ES ATLPS taikymo sritį, kad ji apimtų su CO<sub>2</sub> nesusijusį aviacijos poveikį.

6. Komisija ne vėliau kaip per tris mėnesius nuo atitinkamo ataskaitų teikimo termino ir naudotojams patogiu būdu paskelbia bent toliau nurodytus apibendrintus metinius su aviacijos veikla susijusius išmetamųjų teršalų kiekio duomenis, apie kuriuos pranešta valstybėms narėms arba kurie perduoti Komisijai pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066\* ir Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2019/1603\*\* 7 straipsnį:
  - a) apie kiekvieną EEE esančią aerodromų porą:
    - i) visų skrydžių metu išmetamų teršalų kiekį;

- ii) bendrą skrydžių skaičių;
  - iii) bendrą keleivių skaičių;
  - iv) orlaivių tipus;
- b) apie kiekvieną orlaivio naudotoją:
- i) duomenis apie teršalų kiekį, išmetamą vykdant skrydžius EEE viduje, skrydžius iš EEE, į EEE ir skrydžius tarp dviejų trečiųjų šalių, suskirstytus pagal valstybių poras, ir duomenis apie išmetamuosius teršalus, kurių atžvilgiu taikomas įpareigojimas panaikinti CORSIA reikalavimus atitinkančius išmetamųjų teršalų vienetus;
  - ii) kompensavimo reikalavimų sumą, apskaičiuotą pagal 12 straipsnio 8 dalį;
  - iii) kreditų, pagal 11a straipsnį naudojamų siekiant įvykdyti šio punkto ii papunktyje nurodytus orlaivio naudotojo kompensavimo reikalavimus, sumą ir tipą;
  - iv) naudojamų degalų, kurie pasižymi nuliniu išmetamųjų teršalų faktoriumi pagal šią direktyvą arba kuriuos naudojant orlaivio naudotojui suteikiama teisė gauti leidimus pagal 3c straipsnio 6 dalį, kiekį ir tipą.

Taikant pirmos pastraipos a ir b punktus, ypatingomis aplinkybėmis, kai orlaivio naudotojas vykdo veiklą labai nedideliame skaičiuje aerodromų porų arba labai nedideliame skaičiuje valstybių porų, kurioms taikomi kompensavimo reikalavimai, arba labai nedideliame skaičiuje valstybių porų, kurioms netaikomi kompensavimo reikalavimai, jis gali prašyti administruojančiosios valstybės narės tokių duomenų neskelbti orlaivių naudotojo lygmeniu, paaiškindamas, kodėl tokių duomenų atskleidimas būtų laikomas kenkiančiu jo komerciniams interesams. Remdamasi tuo prašymu, administruojančioji valstybė gali prašyti Komisijos, kad tokie duomenys būtų skelbiami aukštesniu agregavimo lygmeniu. Sprendimą dėl prašymo priima Komisija.

---

\* 2018 m. gruodžio 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/2066 dėl išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 601/2012 (OL L 334, 2018 12 31, p. 1).

\*\* 2019 m. liepos 18 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/1603, kuriuo dėl aviacijos išmetamųjų teršalų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo priemonių, kurias Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija priėmė siekdama įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, papildoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB (OL L 250, 2019 9 30, p. 10).“;

8) 18a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Jei pirmaisiais dvejais kurio nors 13 straipsnyje nurodyto laikotarpio metais jokios aviacijos emisijos, išmestos orlaivio naudotojui, kuriam taikomas šio straipsnio 1 dalies b punktas, vykdant skrydžius, nėra priskiriamos jį administruojančiai valstybei narei, orlaivio naudotojas kitam laikotarpiui perduodamas kitai administruojančiai valstybei narei. Naujoji administruojanti valstybė narė yra valstybė narė, kuriai teko didžiausia apskaičiuotų aviacijos emisijų, išmestų tam orlaivio naudotojui vykdant skrydžius ankstesnio laikotarpio pirmaisiais dvejais metais, dalis.“;

b) 3 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) nuo 2024 d. bent kas dvejus metus atnaujina sąrašą, įtraukdama į jį orlaivių naudotojus, kurie nuo to laiko vykdė I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą; jei orlaivių naudotojas iki sąrašo atnaujinimo ketverius kalendorinius metus iš eilės nevykdė I priede nurodytos aviacijos veiklos, tas orlaivių naudotojas į sąrašą neįtraukiamas.“;

