



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2017 m. vasario 6 d.
(OR. en)

5968/17

Tarpinstitucinė byla:
2017/0017 (COD)

CLIMA 25
ENV 104
AVIATION 20
MI 102
IND 27
ENER 38
CODEC 162

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. vasario 3 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2017) 54 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, 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

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2017) 54 final.

Pridedama: COM(2017) 54 final

Briuselis, 2017 02 03
COM(2017) 54 final

2017/0017 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2017) 30 final}

{SWD(2017) 31 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Vykdamt aviacijos veiklą išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekis labai didėja. Apskaičiuota, kad, nesiimant tolesnių priemonių, iki 2050 m. tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamas anglies dioksido (CO₂) kiekis, palyginti su 2010 m. išmestu kiekiu, padidės beveik keturis kartus. Keleto tyrimų rezultatai rodo, kad aviacijos sektoriuje išmetamam ŠESD kiekiui mažinti vien tik techninių ir veiklos priemonių, įskaitant orlaiviams skirtus CO₂ standartus arba skatinimą naudoti tausius degalus, neužtenka, todėl tų ŠESD kiekio didėjimo klausimui spręsti reikalingos rinkos priemonės. Sparčiai didėjant aviacijos sektoriuje išmetamam ŠESD kiekiui, kyla pavojus, kad bus pakenkta ES ir viso pasaulio pastangoms veiksmingai švelninti klimato kaitą.

Dar 2008 m. ES pirmoji ėmėsi spręsti aviacijos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio mažinimo klausimą, į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ES ATLPS) įtraukdama skrydžius tarp Europos ekonominės erdvės aerodromų (EEE vidaus skrydžius) ir skrydžius tarp EEE ir trečiųjų šalių aerodromų (skrydžius už EEE ribų). Tai padėjo susitarti Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO) pradėti procesą, kurio tikslas – sukurti pasaulinę rinkos priemonę su tarptautine aviacija susijusiam klausimui spręsti; tas procesas pradėtas 2013 m. Be to, tai suteikė galimybę aviacijos sektoriui prisidėti siekiant ES klimato srities tikslo iki 2020 m. išmetamą ŠESD kiekį sumažinti 20 %, palyginti su 1990 m. išmestu kiekiu. Laukdama, kol bus pasiektas susitarimas ICAO, ir siekdama tą organizaciją paskatinti kurti pasaulinę priemonę tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamam ŠESD kiekiui reguliuoti, ES laikinai – iki 2016 m. – apribojo ES ATLPS taikymo sritį, kad ji apimtų tik EEE vidaus skrydžius, ir laukė ICAO rezultatų, kad į šios sistemos taikymo sritį galėtų įtraukti skrydžius už EEE ribų. Jei nebus atlikta ES ATLPS direktyvos pakeitimų, nuo 2017 m. ES ATLPS taikymo sritis bus automatiškai pradėta vėl taikyti visiems skrydžiams.

2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Taryba susitarė dėl 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos. Pagrindinis 2030 m. strategijos elementas – privalomas uždavinys iki 2030 m. ES viduje išmetamą ŠESD kiekį sumažinti bent 40 %, palyginti su 1990 m. lygiu. Norint šį uždavinį įgyvendinti ekonomiškai efektyviai, sektoriuose, kuriems taikoma ES ATLPS, išmetamas ŠESD kiekis turės būti sumažintas 43 %, palyginti su 2005 m. lygiu, o sektoriuose, kuriems ši sistema netaikoma, – 30 %, palyginti su 2005 m. lygiu. Tokį visus ekonomikos sektorius apimančią įsipareigojimą, be kita ko, dėl aviacijos išmetamųjų ŠESD, ES galėjo pateikti kaip savo įnašą pagal Paryžiaus susitarimą. ES yra įsipareigojusi tinkamai prisidėti pagal Paryžiaus susitarimą siekiant klimato srities tikslo riboti visuotinį atšilimą, kad temperatūra padidėtų kur kas mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoniniu lygiu, ir dėti pastangas, kad ji nepakiltų daugiau kaip 1,5 °C, taip pat siekti ICAO nustatyto tikslo – viso pasaulio tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamą bendrą CO₂ kiekį apriboti taip, kad jis neviršytų 2020 m. lygio (t. y. siekti, kad augimas vyktų nedidinant anglies dioksido kiekio, arba siekti vadinamo tikslo „CNG 2020“).

2016 m. spalio mėn. vykusioje 39-ojoje asamblėjoje ICAO susitarė dėl rezoliucijos dėl pasaulinės rinkos priemonės, pagal kurią nuo 2021 m. pasaulio mastu būtų sprendžiamas didėjančio tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio klausimas: pagal šią priemonę taikant kompensavimo sistemą bus siekiama, kad tarptautinės aviacijos sektoriuje

išmetamas ŠESD kiekis neviršytų 2020 m. lygio. Pirmajame pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo etape (2021–2026 m.) dalyvavimas bus savanoriškas. Nuo antrojo priemonės įgyvendinimo etapo pradžios – 2027 m. – ją turėtų taikyti visos aviacijos srityje aktyviausiai veikiančios šalys. ES ir jos valstybės narės išreiškė norą pasaulinę rinkos priemonę taikyti savanoriško dalyvavimo etape. Kol kas susitarta dėl pasaulinės rinkos priemonės siektino tikslo ir tai, kad iš esmės ji bus grindžiama kompensavimo principu, tačiau prieš pradėdant ją įgyvendinti 2021 m. dar reikia išplėtoti keletą svarbių šios priemonės elementų, nuo kurių priklausys jos veiksmingumas ir aplinkosauginis naudingumas klimato atžvilgiu, ir dėl jų sutarti ICAO. Vėluojant pasiekti sutarimą dėl šių elementų, galėtų būti vėluojama pradėti įgyvendinti pačią priemonę. Dėl to taip pat kiltų pavojus, kad pasaulinę rinkos priemonę būtų vėluojama įgyvendinti valstybių teisėje, o tai labai svarbus etapas, nes konkretus priemonės įgyvendinimas priklauso nuo nacionalinio ir regioninio masto veiksmų.

Galiojančiuose teisės aktuose reikalaujama, kad Komisija įvertintų 39-osios ICAO asamblėjos rezultatus ir, į juos atsižvelgdama, peržiūrėtų ES ATLPS taikymą skrydžiams į EEE ir iš jos. Neatlikus galiojančių teisės aktų pakeitimų, ATLPS vėl būtų pradėta taikyti, kaip iš pradžių, t. y. ir skrydžiams už EEE ribų. Atsižvelgiant į ICAO priimtą susitarimą dėl pasaulinės rinkos priemonės, ES pastangas, kad ji būtų baigta kurti ir būtų laiku įgyvendinta, ir ES ketinimą šią priemonę įgyvendinti nuo 2021 m., manoma, kad reikia peržiūrėti ES ATLPS reglamentuojančius teisės aktus.

Siekiant paskatinti tolesnes tarptautines diskusijas dėl likusių aptarti taisyklių ir valdymo, būtinų pasaulinei rinkos priemonei įgyvendinti, siūloma po 2016 m. toliau riboti ES ATLPS taikymo sritį (t. y. pagal Reglamentą (ES) Nr. 421/2014 šią sistemą taikyti skrydžiams tarp EEE aerodromų). Kai bus daugiau žinoma apie ICAO priimtų teisinių priemonių, skirtų pasaulinei rinkos priemonei įgyvendinti, pobūdį ir turinį, taip pat apie mūsų tarptautinių partnerių ketinimus, susijusius su šios priemonės įgyvendinimu, bus atliktas tolesnis ES ATLPS vertinimas ir į laikotarpį po 2020 m. orientuota peržiūra. Be to, bus tinkamai atsižvelgta į tai, kad būtų užtikrintas reikiamas derėjimas su visus ekonomikos sektorius apimančiu įsipareigojimu, kurį ES prisiėmė pagal Paryžiaus susitarimą, ir sutartu tikslu iki 2030 m. ES viduje išmetamą ŠESD kiekį sumažinti bent 40 %, palyginti su 1990 m.

Siekiant užtikrinti teisinį tikrumą dėl ATLPS reikalavimų laikymosi 2017 m., svarbu, kad Europos Parlamentas ir Taryba dėl šio pasiūlymo susitartų greitai ir, pageidautina, iki 2017 m. pabaigos.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šiame pasiūlyme apskritai laikomasi tų pačių principų, kuriais grindžiamos ES ATLPS direktyvoje nustatytos politikos nuostatos, skirtos sektoriams, kuriems taikoma ATLPS, o kartu tinkamai atsižvelgiama į naujus ir būsimus ICAO pokyčius, visų pirma, susitarimą dėl pasaulinės rinkos priemonės. Europos Vadovų Taryba aiškiai paragino išlaikyti dabartinę su ES ATLPS susijusios politikos struktūrą ir pateikė rekomendacijų dėl tam tikrų sprendimų klausimų, susijusių su laikotarpiu nuo 2021 m. iki 2030 m. Vadovaudamasi suteiktomis gairėmis, 2015 m. liepos mėn. Europos Komisija pateikė pasiūlymą dėl teisės akto dėl laikotarpio po 2020 m. stacionariems įrenginiams taikytinos ES ATLPS peržiūros. Į tą pasiūlymą neįtraukti klausimai, susiję su ES ATLPS taikymo aviacijos sektoriui mastu, nes manyta, jog to daryti prieš 2016 m. spalio mėn. įvyksiančią 39-ąją ICAO asamblėją nederėtų. Šiuo metu laikantis Europos Vadovų Tarybos išvadų teikiamas pasiūlymas dėl aviacijos sektoriaus išmetamųjų ŠESD toliau taikomas ŠESD, išmetamoms vykdant skrydžius Europos