9) 25a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Sąjunga ir jos valstybės narės toliau siekia susitarimo dėl pasaulinio masto priemonių, skirtų aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui mažinti, kurios būtų suderintos su Reglamento (ES) 2021/1119 tikslais ir Paryžiaus susitarimu. Atsižvelgdama į bet kurį tokį susitarimą Komisija svarsto, ar šios direktyvos pakeitimų nuostatos, taikomos orlaivių naudotojams, yra būtinos.“;

b) pridedamos šios dalys:

„3. Komisija priima įgyvendinimo aktą, kuriame išvardija valstybes, išskyrus EEE šalis, Šveicariją ir Jungtinę Karalystę, kurios, taikant šią direktyvą, laikomos taikančiomis CORSIA, ir yra nustatę 2019 m. bazinį lygį 2021–2023 m. laikotarpiu, o kiekvieniems metams nuo 2024 m. – 85 proc. 2019 m. išmetamųjų teršalų bazinio lygio. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

4. Orlaivių naudotojai neprivalo atsisakyti apyvartinių taršos leidimų pagal 12 straipsnio 3 dalį už teršalų kiekį, išmestą iki 2026 m. gruodžio 31 d. vykdant skrydžius į valstybes, išvardytas pagal šio straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, ir iš jų.
5. Orlaivių naudotojai neprivalo atsisakyti apyvartinių taršos leidimų pagal 12 straipsnio 3 dalį už teršalų kiekį, išmestą iki 2026 m. gruodžio 31 d. vykdant skrydžius tarp EEE ir valstybių, kurios nėra išvardytos pagal šio straipsnio 3 straipsnį priimtame įgyvendinimo akte, išskyrus skrydžius į Šveicariją ir Jungtinę Karalystę.
6. Teršalų, išmetamų vykdant skrydžius į Jungtinių Tautų apibrėžtas mažiausiai išsivysčiusias šalis ir mažas besivystančias salų valstybes ir iš jų, išskyrus pagal šios straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte išvardytas šalis ir tas valstybes, kurių BVP vienam gyventojui yra lygus Sąjungos vidurkiui arba už jį didesnis, atžvilgiu nereikalaujama, kad orlaivių naudotojai atsisakytų leidimų pagal 12 straipsnio 3 dalį už tą išmetamų teršalų kiekį.

7. Jei Komisija nustato, kad labai iškraipoma konkurencija, kai, pavyzdžiui, trečioji valstybė pagal savo vidaus teisę ne taip griežtai taiko CORSIA arba neužtikrina CORSIA nuostatų vykdymo visiems orlaivių naudotojams vienodomis sąlygomis, ir tai kenkia orlaivių naudotojams, kurie turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruoti valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, Komisija priima įgyvendinimo aktus, pagal kuriuos teršalų, išmestų vykdant skrydžius į tas valstybes ir iš jų, atžvilgiu tie orlaivių naudotojai būtų atleidžiami nuo 12 straipsnio 9 dalyje nustatytų kompensavimo reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8. Jei orlaivio naudotojai, kurie turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruotas valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, vykdo skrydžius tarp dviejų skirtingų valstybių, nurodytų pagal šio straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, įskaitant skrydžius tarp Šveicarijos, Jungtinės Karalystės ir pagal šio straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte išvardytų valstybių, o tos valstybės leidžia orlaivių naudotojams naudoti kitus nei pagal 11a straipsnio 8 dalį priimtame sąraše nurodytus vienetus, Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, pagal kuriuos tiems orlaivių naudotojams leidžiama naudoti papildomas į tą sąrašą neįtrauktas vienetų rūšis arba nesilaikyti 11a straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytų sąlygų vykdant tokius skrydžius išmestų teršalų atžvilgiu. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

10) 28a ir 28b straipsniai pakeičiami taip:

*„28a straipsnis*

*Nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos prieš privalomą ICAO pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimą*