viduje, kuriems taikoma ES ATLPS. Šis pasiūlymas papildo 2015 m. liepos mėn. Komisijos pateiktą ir šiuo metu pagal bendro sprendimo procedūrą nagrinėjamą pasiūlymą atlikti platesnę ATLPS peržiūrą.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlyme numatyta įgyvendinti dalį 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos, kuri yra svarbus elementas kuriant atsparią energetikos sąjungą su perspektyvia klimato politika. Siekiant padėti įgyvendinti įvairius Europos Vadovų Taryboje sutartus uždavinius, jau pateikta papildomų pasiūlymų dėl teisės aktų. Šiais pasiūlymais turėtų būtų sudarytos sąlygos lengviau įgyvendinti su ATLPS susijusius ir nesusijusius klimato srities uždavinius. Be to, Komisijos aviacijos strategijoje ir strategijoje dėl mažataršio judumo aptariami veiksmai, kuriais būtų toliau mažinamas transporto sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis ir būtų prisidedama prie ES pastangų, kurias ji deda ir yra numčiusi dėl siekdama platesniu mastu mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, be kita ko, ir 2030 m. perspektyvoje.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 191–193 straipsniuose patvirtinama ir sukonkretinama ES kompetencija klimato kaitos srityje. Teisinis šio pasiūlymo pagrindas yra SESV 192 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

ES ATLPS direktyva yra esama ES politikos priemonė, galiosianti ir po 2020 m. Vadovaujantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 5 straipsnyje nustatytu subsidiarumo principu, pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiama ši priemonė, tikslus galima pasiekti tik ES lygmens Komisijos pasiūlymu.

Dėl tarpvalstybinio klimato kaitos poveikio ir iš esmės tarptautinio aviacijos sektoriaus pobūdžio, veiksmingiau imtis ES ir, jei įmanoma, pasaulinio lygmens, o ne valstybių narių lygmens veiksmų. Imantis ES lygmens veiksmų, ES vidaus ir tarptautiniai klimato srities uždaviniai bus įgyvendinti veiksmingiausiai ir ES bus užtikrintas darnus pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimas. Taip, išsaugant ES aviacijos sektoriaus tarptautinį konkurencingumą ir ES vidaus rinkoje išlaikant vienodas veiklos sąlygas, gali būti užtikrinta, kad aviacijos sektorius tinkamai prisidėtų prie klimato kaitos poveikio mažinimo.

- **Proporcingumo principas**

Šis pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes juo neviršijama to, kas būtina siekiant ekonomiškai efektyviai įgyvendinti 2020 ir 2030 m. ES ŠESD mažinimo tikslus, o kartu užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą ir sudaryti palankesnes sąlygas baigti rengti pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo taisykles.

- **Priemonės pasirinkimas**

Šis reglamento pasiūlymas grindžiamas po 2013 m. ICAO asamblėjos priimtu Reglamentu (ES) Nr. 421/2014. Kaip ir Reglamento (ES) Nr. 421/2014 atveju, svarbu, kad dėl šio pasiūlymo Europos Parlamentas ir Taryba susitartų greitai, kad jis jau galiotų tuo metu, kai 2018 m. kovo ir balandžio mėn. reikės pradėti vykdyti kitus įsipareigojimus pagal ES ATLPS. Jei peržiūra nebus atlikta, ATLPS turės būti taikoma taip, kaip buvo numatyta iš pradžių. Taigi Europos Parlamentas ir Taryba turėtų šį pasiūlymą priimti ir jis turėtų įsigalioti ne vėliau kaip 2018 m. pradžioje, kad orlaivių naudotojams būtų suteiktas teisinis tikrumas ir aiškumas, nes priešingu atveju jie iki 2018 m. balandžio 30 d. turės grąžinti apyvartinius taršos leidimus, atitinkančius visą skrendant į trečiąsias šalis ir iš jų išmestą ŠESD kiekį, kaip nurodyta Direktyvoje 2003/87/EB.

Kadangi laiko nėra daug, manoma, kad šio pasiūlymo tikslo geriausia siekti priimant reglamentą. Reglamentai taikomi visose valstybėse narėse ir visos jų nuostatos yra privalomos, todėl tai – geriausia priemonė siekiant pakeitimus įgyvendinti laiku ir darniai, prieš 2018 m. kovo ir balandžio mėn. sueinant 2017 m. įsipareigojimų vykdymo terminams.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas ir tinkamumo patikros**

Vykstant į 2021–2030 m. laikotarpį orientuotai ES ATLPS peržiūrai atliktas poveikio vertinimas, per kurį įvertinta šiuo metu taikoma ATLPS direktyva, ir tuo remiantis įvertintos politikos galimybės. Konkrečiai su ES ATLPS taikymu aviacijos sektoriuje susijusio *ex post* vertinimo ar tinkamumo patikros atlikta nebuvo, nes aviacijos sektoriuje ES ATLPS visu mastu (kaip buvo planuota iš pradžių) niekada nebuvo taikoma. Remiantis išsamiais vertinimais, per kuriuos siekta atsižvelgti į išreikštą susirūpinimą ir nepritarimą pradžioje ketintai taikyti priemonei, atlikti ES ATLPS taikymo aviacijos sektoriuje pakeitimai, kartu visiems tais pačiais maršrutais skraidantiems orlaivių naudotojams užtikrinant vienodas veiklos sąlygas. ES ATLPS direktyvos veiksmingumas ir veikimas aviacijos sektoriuje įvertinti ir nustatyti prie Reglamento (ES) Nr. 421/2014 pasiūlymo pridėtame 2013 m. poveikio vertinime¹ ir prie šio pasiūlymo pridėtame poveikio vertinime, taip pat Komisijos parengtose ir Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai pateiktose anglies dioksido rinkos ataskaitose ir ES ICAO veiksmų planuose. Atsižvelgiant į ES ATLPS direktyvos taikymo aviacijos sektoriuje retrospektyvinio vertinimo ataskaitą ir tinkamumo patikros išvadas, laikoma, kad rezultatai yra tinkami.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Siekiant po 2016 m. ICAO asamblėjos aptarti ES ATLPS peržiūros klausimą, 2016 m. kovo 7 d. – gegužės 30 d. surengtos 12 savaitių trukmės viešos konsultacijos internetu. Apskritai daugelis suinteresuotųjų šalių grupių pritarė tam, kad būtų susitarta dėl plataus užmojo

¹ SWD (2013) 430 *final*.

tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio mažinimo uždavinių ir kad tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamam ŠESD kiekiui mažinti tinkama imtis rinkos priemonių. Tačiau nuomonės dėl norimo užmojo masto ir išmetamo ŠESD kiekio mažinimo konkrečių mechanizmų išsiskyrė. Kai kurių suinteresuotųjų šalių manymu, po 2017 m. ES ATLPS turėtų būti toliau taikoma EEE vidaus skrydžiams, o kai kurios kitos laikėsi nuomonės, kad ši sistema vėl turėtų būti taikoma visiems skrydžiams (įskaitant skrydžius į trečiąsias šalis ir iš jų). Daugelio respondentų nuomone, su ES ATLPS susijusios politikos galimybės po 2020 m. turėtų priklausyti nuo 2016 m. ICAO asamblėjoje pasiektos susitarimo užmojo masto, pobūdžio, taikymo srities ir aplinkosauginio naudingumo / veiksmingumo. Komisija ir toliau palaikys konstruktyvius dvišalius ir daugiašalius ryšius su suinteresuotosiomis ir trečiosiomis šalimis.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Poveikio vertinime nagrinėjant bendras pasaulines išmetamo ŠESD kiekio prognozes remtasi Jungtinių Tautų aplinkosaugos programos 2015 m. ataskaita dėl išmetamo ŠESD kiekio mažinimo atotrūkio ir penktąja Tarpvvyriausybės klimato kaitos komisijos vertinimo ataskaita. Bendros ES ATLPS prognozės buvo grindžiamos Europos aplinkos agentūros ataskaitomis. Tyrimo naudoti atitinkami ICAO aplinkosaugos ataskaitų duomenys, visų pirma susiję su tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamu ŠESD kiekiu ir to kiekio prognozėmis, taip pat su tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio mažinimo taikant technines ir veiklos priemones potencialu. Atliekant pagrindinį ekonometrinį modeliavimą ir analizę, naudoti ICAO aplinkosaugos ataskaitoje pateikti prognozuojamos aviacijos sektoriaus plėtros duomenys.

- **Poveikio vertinimas**

Poveikio vertinime analizuojamos įvairios laikotarpio iki 2020 m. ir laikotarpio nuo 2021 m. politikos galimybės. Laikotarpiu iki 2020 m. įvertinta galimybė ES ATLPS toliau taikyti EEE vidaus skrydžiams ir alternatyva šią sistemą taikyti visiems skrydžiams, vykdomiems iš EEE, ir šios galimybės palygintos su bazinio lygio scenarijumi (visapusiška taikymo sritimi). Aptariant visas laikotarpio po 2020 m. politikos galimybes, laikoma, kad pasaulinė rinkos priemonė bus taikoma visiems skrydžiams į trečiąsias šalis ir iš jų. Pagal vieną iš politikos galimybių taip pat laikoma, kad vykdant EEE vidaus skrydžius išmetamas ŠESD kiekis bus kompensuojamas taikant pasaulinę rinkos priemonę, o pagal kitą iš politikos galimybių – kad EEE vidaus skrydžių vykdytojams toliau bus taikomi įpareigojimai laikytis ES ATLPS. Nagrinėjant tarpines politikos galimybes aptariama galimybė keisti ES ATLPS taikymą EEE vidaus skrydžiams: bandyti šią sistemą iš dalies priderinti prie pasaulinės rinkos priemonės (kad ES ATLPS veiktų pagal kompensavimo principą) arba derinti abi sistemas (kad ES ATLPS apimtų išmetamąsias ŠESD, kurioms pasaulinė rinkos priemonė netaikoma).