1. Nukrypdamos nuo 12 straipsnio 3 dalies, 14 straipsnio 3 dalies ir 16 straipsnio, valstybės narės laiko, kad tose nuostatose nustatyti reikalavimai yra įvykdyti, ir nesiima prieš orlaivių naudotojus nukreiptų veiksmų dėl:
  - a) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2026 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius į aerodromus, esančius EEE nepriklausančiose valstybėse, ir iš jų, išskyrus skrydžius į Jungtinėje Karalystėje arba Šveicarijoje esančius aerodromus, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus;
  - b) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio viename iš atokiausių regionų, kaip apibrėžta SESV 349 straipsnyje, ir aerodromo, esančio kitame EEE regione, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus.

11a, 12 ir 14 straipsnių taikymo tikslais su šios dalies pirmoje pastraipoje nenurodytais skrydžiais susiję patikrinti išmetamieji teršalai laikomi orlaivių naudotojo patikrintais išmetamaisiais teršalais.

2. Nukrypdoma nuo 3d straipsnio 3 dalies, kiekviena valstybė narė laikotarpiu nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2026 m. gruodžio 31 d. aukcione parduodamų apyvartinių taršos leidimų kiekį sumažina atitinkamai pagal jai priskirtų aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais, kuriems netaikomos šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos, kiekį.
3. Nukrypstant nuo 3g straipsnio, orlaivių naudotojai neprivalo pateikti stebėsenos planų, kuriame būtų nustatytos priemonės, skirtos stebėti išmetamųjų teršalų kiekį ir teikti ataskaitas apie juos, jei tie teršalai susiję su skrydžiais, kuriems taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos, numatytos šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose.
4. Nukrypstant nuo 3g, 12, 15 ir 18a straipsnių, kai orlaivio naudotojas per metus iš viso išmeta mažiau kaip 25 000 tonų CO<sub>2</sub> arba kai orlaivio naudotojas per metus iš viso išmeta mažiau kaip 3 000 tonų CO<sub>2</sub>, susijusių su kitais skrydžiais, nei nurodytieji šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose, jo išmestų teršalų kiekis laikomas patikrintu, jei jis nustatytas naudojant mažai teršalų išmetantiems subjektams skirtą priemonę, kuri yra patvirtinta pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 606/2010\* ir užpildoma Eurokontrolės pateiktais duomenimis, gautais taikant ATLPS pagalbinę priemonę. Nekomercinių orlaivių naudotojų atžvilgiu valstybės narės gali įgyvendinti supaprastintas procedūras, jei taikant tokias procedūras užtikrinamas ne mažesnis tikslumas, nei taikant mažai teršalų išmetantiems subjektams skirtą priemonę.
5. Šio straipsnio 1 dalis taikoma valstybėms, su kuriomis sudarytas susitarimas pagal 25 arba 25a straipsnį, tik laikantis tokio susitarimo sąlygų.

*28b straipsnis*

*Komisijos teikiamos ICAO pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo ataskaitos ir peržiūra*

1. Komisija iki 2027 m. sausio 1 d., o vėliau kas trejus metus teikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl ICAO vedamų derybų siekiant įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, nuo 2021 m. taikytiną išmetamųjų teršalų kiekiui, pažangos, visų pirma dėl:
  - a) atitinkamų ICAO priemonių, įskaitant standartus ir rekomenduojamą praktiką, taip pat pažangą, padarytą įgyvendinant visus ICAO priemonių rinkinio elementus siekiant ilgalaikio bendrojo tikslo, patvirtinto 41-ojoje ICAO asamblėjoje;
  - b) ICAO tarybos patvirtintų rekomendacijų, susijusių su pasauline rinkos priemone, įskaitant visus galimus bazinių lygių pakeitimus;
  - c) pasaulinio registro sudarymo;
  - d) vidaus priemonių, kurių, siekdamos įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, nuo 2021 m. taikytiną išmetamųjų teršalų kiekiui, imasi trečiosios šalys;
  - e) trečiųjų šalių dalyvavimo taikant kompensavimo pagal CORSIA masto, įskaitant jų išlygų dėl tokio dalyvavimo poveikį, ir

- f) kitų svarbių tarptautinių pokyčių ir taikytinų priemonių, taip pat pažangos mažinant bendrą aviacijos poveikį klimato kaitai.