Iš poveikio vertinimo matyti, kad 2017–2020 m. laikotarpiu tinkamiausia būtų ir toliau ES ATLPS taikyti EEE vidaus skrydžiams ir užtikrinti numatomą aviacijos sektoriaus indėlį įgyvendinant 2020 m. klimato srities tikslą. Šiai politikos galimybei pritartų trečiosios šalys ir ji paskatintų ICAO baigti rengti reikiamas likusias pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo taisykles. Be to, tai būtų galima atlikti labai mažomis administracinėmis sąnaudomis, nes

sistema jau veikia ir jos visi labai gerai laikosi. Sudarius palankias sąlygas nuo 2021 m. faktiškai įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, būtų maksimaliai sustiprinti visuotiniai sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio mažinimo veiksmai.

Poveikio vertinime taip pat išnagrinėtos įvairios laikotarpio po 2020 m. politikos galimybės ir iš jo matyti, ar ir kaip jos padėtų įgyvendinti ES 2030 m. klimato srities uždavinius. Tačiau, atsižvelgiant į netikrumą, susijusį su konkrečiu pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimu, manoma, kad šiame etape dar per anksti priimti sprendimą dėl režimo laikotarpiu po 2020 m., bet reikia būti pasirengusiems laiku – prieš numatomą pasaulinės rikos priemonės taikymo pradžią – peržiūrėti padėtį.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Siekiant palengvinti mažiausių orlaivių naudotojų administracines užduotis, nekomercinių oro transporto priemonių naudotojams, kuriems vykdant skrydžius per metus išmetamas mažesnis kaip 1 000 tonų CO₂ kiekis, taikoma išimtis turėtų būti taikoma dar dešimt metų.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlyme gerbiama pagrindinės laisvės ir ypač laikomasi tų principų, kurie nustatyti Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje. Visų pirma juo prisidedama prie tikslo užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą pagal tvaraus vystymosi principą, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 37 straipsnyje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas Bendrijos biudžetui poveikio neturi.

5. KITI ELEMENTAI

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Atsižvelgiant į pažangą, padarytą per 39-ąją ICAO asamblėją, ir siekiant suteikti papildomą paskatą, kad būtų sėkmingai įgyvendinta pasaulinė rinkos priemonė, kuri padėtų nuo 2021 m. mažinti tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį, siūloma atlikti nuostatų dėl ES ATLPS taikymo aviacijos veiklai pakeitimų. Siūloma šiuo metu Reglamente (ES) Nr. 421/2014 nustatytais ES ATLPS taikymo principais vadovautis ir po 2016 m., kol bus pakankamai aiškus ICAO priimtų teisinių priemonių, skirtų pasaulinei rikos priemonei įgyvendinti, pobūdis ir turinys, kad Europos Komisija galėtų atlikti tolesnį vertinimą ir į laikotarpį po 2020 m. orientuotą ES ATLPS peržiūrą. Laikantis šio principo, orlaivių naudotojams nuo 2017 m. išduodamų apyvartinių taršos leidimų skaičius turėtų būti toks pat, kaip 2016 m. Šią tvarką numatoma taikyti jau 2017 m. išduodamiems apyvartiniams taršos leidimams. Taigi laukiant, kol įsigalios pakeitimas, tais metais ES ATLPS turėtų būti taikoma kuo labiau laikantis to pakeitimo ir numatomo galutinio bendro sprendimo proceso rezultato ir į juos atsižvelgiant.

Šiuo pasiūlymu siekiama ir toliau užtikrinti dabartinį labai teigiamą ES ATLPS poveikį aplinkai: taikant šią sistemą per metus išmetama maždaug 17 mln. tonų mažiau CO₂. Tai

reiškia, kad EEE aviacijos sektorius, kaip bet kuris kitas ekonomikos sektorius, prisideda prie viduje išmetamo ŠESD kiekio mažinimo pastangų. Šiuo pasiūlymu užtikrinama, kad, taikydama ES ATLPS ir laikydamosi ES klimato srities tikslų, ES toliau labai mažins aviacijos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį, ir kartu juo ICAO toliau skatinama imtis veiksmų, kad, siekiant maksimalaus išmetamo ŠESD kiekio mažinimo pasaulio mastu rezultato, pasaulinė rinkos priemonė būtų pradėta faktiškai taikyti. Tai, kad įvedama peržiūros nuostata, rodo ES ketinimą taikyti pasaulinę rinkos priemonę.

- **1 straipsnis, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB**

Pasiūlymu iš dalies keičiamas direktyvos 28a straipsnis, įterpiami du nauji (28b ir 28c) straipsniai ir iš dalies keičiamas jos I priedas.

28a straipsnis

Iš dalies keičiamas ES ATLPS direktyvos 28a straipsnis dėl nukrypti leidžiančių nuostatų, taikomų iki tarptautinio susitarimo dėl vienos pasaulinės rinkos priemonės taikymo įgyvendinimo. Laikantis to paties principo, kurio pagal Reglamentą (ES) Nr. 421/2014 laikytasi 2013–2016 m. laikotarpiu, po 2016 m. ES ATLPS direktyva netaikoma skrydžiams į atokiausius regionus ir trečiąsias šalis ir iš jų, bet visapusiškai taikoma skrydžiams tarp EEE aerodromų. Kadangi direktyvos taikymo sritis, palyginti su 2016 m., išlieka nepakitusi, orlaivių naudotojams išduodamų nemokamų apyvartinių taršos leidimų skaičius lieka toks pat, kaip 2016 m., t. y. proporcingas EEE viduje vykdomai veiklai, o linijinis mažinimo koeficientas pagal ES ATLPS direktyvą visiems sektoriams bus taikomas tik nuo 2021 m. Apyvartiniai taršos leidimai iš specialaus rezervo turėtų būti išduodami pagal tą patį principą, todėl juos išduodant turėtų būti atsižvelgiama į direktyvos taikymą EEE viduje. Aukcione parduotinių apyvartinių taršos leidimų skaičius taip pat turėtų likti toks pat, kaip 2016 m. Sistema bus taikoma skrydžiams į šalis, su kuriomis sudarytas dvišalis susitarimas dėl didžiausio leidžiamo išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo ir leidimų prekybos sistemų sujungimo, ir iš tų šalių ir tik laikantis tokio susitarimo sąlygų.

28b straipsnis

Į ES ATLPS direktyvą įterpiamas naujas 28b straipsnis, kuriuo siekiama pasirengti pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimui nuo 2021 m. Jame reikalaujama, kad Komisija praneštų Europos Parlamentui ir Tarybai apie pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimui svarbius tarptautinius pokyčius ir apie trečiųjų šalių veiksmus, kurių jos ėmėsi tai priemonei įgyvendinti. Todėl Komisija turi išnagrinėti būdus, kaip atliekant ES ATLPS direktyvos peržiūrą atitinkamas ICAO priemones įgyvendinti Sąjungos teisėje. Prireikus gali būti pateikta pasiūlymų dėl teisės aktų.

28c straipsnis

Be to, siekiant pasiruošti įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriuose, siekiant įgyvendinti ICAO rengiamą pasaulinę rinkos priemonę, būtų nustatyta tinkama orlaivių operatoriams taikoma išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų apie ją teikimo ir jo tikrinimo tvarka.

I priedas

Iš dalies keičiamas Direktyvos 2003/87/EB I priedas: išimties, taikomos nekomercinių oro transporto priemonių naudotojams, kuriems vykdant skrydžius per metus išmetamas mažesnis

kaip 1 000 tonų CO₂ kiekis, galiojimas pratęsiamas nuo 2020 m. iki 2030 m. Paaiškėjo, kad tai – veiksminga priemonė, padedanti gerokai sumažinti administracines ES ATLPS taikymo sąnaudas, bet kartu ir toliau, taikant ES ATLPS, smarkiai mažinti išmetamą ŠESD kiekį. Nustačius išimtį, valstybių narių reguliuojamų orlaivių naudotojų skaičius sumažėjo maždaug 2 200, o tai prilygsta tik 0,2 % išmetamo ŠESD kiekio.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS 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 nuomonę²,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę³,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) 2015 m. lapkričio 30 d. – gruodžio 12 d. Paryžiuje vykusioje 21-oje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos (toliau – JTBBKK) šalių konferencijoje priimtas tarptautinis susitarimas stiprinti pasaulinį atsaką į klimato kaitą. Paryžiaus susitarime, *inter alia*, nustatytas ilgalaikis tikslas, atitinkantis siekį užtikrinti, kad pasaulio temperatūra didėtų gerokai mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Paryžiaus susitarimas Sąjungos vardu patvirtintas Tarybos sprendimu (ES) 2016/1841. Tas susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio 4 d. Kad pasiektų Paryžiaus susitarimo tikslą, šalys vėliau parengs nacionaliniu lygmeniu nustatomus įpareigojančius veiksmus, apie juos praneš ir jų imsis;
- (2) Sutarties 191 straipsnyje nurodyti Sąjungos aplinkos politikos tikslai: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; saugoti žmonių sveikatą ir remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti, visų pirma kovai su klimato kaita;

² OL C , , p. .

³ OL C , , p. .