Komisija, atsižvelgdama į Paryžiaus susitarimo bendrą pažangos įvertinimą, taip pat teikia ataskaitas dėl pastangų įgyvendinti aviacijos sektoriaus siektiną ilgalaikį bendrąjį tikslą – iki 2050 m. iki nulinio grynojo kiekio sumažinti aviacijos sektoriuje išmetamų teršalų kiekį, įvertintą pagal pirmos pastraipos a–f punktuose nurodytus kriterijus.

2. Komisija ne vėliau kaip 2026 m. liepos 1 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje įvertina ICAO pasaulinės rinkos priemonės bendrą aplinkosauginį naudingumą, įskaitant jos bendrą užmojo mastą, palyginti su pagal Paryžiaus susitarimą nustatytais tikslais, dalyvavimo taikant kompensavimo pagal CORSIA mastą, jos įgyvendinamumą, skaidrumą, nuobaudas už reikalavimų nesilaikymą, visuomenės dalyvavimui skirtus procesus, kompensacinių kreditų kokybę, išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų apie jį teikimą ir jo tikrinimą, registrus, atskaitomybę, taip pat biodegalų naudojimo taisykles. Komisija tą ataskaitą taip pat paskelbia iki 2026 m. liepos 1 d.

3. Prie 2 dalyje nurodytos ataskaitos prireikus Komisija prideda pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti šią direktyvą, kad ji atitiktų Paryžiaus susitarime nustatytus temperatūros tikslus, Sąjungos įsipareigojimu iki 2030 m. visos ekonomikos mastu sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir ne vėliau kaip iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą bei išsaugoti Sąjungos klimato politikos veiksmų aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą. Į pridedamą pasiūlymą atitinkamai įtraukiamas ES ATLPS taikymas skrydžiams iš EEE valstybėse esančių aerodromų į už EEE ribų esančius aerodromus nuo 2027 m. sausio mėn., ir į jį neįtraukiami skrydžiai iš už EEE ribų esančių aerodromų. Jei iš 2 dalyje nurodytos ataskaitos matyti, kad:
- a) ICAO asamblėja iki 2025 m. gruodžio 31 d. nesutvirtino CORSIA, kad būtų pasiektas jos ilgalaikis bendrasis tikslas – pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus, arba
  - b) pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte išvardytose valstybėse, remiantis naujausiais turimais duomenimis, išmetama mažiau nei 70 proc. tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų kiekio.

Priedamame pasiūlyme prireikus taip pat numatoma galimybė orlaivių naudotojams atskaityti visas išlaidas, patirtas dėl CORSIA kompensavimo tuose maršrutuose, kad būtų išvengta dvigubo apmokestinimo. Jei šios dalies pirmos pastraipos a ir b punktuose nurodytos sąlygos netenkinamos, pasiūlymu atitinkamai iš dalies keičiama ši direktyva, kad ES ATLPS toliau būtų taikoma tik EEE vidaus skrydžiams, skrydžiams į Šveicariją ir Jungtinę Karalystę ir skrydžiams į valstybes, kurios nėra išvardytos pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte.

---

\* 2010 m. liepos 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 606/2010 dėl Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) parengtos supaprastintos priemonės, kuria apskaičiuojamos apytikslės tam tikrų aplinką mažai teršiančių naudotojų orlaivių degalų sąnaudos, patvirtinimo (OL L 175, 2010 7 10, p. 25).“;

11) 30 straipsnis papildomas šia dalimi:

„8. 2026 m. Komisija į 10 straipsnio 5 dalyje numatytą ataskaitą įtraukia šiuos elementus:

- a) mažesnio nei 1 000 km atstumo skrydžių poveikio aplinkai ir klimatui vertinimą ir šio poveikio mažinimo galimybių apsvairstymą, įskaitant alternatyvių viešojo transporto rūšių ir didesnio tvarių aviacinių degalų naudojimo analizę;
- b) veiklos vykdytojų, kuriems taikoma išimtis pagal I priedo lentelės stulpelio „Veikla“ įrašo „Aviacija“ h arba k punktus, poveikio aplinkai ir klimatui vertinimą ir apsvairstytas to poveikio mažinimo galimybes;
- c) šios direktyvos socialinio poveikio aviacijos sektoriui, be kita ko, jo darbo jėgai ir kelionių oro transportu išlaidoms, vertinimą, ir
- d) salų ir atokių teritorijų oro susisiekiimo galimybių vertinimą, įskaitant konkurencingumo ir anglies dioksido nutekėjimo, taip pat poveikio aplinkai ir klimatui apsvairstymą.

Į 10 straipsnio 5 dalyje numatytą ataskaitą prirėikus taip pat atsižvelgiama ruošiant būsimą šios direktyvos peržiūrą.“;

- 12) I ir IV priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos priedą.

*2 straipsnis*

*Perkėlimas į nacionalinę teisę*

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2023 m. gruodžio 31 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

*3 straipsnis*  
*Įsigaliojimas*

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

*4 straipsnis*  
*Adresatai*

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre

*Europos Parlamento vardu*  
*Pirmininkė*

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas / Pirmininkė*

## PRIEDAS

1) Direktyvos 2003/87/EB I priedo lentelės stulpelyje „Veikla“ įrašas „Aviacija“ iš dalies pakeičiamas taip:

a) po pirmos pastraipos įterpiama ši pastraipa:

„Skrydžiai tarp aerodromų, esančių dviejose skirtingose valstybėse, išvardytose pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, ir skrydžiai tarp Šveicarijos arba Jungtinės Karalystės ir valstybių, išvardytų pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, ir, 12 straipsnio 6 ir 8 dalių bei 28c straipsnio taikymo tikslais, bet kurie kiti skrydžiai tarp aerodromų, esančių dviejose skirtingose trečiosiose šalyse, kuriuos vykdo orlaivių naudotojai, tenkinantys visas šias sąlygas:

a) orlaivio naudotojai turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruoti valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, ir

- b) nuo 2021 m. sausio 1 d. per metus jie išmeta daugiau kaip 10 000 tonų CO<sub>2</sub>, susidarančio naudojant lėktuvus, kurių didžiausia sertifikuotoji kilimo masė yra didesnė kaip 5 700 kg, skrydžiams, kuriems taikomas šis priedas, išskyrus skrydžius, kurie prasideda ir baigiasi toje pačioje valstybėje narėje (įskaitant tos pačios valstybės narės atokiausius regionus); taikant šį punktą, neatsižvelgiama į teršalus, išmetamus vykdant šių rūšių skrydžius:
- i) valstybiniu orlaiviu vykdomus skrydžius;
  - ii) humanitarinius skrydžius;
  - iii) medicininius skrydžius;
  - iv) karinius skrydžius;
  - v) gaisro gesinimo skrydžius;
  - vi) skrydžius prieš humanitarinį, medicininį ar gaisrų gesinimo skrydį ar po jo, jei tokie skrydžiai buvo vykdomi tuo pačiu orlaiviu ir buvo reikalingi susijusiai humanitarinei, medicininei ar gaisrų gesinimo veiklai vykdyti arba orlaiviui po tos veiklos perkelti kitur kitai jo veiklai vykdyti.“;
- b) i punkte skaičius „30 000“ pakeičiamas skaičiumi „50 000“.

2) Direktyvos 2003/87/EB IV priedo B dalies skirsnis „Anglies dioksido emisijų stebėseną“ iš dalies keičiamas taip:

a) ketvirta pastraipa papildoma šiuo sakiniu:

„Reaktyvinio žibalo (Jet A1 arba Jet A) išmetamųjų teršalų faktorius yra 3,16 (t CO<sub>2</sub>/t degalų).“;

b) po ketvirtos pastraipos įterpiama ši pastraipa:

„Kol bus priimtas šios direktyvos 14 straipsnio 1 dalyje nurodytas įgyvendinimo aktas, iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintų nebiologinės kilmės degalų, kuriems naudojamas vandenilis iš atsinaujinančiųjų išteklių, atitinkančių Direktyvos (ES) 2018/2001 25 straipsnį, išmetami teršalai klasifikuojami taip, kad juos naudojančių orlaivių naudotojų išmetamųjų teršalų kiekis yra lygus nuliui.“.

---