- (3) 2014 m. spalio 23 ir 24 d. Europos Vadovų Taryba nustatė privalomą uždavinį iki 2030 m. visos ekonomikos mastu išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį Europos Sąjungoje sumažinti bent 40 %, palyginti su 1990 m. išmestu kiekiu. 2015 m. kovo 6 d. Tarybos posėdyje šis Sąjungos ir jos valstybių narių indėlis oficialiai patvirtintas kaip pagal Paryžiaus susitarimą numatomas įgyvendinti nacionaliniu lygmeniu nustatomas įpareigojantis veiksmas. 2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose numatyta, kad šį uždavinį ekonomiškai efektyviausiu būdu turėtų bendrai įgyvendinti visa Sąjunga taip, kad sektoriuose, kuriems taikoma ATLPS, ir sektoriuose, kuriems ATLPS netaikoma, išmetamas ŠESD kiekis iki 2030 m. būtų sumažintas atitinkamai 43 % ir 30 %, palyginti su 2005 m. išmestu ŠESD kiekiu. Prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai;
- (4) Sąjunga ir jos valstybės narės nuo 1997 m. deda pastangas, kad būtų pasiektas tarptautinis susitarimas dėl aviacijos išmetamųjų ŠESD poveikio mažinimo, ir nuo 2008 m. yra priėmusios teisės aktų, pagal kuriuos taikydamos nuo 2005 m. veikiančią ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ES ATLPS) riboja aviacijos veiklos poveikį klimato kaitai. Siekdama paskatinti Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (ICAO) imtis tolesnių veiksmų, Sąjunga du kartus priėmė tam tikrą laiką galiojančias nuo ES ATLPS nukrypti leidžiančias nuostatas, pagal kurias įpareigojimai taikomi tik dėl ŠESD, išmetamų vykstant skrydžius tarp Europos ekonominėje erdvėje (EEE) esančių aerodromų ir tais pačiais maršrutais skraidantiems orlaivių naudotojams (nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę) sudaromos vienodos veiklos sąlygos. Naujausiame nuo ES ATLPS nukrypti leidžiančiame Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 421/2014 nustatyta, kad 2013–2016 m. įpareigojimas laikytis ES ATLPS taikomas tik EEE vidaus skrydžiams, ir numatyta galimybė (atlikus tame reglamente nustatytą peržiūrą) nuo 2017 m. sausio 1 d. sistemą pradėti taikyti skrydžiams į aerodromus, esančius už EEE ribų, ir iš jų;
- (5) atsižvelgiant į 2016 m. spalio mėn. 39-ojoje ICAO asamblėjoje priimtą rezoliuciją dėl pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo nuo 2021 m., siekiant kompensuoti tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį, viršijantį 2020 m. lygį, manoma, kad tol, kol nebus padaryta tolesnės pažangos kuriant pasaulinės rinkos priemonės struktūros elementus ir ją įgyvendinant, tikslinga toliau taikyti galiojančią nukrypti leidžiančią nuostatą. 2018 m. ICAO planuoja priimti standartus ir rekomenduojamą praktiką, kurie papildytų tą rezoliuciją ir padėtų įgyvendinti pasaulinę sistemą. Tačiau, kad sistema būtų konkrečiai įgyvendinta, reikės, kad ICAO šalys imtųsi vidaus lygmens veiksmų. Be to, ICAO turi parengti valdymo tvarką ir, be kita ko, registro sistemą. Atsižvelgiant į šias aplinkybes ir siekiant suteikti paskatą ICAO bei sudaryti palankias sąlygas įgyvendinti jos sistemą, šiuo metu galiojanti nuo ES ATLPS įpareigojimų nukrypti leidžianti nuostata, taikoma skrydžiams į trečiąsias šalis ir iš jų, turėtų būti toliau taikoma, kol bus atlikta ICAO sistemos įgyvendinimo peržiūra. Pratęsus nukrypti leidžiančios nuostatos taikymą, aukcione parduotinių ir nemokamai išduotinių apyvartinių taršos leidimų (įskaitant leidimus iš specialaus rezervo) skaičius turėtų būti toks pat, kaip 2016 m., ir turėtų būti proporcingas sumažintam atsisakytinų apyvartinių taršos leidimų skaičiui;
- (6) atsižvelgiant į tai, kad svarbūs pasaulinės rinkos priemonės elementai dar turi būti sukurti, o jos įgyvendinimas priklauso nuo nacionalinių ir regioninių teisės aktų, kurie dar turi būti priimti, manoma, kad peržiūrą tikslinga atlikti tada, kai bus aiškus šių

teisinių priemonių pobūdis ir turinys, prieš pradedant įgyvendinti ICAO pasaulinę rinkos priemonę, o Europos Parlamentui ir Tarybai bus pateikta ataskaita. Toje ataskaitoje turėtų būti aptarti visi ICAO priimti standartai ar kitos priemonės, trečiųjų šalių veiksmai siekiant įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, kuri nuo 2021 m. turi būti taikoma išmetamosioms ŠESD, ir kiti susiję tarptautinio masto pokyčiai (pvz., pagal Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvenciją (JTBBKKK) ir Paryžiaus susitarimą priimtos taisyklės dėl anglies dioksido rinkų ir apskaitos). Toje ataskaitoje turėtų būti apsvaistyta, kaip atliekant ES ATLPS direktyvos peržiūrą šias priemones įgyvendinti Sąjungos teisėje. Be to, joje turėtų būti atitinkamai išnagrinėtos EEE vidaus skrydžiams taikomos taisyklės. Prie tos ataskaitos prireikus turėtų būti pridėtas pasiūlymas Europos Parlamentui ir Tarybai, kuris derėtų su siekiu užtikrinti aviacijos sektoriaus indėlį įgyvendinant Sąjungos 2030 m. įsipareigojimą visos ekonomikos mastu mažinti išmetamą ŠESD kiekį;

- (7) siekiant priimti bendro pobūdžio ne teisėkūros procedūra priimtinus aktus, kuriais būtų papildomos ar iš dalies keičiamos tam tikros neesminės teisėkūros procedūra priimto akto nuostatos, pagal Sutarties 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai ICAO rengiamos pasaulinės rinkos priemonės taikymo tikslu priimti orlaivių naudotojams taikytinas išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų apie jį teikimo ir jo tikrinimo priemonės. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad šios konsultacijos vyktų vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. 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;
- (8) siekiant palengvinti mažiausių orlaivių naudotojų administracines užduotis, supaprastinimo tikslu nekomercinių oro transporto priemonių naudotojai, kuriems vykdant skrydžius per metus išmetamas mažesnis kaip 1 000 tonų CO₂ kiekis, turėtų būti laikomi atitinkančiais Direktyvos 2003/87/EB reikalavimus dar dešimt metų: per šį laikotarpį turėtų būti parengtos priemonės, kad ateityje visi orlaivių naudotojai turėtų prisidėti prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo;
- (9) orlaivių naudotojams ir nacionalinėms institucijoms svarbu užtikrinti teisinį aiškumą dėl Direktyvoje 2003/87/EB nurodyto termino (2018 m. balandžio 30 d.), iki kurio turi būti atsisakyta apyvartinių taršos leidimų. Taigi šis reglamentas turėtų būti taikomas nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos;
- (10) Todėl Direktyva 2003/87/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2003/87/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) 28a straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:
- i. a ir b punktai pakeičiami taip:
- (a) „visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. išmetami vykdant skrydžius į aerodromus, esančius šalyse, nepriklausančiose Europos ekonominei erdvei (toliau – EEE), ir iš jų, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus;
- (b) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. išmetami vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio viename iš atokiausių regionų, nurodytų Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 349 straipsnyje, ir aerodromo, esančio kitame EEE regione, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus.“;
- ii. c punktas išbraukiamas;
- (b) 2 dalis iš dalies keičiama taip:
- i. pirma pastraipa pakeičiama taip:
- „Nukrypstant nuo 3d–3f straipsnių, nuo 2017 m. sausio 1 d. iki dienos, kurią įsigalios pakeitimai, padaryti po 28b straipsnyje nurodytos peržiūros, orlaivių naudotojams kiekvienais metais išduodamas toks pat, kaip 2016 m., apyvartinių taršos leidimų skaičius. Nuo 2021 m. apyvartinių taršos leidimų skaičiui taikomas 9 straipsnyje nurodytas linijinis koeficientas.“;
- ii. trečia pastraipa išbraukiama;
- (c) 4 dalis pakeičiama taip:
- „4. Nukrypdama nuo 3d straipsnio 3 dalies, kiekviena valstybė narė nuo 2013 m. sausio 1 d. aukcione parduodamų apyvartinių taršos leidimų skaičių 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.“;
- (d) 7 dalis pakeičiama taip:
- „1 dalis taikoma šalims, su kuriomis sudarytas susitarimas pagal 25 arba 25a straipsnį, tik laikantis tokio susitarimo sąlygų.“
- (2) Įterpiami šie 28b ir 28c straipsniai:

„28b straipsnis

Komisijos teikiama ICAO pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo ataskaita

1. Komisija teikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl atitinkamų ICAO standartų ar kitų teisinių priemonių, taip pat vidaus priemonių, kurių siekdamas įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, nuo 2021 m. taikytiną išmetamoms šiltnamio efektą sukeliančioms dujoms, ėmėsi trečiosios šalys, ir dėl kitų susijusių tarptautinio masto pokyčių.
2. Ataskaitoje turėtų būti išnagrinėti būdai, kaip atliekant šios direktyvos peržiūrą minėtas ICAO priemones įgyvendinti Sąjungos teisėje. Ataskaitoje taip pat turėtų būti atitinkamai aptartos taisyklės, taikytinos skrydžiams EEE viduje.
3. Prie ataskaitos prireikus gali būti pridėti pasiūlymai Europos Parlamentui ir Tarybai iš dalies keisti, panaikinti ar pakeisti 28a straipsnyje numatytas nukrypti leidžiančias nuostatas arba pratęsti jų galiojimą, atsižvelgiant į Sąjungos 2030 m. įsipareigojimą visos ekonomikos mastu mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

28c straipsnis

Stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo nuostatos, susijusios su pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimu

1. Komisija priima nuostatas dėl tinkamos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų apie jį teikimo ir jo tikrinimo siekiant įgyvendinti ICAO rengiamą pasaulinę rinkos priemonę. Tos nuostatos grindžiamos tais pačiais principais, kaip 14 straipsnio 1 dalyje nurodytas reglamentas, ir jomis užtikrinama, kad pateiktos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ataskaitos būtų tikrinamos pagal 15 straipsnį.
 2. Komisijai pagal [23] straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotąjį aktą.“
- (3) I priedo k punkte vietoj „2020 m.“ įrašoma „2030 m.“

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas