

DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2008/101/EB

2008 m. lapkričio 19 d.

iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 175 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

kadangi:

(1) 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatančia šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ⁽⁴⁾, buvo nustatyta šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistema Bendrijoje, siekiant skatinti taupų ir ekonomiškai veiksmingą šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos kiekio mažinimą.

⁽¹⁾ OL C 175, 2007 7 27, p. 47.

⁽²⁾ OL C 305, 2007 12 15, p. 15.

⁽³⁾ 2007 m. lapkričio 13 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2008 m. balandžio 18 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 122 E, 2008 5 20, p. 19) ir 2008 m. liepos 8 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2008 m. spalio 24 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁴⁾ OL L 275, 2003 10 25, p. 32.

(2) Pagrindinis Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos (JTBBKK), kuri Europos bendrijos vardu buvo patvirtinta Tarybos sprendimu 94/69/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos sudarymo ⁽⁵⁾, tikslas – stabilizuoti šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentraciją atmosferoje iki tokio lygio, kad pavojingas antropogeninis poveikis nesutrikdytų klimato sistemos.

(3) 2007 m. kovo 8–9 d. Briuselio Europos Vadovų Tarybos susitikime buvo pabrėžta, kad gyvybiškai svarbu pasiekti strateginį tikslą – apriboti vidutinės pasaulinės temperatūros kilimą, kad jis neviršytų prieš industrializaciją buvusio lygio daugiau kaip 2 °C. Tarpvyriausybinės klimato kaitos grupės Ketvirtojoje įvertinimo ataskaitoje pristatyti naujausi mokslinių tyrimų rezultatai dar aiškiau rodo, kad neigiamas klimato kaitos poveikis kelia vis didesnę grėsmę ekosistemoms, maisto gamybai ir tvaraus vystymosi bei Tūkstantmečio vystymosi tikslų siekimui, taip pat žmonių sveikatai bei saugumui. Siekiant užtikrinti galimybę pasiekti 2 °C tikslą, būtina stabilizuoti šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentraciją atmosferoje laikantis apie 450 ppmv CO₂ ekvivalento, o tam reikia bendrą išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, maksimaliai padidėsiantį per ateinančius 10–15 metų, vėliau sumažinti tiek, kad jis iki 2050 m. sumažėtų bent 50 %, palyginti su 1990 m. lygiu.

(4) Europos Vadovų Taryba pabrėžė, kad Europos Sąjunga yra įsipareigojusi transformuoti Europos ekonomiką, kad ji labai efektyviai vartotų energiją ir jos išmetami šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiai būtų nedideli, kad iki pasaulinio ir išsamaus susitarimo laikotarpiui po 2012 m. sudarymo ES tvirtai ir nepriklausomai įsipareigoja iki 2020 m. užtikrinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimą bent 20 %, palyginti su 1990 m. Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo, susijusio su aviacijos sektoriumi, ribojimas yra labai svarbus indėlis, atitinkantis šį įsipareigojimą.

⁽⁵⁾ OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

- (5) Europos Vadovų Taryba pabrėžė, kad ES yra įsipareigojusi dėl visuotinio ir išsamaus susitarimo dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamų kiekių laikotarpiui po 2012 m., kuris taps veiksmingu, rezultatyviu ir teisingu atsaku tokiu mastu, kurio reikia su klimato kaita susijusiems sunkumams įveikti. Ji patvirtino tikslą iki 2020 m. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 30 %, palyginti su 1990 m., taip prisidedant prie pasaulinio ir išsamaus susitarimo laikotarpiui po 2012 m., jei kitos išsivysčiusios šalys įsipareigos užtikrinti palyginamą išmetamų kiekių sumažinimą, o ekonomiškai labiau pažengusios besivystančios šalys – tinkamai prisidėti atsižvelgdamos į savo pareigas ir atitinkamus pajėgumus. ES toliau imasi vadovaujančio vaidmens derybose dėl plataus užmojo tarptautinio susitarimo, kuris padės siekti tikslo apriboti vidutinės temperatūros didėjimą iki 2 °C ir yra įgavusi pasitikėjimo, kurį suteikė 2007 m. gruodžio mėn. Balyje įvykusioje JT BKKK Šalių tryliktojoje konferencijoje padaryta pažanga siekiant šio tikslo. ES sieks užtikrinti, kad į tokį visuotinį susitarimą būtų įtrauktos priemonės, skirtos mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamus kiekius aviacijos sektoriuje ir tokiu atveju Komisija turėtų apsvarstyti, kokie šios direktyvos pakeitimai dėl orlaivių naudotojų yra būtini.
- (6) 2007 m. vasario mėn. 14 d. Europos Parlamentas priėmė rezoliuciją dėl klimato kaitos⁽¹⁾, kurioje nurodomas tikslas užtikrinti, kad vidutinė pasaulinė temperatūra nekiltų daugiau kaip 2 °C, palyginti su ikiindustrinio laikotarpio lygiu, ir ES raginama išlaikyti vadovaujamą vaidmenį per derybas, kurių metu siekiama susitarti dėl tarptautinės sistemos siekiant kovoti su klimato kaita po 2012 m. bei neatsisakyti savo ambicingų užmojų būsimose diskusijose su tarptautiniais partneriais ir kurioje taip pabrėžiama būtinybė įsipareigoti iki 2020 m. visose pramoninėse šalyse sumažinti bendrą šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos kiekį 30 %, palyginti su 1990 m. lygiu, taip siekiant iki 2050 m. 60–80 % sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos kiekį.
- (7) Pagal JT BKKK visos šalys privalo parengti ir įgyvendinti nacionalines, o tam tikrais atvejais ir regionines programas, į kurias būtų įtrauktos priemonės, skirtos mažinti klimato kaitos poveikį.
- (8) JT BKKK Kioto protokolu, kuris Europos bendrijos vardu buvo patvirtintas Tarybos sprendimu 2002/358/EB⁽²⁾, išsivysčiusios šalys įpareigojamos pasitelkiant Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (ICAO) siekti riboti ar mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kurioms netaikomas Monrealio protokolas, išmetimą iš orlaivių.
- (9) Nors Bendrija nėra 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) Susitariančioji Šalis, visos valstybės narės yra šios Konvencijos Susitariančiosios Šalys bei ICAO narės. Valstybės narės bendradarbiaudamos su kitomis valstybėmis ICAO toliau remia priemonių, įskaitant rinkos dėsniais grindžiamas priemones, skirtų spręsti aviacijos poveikio klimato kaitai klausimą, kūrimą. 2004 m. vykusiam šeštajame ICAO aviacijos aplinkos apsaugos komiteto posėdyje buvo susitarta, kad specialiai aviacijai skirta prekybos taršos leidimais sistema, kuri būtų nustatyta naujame teisės akte ir kurią remtų ICAO, atrodo pakankamai nepatraukli ir nereikėtų siekti ją įgyvendinti. Todėl 2004 m. rugsėjo mėn. įvykusios 35-osios ICAO asamblėjos Rezoliucijoje Nr. A35–5 nesiūloma priimti naujo teisės akto, tačiau pritariama atvirai prekybai taršos leidimais ir galimybei valstybėms tarptautinės aviacijos išmetamuosius teršalus įtraukti į savo prekybos taršos leidimais sistemas. 2007 m. rugsėjo mėn. surengtos 36-osios ICAO asamblėjos Rezoliucijos Nr. A36–22 L priede Susitariančiosios Šalys raginamos netaikyti prekybos taršos leidimais sistemos kitų Susitariančiųjų Šalių orlaivių naudotojams, išskyrus atvejus, kai remiamasi šių šalių abipusiais susitarimais. Primindamos, kad Čikagos konvencijoje aiškiai pripažįstama kiekvienos Susitariančiosios Šalies teisė remiantis nediskriminavimo principu taikyti savo teisės aktus ir taisykles oro srityje visų valstybių orlaiviams, Europos valstybės narės ir penkiolika kitų Europos valstybių pareiškė išlygą dėl šios rezoliucijos ir pasiliko teisę pagal Čikagos konvenciją nustatyti ir nediskriminuojant taikyti rinkos dėsniais grindžiamas priemones visų valstybių visiems orlaivių naudotojams, teikiantiems paslaugas į jų teritoriją, iš jos ar joje.
- (10) Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 1600/2002/EB⁽³⁾ nustatytoje Šeštojoje Bendrijos aplinkosaugos veiksmų programoje numatyta, kad Bendrija turi nustatyti ir įgyvendinti konkrečius veiksmus siekiant mažinti aviacijos sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, jei ICAO iki 2002 m. nesusitarė dėl tokių priemonių. 2002 m. spalio mėn., 2003 m. gruodžio mėn. ir 2004 m. spalio mėn. išvadose Taryba pakartotinai paragino Komisiją pasiūlyti veiksmus, kurių tikslas – mažinti tarptautinio oro susisiekimo poveikį klimato kaitai.
- (11) Siekiant užtikrinti reikšmingą būtiną teršalų išmetimo mažinimą, politikos kryptys ir priemonės turėtų būti įgyvendinamos valstybių narių ir Bendrijos lygmeniu visuose Bendrijos ekonomikos sektoriuose. Jei aviacijos sektoriaus poveikis klimato kaitai ir toliau didės tokiais pat tempais, šis sektorius gerokai pakenks teršalų išmetimo mažinimo tikslui, kuris, kovojant su klimato kaita, įgyvendinamas kituose sektoriuose.

⁽¹⁾ OL C 287 E, 2007 11 29, p. 344.

⁽²⁾ OL L 130, 2002 5 15, p. 1.

⁽³⁾ OL L 242, 2002 9 10, p. 1.

- (12) 2005 m. rugsėjo 27 d. komunikatu Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, pavadintu „Aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimas“, Komisija pateikė aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimo strategiją. Strategijoje, kuri yra visapusiško priemonių rinkinio sudedamoji dalis, buvo pasiūlyta įtraukti aviaciją į Bendrijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų prekybos taršos leidimais sistemą ir numatyta įgyvendinant antrąją Europos klimato kaitos programos etapą sudaryti darbo grupę aviacijos klausimais, kuri suburtų daug suinteresuotų šalių ir svarstyti, kaip įtraukti aviaciją į Bendrijos sistemą. 2005 m. gruodžio 2 d. išvadose Taryba pripažino, kad ekonominiu ir aplinkos požiūriu aviacijos sektoriaus įtraukimas į Bendrijos sistemą atrodo geriausias sprendimas, ir paragino Komisiją iki 2006 m. pabaigos pateikti teisės akto projektą. 2006 m. liepos 4 d. rezoliucijoje dėl aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimo ⁽¹⁾ Europos Parlamentas pripažino, kad prekyba taršos leidimais gali būti visapusiško priemonių rinkinio, skirto klausimams dėl aviacijos poveikio klimatui spręsti, sudedamąja dalimi, jei tik ji bus tinkamai parengta.
- (13) Į išsamų priemonių paketą taip pat turėtų būti įtrauktos ir veiklos bei technologinės priemonės. Oro eismo valdymo pagerinimai taikant bendro Europos dangaus ir Europos oro eismo naujos kartos valdymo sistemos (SESAR) programas galėtų leisti iki 12 % pagerinti degalų sunaudojimo ekonomiškumą. Naujų technologijų, įskaitant orlaivių degalų sunaudojimo ekonomiškumo pagerinimo metodus, tyrimai gali dar labiau sumažinti aviacijos išmetamų teršalų kiekį.
- (14) Šia direktyva daromų Direktyvos 2003/87/EB pakeitimų tikslas – mažinti aviacijai priskirtiną poveikį klimato kaitai įtraukiant aviacijos išmetamuosius teršalus į Bendrijos sistemą.
- (15) Orlaivių naudotojai tiesiogiai kontroliuoja eksploatuojamų orlaivių rūšis ir jų skrydžius, todėl jie turėtų atsakyti už šia direktyva nustatytą įpareigojimų vykdymą, įskaitant įsipareigojimą parengti stebėsenos planą ir pagal šį planą stebėti išmetamus teršalus bei teikti ataskaitas. Orlaivio naudotojas gali būti identifikuojamas naudojant ICAO žymenį arba bet koki kitą skrydžio identifikavimui naudojamą pripažintą žymenį. Jei orlaivio naudotojo tapatybė nežinoma, orlaivio naudotoju laikomas orlaivio savininkas, nebent jis nurodo, kuris kitas asmuo yra orlaivio naudotojas.
- (16) Siekiant išvengti konkurencijos iškreipimų ir pagerinti ekologinį veiksmingumą, visų skrydžių į Bendrijos aerodromus ir iš jų metu išmetami teršalai turėtų būti įtraukti nuo 2012 m.
- (17) Bendrija ir jos valstybės narės turėtų toliau siekti susitarimo dėl pasaulinio masto priemonių, skirtų aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui mažinti. Bendrijos sistema gali būti pavyzdys, pagal kurį prekybos taršos leidimais sistema būtų naudojama visame pasaulyje. Bendrija ir jos valstybės narės šios direktyvos įgyvendinimo metu turėtų palaikyti nuolatinį ryšį su trečiosiomis šalimis ir skatinti trečiąsias šalis imtis lygiaverčių priemonių. Jeigu trečioji šalis patvirtina skrydžių į Bendriją poveikio klimatui mažinimo priemones, kurių poveikis aplinkai yra mažiausiai toks pat, kaip šios direktyvos, Komisija, pasikonsultavusi su ta šalimi, turėtų apsvarstyti turimas galimybes užtikrinti optimalią Bendrijos sistemos ir trečiosios šalies taikomų priemonių sąveiką. Trečiojoje šalyje kuriamos išmetamųjų teršalų prekybos sistemos pradeda užtikrinti optimalią sąveiką su Bendrijos sistema aviacijos srityje. Dvišaliai susitarimai, susiejantys Bendrijos sistemą su kitomis prekybos sistemomis, kurie formuoja bendrą sistemą arba atsižvelgia į lygiavertes priemones, siekiant išvengti dvigubo reguliavimo, galėtų tapti žingsniu į priekį link pasaulinio susitarimo. Kai sudaromi tokie dvišaliai susitarimai, Komisija gali iš dalies pakeisti į Bendrijos sistemą įtrauktas aviacijos veiklos rūšis, įskaitant atitinkamą bendro orlaivių naudotojams išduotų leidimų skaičiaus patikslinimą.
- (18) Laikantis geresnio reguliavimo principo tam tikriems skrydžiams Bendrijos sistema turėtų būti netaikoma. Siekiant toliau užkirsti kelią neproporcingai administracinei naštai, komercinių oro transporto priemonių naudotojams, kurie per trejus iš eilės keturių mėnesių laikotarpius atlieka mažiau nei 243 skrydžius per laikotarpį, ši Bendrijos sistema neturėtų būti taikoma. Tai būtų naudinga oro vežėjams, kurie teikia nedaug paslaugų pagal Bendrijos sistemą, įskaitant besivystančių šalių oro vežėjus.
- (19) Aviacija daro įtaką pasaulio klimatui: šiame sektoriuje išmetamas anglies dioksidas, azoto oksidai, vandens garai bei sulfatų ir suodžių dalelės. Tarpvyriausybė klimato kaitos grupė apytikriai nustatė, kad bendras dabartinis aviacijos poveikis klimatui yra 2–4 kartus didesnis nei vien tik šiame sektoriuje praeityje išmesto anglies dioksido poveikis. Naujaisi Bendrijos mokslo

⁽¹⁾ OL C 303 E, 2006 12 13, p. 119.

tyrimų rezultatai rodo, kad bendras aviacijos poveikis klimatui galėtų būti maždaug du kartus didesnis už vien tik anglies dioksido poveikį. Tačiau nė viename iš šių apskaičiavimų neatsižvelgiama į ypač neaiškų plunksninių debesų poveikį. Pagal Sutarties 174 straipsnio 2 dalį Bendrijos aplinkos politika turi būti grindžiama atsargumo principu. Laukiant pažangos mokslo srityje, kuo daugiau dėmesio turėtų būti skiriama aviacijos poveikio klausimui. Su išmetamais azoto oksidais susiję klausimai bus sprendžiami kituose teisės aktuose, kuriuos 2008 m. pasiūlys Komisija. Turėtų būti skatinami inversijos pėdsakų ir plunksninių debesų formavimosi bei veiksmingų mažinimo priemonių tyrimai, įskaitant veiklos ir technines priemones.

- (20) Siekiant išvengti konkurencijos iškraipymų reikėtų nustatyti suderintą leidimų paskirstymo metodiką, skirtą nustatyti bendrą išduotinių leidimų skaičių ir paskirstyti leidimus orlaivių naudotojams. Dalis leidimų bus paskirstyta aukciono būdu pagal taisykles, kurias parengs Komisija. Dalis leidimų turėtų būti atidedama į specialų rezervą, skirtą užtikrinti naujiems orlaivių naudotojams galimybę patekti į rinką ir padėti orlaivių naudotojams, kurie labai padidina atliekamų skrydžių tonkilometrių skaičių. Veiklą nutraukusiems orlaivių naudotojams leidimai turėtų būti išduodami iki laikotarpio, kuriam jau buvo paskirti nemokami leidimai, pabaigos.
- (21) Reikėtų visapusiškai suderinti visiems sistemoje dalyvaujantiems orlaivių naudotojams nemokamai išduotų leidimų skaičių siekiant užtikrinti vienodas veiklos sąlygas orlaivių naudotojams, atsižvelgiant į tai, kad kiekvieno orlaivio naudotojo skrydžius, vykdomus iš ES ir jos viduje, reguliuos viena valstybė narė, ir į nediskriminuojančias dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų su trečiosiomis šalimis nuostatas.
- (22) Aviacija prisideda prie žmogaus veiklos daromo poveikio bendrai klimato kaitai, o iš orlaivių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų poveikis aplinkosaugai gali būti sušvelnintas imantis priemonių klimato kaitos problemoms ES ir trečiojoje šalyse, ypač besivystančiose šalyse, spręsti ir finansuojant mokslinius tyrimus bei technologinę plėtrą siekiant sušvelninti šį poveikį ir prisitaikyti, ypač aeronautikos ir oro transporto srityse. Laikantis subsidiarumo principo priimami sprendimai dėl nacionalinių viešųjų išlaidų priklauso valstybių narių kompetencijai. Nepažeidžiant šios nuostatos, leidimų pardavimo aukcione gautos pajamos arba lygiavertė suma, kai to
- reikalaujama dėl svarbių valstybės narės biudžeto principų, pavyzdžiui, vieningumo ir universalumo principų, turėtų būti naudojamos šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos mažinimui, prisitaikymui prie klimato kaitos poveikio ES ir trečiojoje šalyse, mokslinių tyrimų bei technologinės plėtos finansavimui siekiant sušvelninti poveikį bei prisitaikyti ir Bendrijos sistemos administravimo išlaidoms padengti. Aukcionuose gaunamos pajamos taip pat turėtų būti naudojamos nedidelį teršalų kiekį išmetančiam transportui. Aukcione gautos įplaukos pirmiausia turėtų būti naudojamos įnašams į Pasaulinį energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių fondą padengti bei priemonėms, kurios padėtų užkirsti kelią miškų kirtimui ir sudarytų palankesnes sąlygas prisitaikyti besivystančiose šalyse, finansuoti. Šios direktyvos nuostatos, susijusios su pajamų naudojimu, neturėtų daryti įtakos sprendimams dėl leidimų pardavimo aukcione gautų pajamų naudojimo, priimamiems vykdant platesnio pobūdžio Direktyvos 2003/87/EB bendrą peržiūrą.
- (23) Apie nuostatas dėl įplaukų iš aukciono naudojimo reikėtų pranešti Komisijai. Toks pranešimas neatleidžia valstybių narių nuo Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje numatyto įsipareigojimo pranešti apie tam tikras nacionalines priemones. Ši direktyva neturėtų pažeisti jokių būsimų valstybės pagalbos procedūrų, kurių gali būti imamasi pagal Sutarties 87 ir 88 straipsnius, rezultatų.
- (24) Siekiant didinti Bendrijos sistemos ekonomiškumą, orlaivių naudotojai turėtų turėti galimybę naudoti projektų veiklos patvirtintus išmetamųjų teršalų mažinimo vienetus (PTENV) ir išmetamųjų teršalų mažinimo vienetus (TEMV), kad galėtų įvykdyti įsipareigojimą grąžinti leidimus iki suderinto lygio. TEMV ir PTENV naudojimas turėtų atitikti tinkamumo naudoti prekybos taršos leidimais sistemoje kriterijus, išdėstytus šioje direktyvoje. Valstybių narių PTENV ir TEMV naudojimo Kioto protokolo pirmojo įsipareigojimų laikotarpio metu procentinių dalių vidurkis yra apytiksliai 15 %.
- (25) 2008 m. kovo 13 d. ir 14 d. Briuselio Europos Vadovų Tarybos išvadose pripažinta, kad pasauliniame konkurencinių rinkų kontekste anglies junginių šaltinių perkėlimo problema kelia susirūpinimą ir ją reikia išnagrinėti ir neatidėliojant spręsti naujoje Išmetamųjų teršalų prekybos leidimų direktyvoje, kad būtų galima imtis priemonių, jei tarptautinės derybos baigtųsi nesėkme. Tarptautinis susitarimas tebėra geriausias būdas šiam klausimui spręsti.

- (26) Siekiant mažinti orlaivių naudotojams tenkančią administravimo našta, už kiekvieną orlaivio naudotoją turėtų atsakyti viena valstybė narė. Valstybės narės turėtų būti įpareigosios užtikrinti, kad orlaivių naudotojai, kuriems leidimas oro susisiekimui vykdyti buvo išduotas toje valstybėje narėje, leidimo neturintys orlaivių naudotojai arba trečiųjų šalių orlaivių naudotojai, kurių didžiausias išmetamųjų teršalų kiekis baziniais metais tenka tai valstybei narėi, laikytųsi šios direktyvos reikalavimų. Jeigu orlaivio naudotojas nesilaiko šios direktyvos reikalavimų ir kitomis vykdymo priemonėmis, kurių imasi administruojanti valstybė narė, nepavyksta užtikrinti, kad būtų laikomasi šių reikalavimų, valstybės narės turėtų veikti solidariai. Todėl administruojanti valstybė narė turėtų turėti galimybę paprašyti Komisijos kraštutiniu atveju atitinkamo orlaivio naudotojo atžvilgiu priimti sprendimą dėl draudimo vykdyti veiklą Bendrijos lygmeniu.
- (27) Siekiant išsaugoti Bendrijos sistemos apskaitos sistemos vientisumą atsižvelgiant į tai, kad tarptautinės aviacijos išmetamieji teršalai nėra įtraukti į valstybių narių pagal Kioto protokolą prisiimtus įsipareigojimus, aviacijos sektoriui skirti leidimai turėtų būti naudojami tik siekiant įgyvendinti orlaivių naudotojams nustatytus įsipareigojimus grąžinti leidimus pagal šią direktyvą.
- (28) Siekdamas užtikrinti vienodą orlaivių naudotojų statusą, valstybės narės, administruodamos orlaivių naudotojus, už kuriuos jos atsakingos, turėtų vadovautis suderintomis taisyklėmis ir remtis konkrečiomis gairėmis, kurias parengs Komisija.
- (29) Siekiant užtikrinti Bendrijos sistemos vientisumą aplinkos atžvilgiu, turėtų būti laikoma, kad vienetai, kurių atsisako orlaivių naudotojai, prisideda tik prie tų šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo tikslų, kuriuose atsižvelgiama į tokio pobūdžio teršalus.
- (30) Europos saugios oro navigacijos organizacija (Eurokontrolė) gali turėti informacijos, kuri galėtų padėti valstybėms narėms ar Komisijai įgyvendinti įsipareigojimus pagal šią direktyvą.
- (31) Bendrijos sistemos nuostatos, susijusios su išmetamųjų teršalų stebėseną, ataskaitų teikimu ir tikrinimu bei su naudotojams taikytinomis nuobaudomis, taip pat turėtų būti taikomos orlaivių naudotojams.
- (32) Komisija turėtų peržiūrėti Direktyvos 2003/87/EB veikimą, susijusį su aviacijos veikla, atsižvelgiant į jos taikymo patirtį, ir pateikti pranešimą Europos Parlamentui ir Tarybai.
- (33) Atliekant Direktyvos 2003/87/EB veikimo peržiūrą, susijusią su aviacijos veiklos rūšimis, turėtų būti atsižvelgiama į tų šalių, kurios neturi tinkamų ir panašių alternatyvių transporto priemonių ir dėl to labai priklauso nuo oro susisiekimu, ir kuriose turizmo sektorius labai prisideda prie tų šalių bendrojo vidaus produkto, struktūrinės priklausomybės nuo aviacijos. Turėtų būti skiriamas ypatingas dėmesys problemoms, susijusioms su pateikimu į rinką ir konkurencingumu, su kuriomis susiduria atokiausi Bendrijos regionai, kaip nurodyta Sutarties 299 straipsnio 2 dalyje, ir problemoms, susijusioms su viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimais įgyvendinant šią direktyvą, sušvelninti ar netgi panaikinti.
- (34) Ministrų deklaracija dėl Gibraltaro oro uosto, dėl kurios susitarta 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje įvykusiame Dialogo dėl Gibraltaro forumo pirmajame ministrų susitikime, pakeis 1987 m. gruodžio 2 d. Londone sudarytą bendrą deklaraciją dėl oro uosto, ir visapusiškas tos deklaracijos laikymasis laikomas 1987 m. Deklaracijos laikymusi.
- (35) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką⁽¹⁾.
- (36) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus patvirtinti priemones dėl leidimų, kurių neprivaloma išduoti nemokamai, pardavimo aukcione; patvirtinti išsamias taisykles dėl specialiojo rezervo tam tikriems orlaivių naudotojams veikimo ir dėl tvarkos, susijusios su prašymais Komisijai priimti sprendimą dėl draudimo vykdyti veiklą nustatymo orlaivio naudotojui; ir iš dalies keisti I priede išvardytas aviacijos veiklos rūšis, jei trečioji šalis nustato priemones, skirtas mažinti aviacijos poveikį klimato kaitai. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, papildant šią direktyvą naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (37) Kadangi šios direktyvos tikslo valstybės narės negali deramai pasiekti, o Bendrija dėl siūlomų veiksnių masto arba poveikio gali juos pasiekti geriau, Bendrija gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidiarumo principą. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (38) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros⁽²⁾ 34 punktą valstybės narės raginamos savo ir Bendrijos interesų labai parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių tarpusavio santykį, ir viešai jas paskelbti.

(1) OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

(2) OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

(39) Todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti Direktyvą 2003/87/EB,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2003/87/EB pakeitimai

Direktyva 2003/87/EB iš dalies keičiama taip:

1) prieš 1 straipsnį įterpiamas šis pavadinimas:

„I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS“;

2) 2 straipsnis papildomas šia dalimi:

„3. Šios direktyvos taikymas Gibraltaro oro uostui neturi įtakos Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės atitinkamoms teisinėms pozicijoms ginče dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje yra oro uostas.“;

3) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) b punktas pakeičiamas taip:

„b) emisijos – tai šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai į atmosferą iš įrenginio šaltinių arba I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą vykdančio orlaivio išmetamos dujos, susijusios su ta veikla.“;

b) pridedami šie punktai:

„o) orlaivio naudotojas – tai asmuo, naudojantis orlaivį I priede nurodytai aviacijos veiklai vykdyti, arba orlaivio savininkas, jei to asmens tapatybė nežinoma ar jos nenurodo orlaivio savininkas;

p) komercinės oro transporto priemonės naudotojas – tai naudotojas, už atlygį visuomenei teikiantis reguliaraus ar nereguliaraus oro susisiekimo paslaugas, skirtas vežti keleivius, krovinius ar pašta;

q) administruojanti valstybė narė – tai valstybė narė, atsakinga už orlaivio naudotojo administravimą Bendrijos sistemoje pagal 18a straipsnio nuostatas;

r) aviacijos emisijos – tai emisijos, išmetamos iš I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklai naudojamų orlaivių, kurie išskrenda iš valstybės narės teritorijoje esančio aerodromo ir atvyksta į tokį aerodromą iš trečiosios šalies;

s) ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijos – tai I priede nurodytai aviacijos veiklai naudojamų orlaivių metinio emisijų kiekio vidurkis 2004, 2005 ir 2006 kalendoriniais metais.“;

4) po 3 straipsnio įterpiamas šis skyrius:

„II SKYRIUS

AVIACIJA

3a straipsnis

Taikymo sritis

Šio skyriaus nuostatos taikomos leidimų, susijusių su I priede išvardytų rūšių aviacijos veikla, paskirstymui ir išdavimui.

3b straipsnis

Aviacijos veiklos rūšys

Iki 2009 m. rugpjūčio 2 d. Komisija pagal 23 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą parengia gaires dėl išsamaus I priede išvardytų aviacijos veiklos rūšių aiškinimo.

3c straipsnis

Bendras aviacijai skirtų leidimų skaičius

1. Nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d. bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 97 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų kiekiui.

2. 11 straipsnio 2 dalyje nurodytu laikotarpiu, kuris prasideda 2013 m. sausio 1 d. ir jei atliekant 30 straipsnio 4 dalyje numatytą peržiūrą nepadaroma pakeitimų kiekvienu vėlesniu laikotarpiu, bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 95 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų kiekio, padauginto iš laikotarpio metų skaičiaus.

Ši procentinė dalis gali būti peržiūreta bendros šios direktyvos peržiūros metu.

3. Komisija peržiūri bendrą orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičių laikydamasi 30 straipsnio 4 dalies.

4. Iki 2009 m. rugpjūčio 2 d. Komisija, remdamasi geriausiais turimais duomenimis, priima sprendimą dėl ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų ir dėl faktine eismo informacija pagrįstos sąmatos. Šį sprendimą svarsto 23 straipsnio 1 dalyje nurodytas komitetas.

3d straipsnis

Aviacijai skirtų leidimų paskirstymas aukcione

1. 3c straipsnio 1 dalyje nurodytu laikotarpiu aukcione parduodama 15 % leidimų.

2. Nuo 2013 m. sausio 1 d. 15 % leidimų parduodama aukcione. Ši procentinė dalis gali būti padidinta atsižvelgiant į bendros šios direktyvos peržiūros rezultatus.

3. Priimamas reglamentas, kuriame pateikiamos išsamios nuostatos dėl valstybių narių aukcione parduotinių leidimų, kurių neprivaloma išduoti nemokamai pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalis arba 3f straipsnio 8 dalį. Leidimų skaičius, kurį kiekviena valstybė narė turės parduoti aukcione kiekvienu laikotarpiu, yra proporcingas šiai valstybei narėi tenkančiai bendrai visoms valstybėms narėms atskaitiniais metais priskirtų aviacijos emisijų daliai, apie kurią pranešama pagal 14 straipsnio 3 dalį ir kuri patikrinama pagal 15 straipsnį. 3c straipsnio 1 dalyje nurodytu laikotarpiu atskaitiniais metais laikomi 2010 m., o kiekvienu 3c straipsnyje nurodytu vėlesniu laikotarpiu atskaitiniais metais laikomi kalendoriniai metai, kurie pasibaigia likus 24 mėnesiams iki laikotarpio, kuriuo vyks aukcionas, pradžios.

Tas reglamentas, kuriuo siekiama iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, priimamas pagal 23 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

4. Valstybės narės nustato, kaip bus naudojamos leidimų pardavimo aukcione gautos pajamos. Šios pajamos turėtų būti naudojamos klimato kaitos problemoms ES ir trečiojoje šalyse spręsti, *inter alia*, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimui, prisitaikymui prie klimato kaitos poveikio ES ir trečiojoje šalyse, ypač besivystančiose šalyse, mokslinių tyrimų ir pokyčių finansavimui siekiant sušvelninti šį poveikį ir prisitaikyti, ypač aeronautikos ir oro transporto srityse, išmetamų dujų kiekio naudojant nedidelį teršalų kiekį išmetantį transportą sumažinimui ir Bendrijos sistemos administravimo išlaidų padengimui. Aukcione gautos įplaukos taip pat turėtų būti naudojamos įnašams į Pasaulinį energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių fondą padengti bei priemonėms, kurios padėtų užkirsti kelią miškų kirtimui, finansuoti.

Valstybės narės praneša Komisijai apie veiksmus, kurių imtasi pagal šią dalį.

5. Informacija, pateikta Komisijai pagal šią direktyvą, neatleidžia valstybių narių nuo įpareigojimo teikti informaciją, nustatytą Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje.

3e straipsnis

Leidimų paskirstymas ir išdavimas orlaivių naudotojams

1. Kiekvienu 3c straipsnyje nurodytu laikotarpiu kiekvienas orlaivio naudotojas gali kreiptis dėl nemokamai skiriamų leidimų. Paraišką galima pateikti perduodant administruojančios valstybės narės kompetentingai institucijai

patikrintus I priede nurodytų rūšių aviacijos veiklos, kurią vykdė tas orlaivio naudotojas, tonkilometrių duomenis už stebėsenos metus. Šiame straipsnyje stebėsenos metais laikomi kalendoriniai metai, kurie pasibaigia likus 24 mėnesiams iki laikotarpio, su kuriuo jie susiję pagal IV ir V priedus, pradžios arba 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio atveju – 2010 m. Kiekviena paraiška pateikiama likus ne mažiau kaip 21 mėnesiui iki laikotarpio, su kuriuo ji yra susijusi, pradžios arba 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio atveju – iki 2011 m. kovo 31 d.

2. Likus ne mažiau kaip aštuoniolikai mėnesių iki laikotarpio, su kuriuo yra susijusi paraiška, pradžios, arba 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio atveju – iki 2011 m. birželio 30 d. – valstybės narės paraiškas, gautas pagal 1 dalį, pateikia Komisijai.

3. Likus ne mažiau kaip penkiolikai mėnesių iki kiekvieno 3c straipsnio 2 dalyje nurodyto laikotarpio pradžios arba 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio atveju – iki 2011 m. rugsėjo 30 d. – Komisija apskaičiuoja ir priima sprendimą, nurodantį:

- bendrą leidimų skaičių, kuris turi būti paskirstytas tam laikotarpiui pagal 3c straipsnį;
- leidimų, kurie turi būti parduoti aukcione tuo laikotarpiu pagal 3d straipsnį, skaičių;
- leidimų, numatytų specialiame orlaivių naudotojams skirtame rezerve, skaičių tuo laikotarpiu pagal 3f straipsnio 1 dalį;
- leidimų, kurie turi būti paskirstyti nemokamai tuo laikotarpiu, skaičių, iš a punkte nurodyto patvirtinto bendro leidimų skaičiaus atėmus b ir c punktuose nurodytų leidimų skaičių; ir
- atskaitos dydį, kuriuo turi būti remiamasi nemokamai paskirstant leidimus orlaivių naudotojams, kurių paraiškos buvo pateiktos Komisijai pagal 2 dalį.

Atskaitos dydis, nurodytas e punkte, kuris išreiškiamas leidimais tonkilometriams, apskaičiuojamas d punkte nurodytą leidimų skaičių dalijant iš tonkilometrių duomenų, nurodytų Komisijai pagal 2 dalį pateiktose paraiškose, sumos.

4. Per tris mėnesius nuo Komisijos sprendimo priėmimo dienos pagal 3 dalį dienos kiekviena administruojanti valstybė narė apskaičiuoja ir paskelbia:

a) bendrą kiekvienam orlaivio naudotojui, kuris pateikė paraišką Komisijai pagal 2 dalį, paraiškos laikotarpiui skirtų leidimų skaičių, apskaičiuotą paraiškoje nurodytus tonkilometrų duomenis dauginant iš atskaitos dydžio, nurodyto 3 dalies e punkte; ir

b) kiekvienam orlaivio naudotojui kiekvieniems metams skirtų leidimų skaičių, kuris nustatomas bendrą pagal a punktą apskaičiuotą visam laikotarpiui tam naudotojui skirtų leidimų skaičių dalijant iš laikotarpio, kuriuo tas orlaivio naudotojas vykdo I priede nurodytą aviacijos veiklą, metų skaičiaus.

5. Iki 2012 m. vasario 28 d., o vėliau kasmet iki vasario 28 d. administruojančios valstybės narės kompetentinga institucija kiekvienam orlaivio naudotojui išduoda tam orlaivio naudotojui tiems metams pagal šį straipsnį arba 3f straipsnį skirtų leidimų skaičių.

3f straipsnis

Specialus tam tikriems orlaivių naudotojams skirtas rezervas

1. Kiekvienu 3c straipsnio 2 dalyje nurodytu laikotarpiu 3 % paskirstytino bendro leidimų skaičiaus atidedama į specialų rezervą, skirtą orlaivių naudotojams:

a) kurie pradeda vykdyti I priede nurodytą aviacijos veiklą praėjus tiems stebėsenos metams, už kuriuos buvo pateikti tonkilometrų duomenys pagal 3e straipsnio 1 dalį už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį; arba

b) kurių tonkilometrų duomenys vidutiniškai kasmet padidėja daugiau nei 18 %, lyginant stebėsenos metus, už kuriuos pagal 3e straipsnio 1 dalį buvo pateikti tonkilometrų duomenys už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį, ir antruosius to laikotarpio kalendorinius metus;

ir kurių veikla pagal a punktą arba papildoma veikla pagal b punktą, nėra veikla, kuria visiškai ar iš dalies tęsiama kito orlaivio naudotojo anksčiau vykdyta aviacijos veikla.

2. Reikalavimus pagal 1 dalį atitinkantis orlaivio naudotojas gali kreiptis dėl nemokamai iš specialiojo rezervo skiriamų leidimų pateikdamas paraišką jį administruojančios valstybės narės kompetentingai institucijai. Paraiška pateikiama 3c straipsnio 2 dalyje nurodyto laikotarpio, su kuriuo ji yra susijusi, trečiaisiais metais iki birželio 30 d.

Pagal 1 dalies b punktą orlaivių naudotojui išduodama ne daugiau, kaip 1 000 000 leidimų.

3. Paraiškoje pagal 2 dalį:

a) pateikiami patikrinti I priede nurodytų rūšių aviacijos veiklos, kurią orlaivio naudotojas vykde 3c straipsnio 2 dalyje nurodyto laikotarpio, su kuriuo yra susijusi paraiška, antraisiais kalendoriniais metais, tonkilometrų duomenys pagal IV ir V priedus;

b) pateikiami įrodymai, kad yra įvykdyti reikalavimų pagal 1 dalį kriterijai; ir

c) orlaivių naudotojų, kuriems taikomas 1 dalies b punktas, atveju nurodoma:

i) tonkilometrų už skrydžius, kuriuos tas orlaivio naudotojas vykde tais stebėsenos metais, kai pagal 3e straipsnio 1 dalį buvo pateikti tonkilometrų duomenys už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį, ir to laikotarpio antraisiais kalendoriniais metais santykio procentinio dydžio padidėjimas;

ii) tonkilometrų už skrydžius, kuriuos tas orlaivio naudotojas vykde tais stebėsenos metais, kai pagal 3e straipsnio 1 dalį buvo pateikti tonkilometrų duomenys už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį, ir to laikotarpio antraisiais kalendoriniais metais santykio grynas padidėjimas; ir

iii) tonkilometrų už skrydžius, kuriuos tas orlaivio naudotojas vykde tais stebėsenos metais, kai pagal 3e straipsnio 1 dalį buvo pateikti tonkilometrų duomenys už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį, ir to laikotarpio antraisiais kalendoriniais metais santykio grynas padidėjimas, viršijantis 1 dalies b punkte nurodytą procentinį dydį.

4. Ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo paraiškos pateikimo pagal 2 dalį termino, valstybės narės pateikia Komisijai pagal tą dalį gautas paraiškas.

5. Ne vėliau kaip per dvylika mėnesių nuo paraiškos pateikimo pagal 2 dalį termino, Komisija priima sprendimą dėl atskaitos dydžio, kuriuo turi būti remiamasi nemokamai paskirstant leidimus orlaivių naudotojams, kurių paraiškos buvo pateiktos Komisijai pagal 4 dalį.

Laikantis 6 dalies nuostatų, atskaitos dydis apskaičiuojamas specialiajame rezerve esančių leidimų skaičių dalijant iš toliau nurodytų duomenų sumos:

- a) tonkilometrų duomenų, įtrauktų į Komisijai pateiktas paraiškas pagal 3 dalies a punktą ir 4 dalį – orlaivio naudotojų, kuriems taikomas 1 dalies a punktas, atveju; ir
- b) tonkilometrų grynojo padidėjimo, viršijančio 1 dalies b punkte nurodytą procentinį dydį, įtraukto į Komisijai pateiktas paraiškas pagal 3 dalies c punkto iii papunktį ir 4 dalį – orlaivio naudotojų, kuriems taikomas 1 dalies b punktas, atveju.

6. Taikant 5 dalį nurodytą atskaitos dydį, metams skirtų leidimų skaičius, išreikštas tonkilometrais, neturi būti didesnis už orlaivių naudotojams pagal 3e straipsnio 4 dalį metams skirtų leidimų skaičių, išreikštą tonkilometrais.

7. Per tris mėnesius nuo Komisijos sprendimo priėmimo pagal 5 dalį dienos kiekviena administruojanti valstybė narė apskaičiuoja ir paskelbia:

- a) leidimų, skirtų iš specialiojo rezervo kiekvienam orlaivio naudotojui, kurio paraiška pateikta Komisijai pagal 4 dalies nuostatas, skaičių. Šis skirtų leidimų skaičius apskaičiuojamas atskaitos dydį, nurodytą 5 dalyje, dauginant iš:
 - i) tonkilometrų duomenų, įtrauktų į Komisijai pateiktas paraiškas pagal 3 dalies a punktą ir 4 dalį – orlaivio naudotojo, kuriam taikomas 1 dalies a punktas, atveju;
 - ii) tonkilometrų grynojo padidėjimo, viršijančio 1 dalies b punkte nurodytą procentinį dydį, įtraukto į Komisijai pateiktą paraišką pagal 3 dalies c punkto iii papunktį ir 4 dalį – orlaivio naudotojo, kuriam taikomas 1 dalies b punktas, atveju; ir
- b) kiekvienam orlaivio naudotojui kiekvieniems metams skirtų leidimų skaičių, kuris nustatomas pagal a punktą skirtų leidimų skaičių dalijant iš pilnų kalendorinių metų, likusių 3c straipsnio 2 dalyje nurodytame laikotarpyje, su kuriuos susijęs tas leidimų paskirstymas.

8. Valstybės narės aukcione parduoda iš specialiojo rezervo nepaskirtus leidimus.

9. Komisija gali nustatyti išsamias taisykles dėl specialiojo rezervo veikimo pagal šį straipsnį, įskaitant atitinkimo

reikalavimų kriterijams pagal 1 dalį įvertinimą. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, tvirtinamos pagal 23 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

3g straipsnis

Stebėsenos ir ataskaitų teikimo planai

Administruojanti valstybė narė užtikrina, kad kiekvienas orlaivio naudotojas pateiktų tos valstybės narės kompetentingai institucijai stebėsenos planą, kuriame būtų nustatytos priemonės, skirtos stebėti emisijų kiekius bei tonkilometrų duomenis ir teikti ataskaitas apie juos paraiškos pagal 3e straipsnį tikslais, ir užtikrina, kad tokius planus patvirtintų kompetentingos institucijos laikydamosi pagal 14 straipsnį priimtų gairių.“;

5) įterpiamas šis pavadinimas ir straipsnis:

„III SKYRIUS

STACIONARŪS ĮRENGINIAI

3h straipsnis

Taikymo sritis

Šio skyriaus nuostatos taikomos šiltnamio efektą sukeliančių dujų leidimams ir leidimų, susijusių su I priede išvardytų rūšių veikla, išskyrus aviacijos veiklą, paskirstymui ir išdavimui.“;

6) 6 straipsnio 2 dalies e punktas pakeičiamas taip:

„e) išipareigojimas atsisakyti leidimų, išskyrus pagal II skyrių išduotus leidimus, prilygstančių bendram įrenginio emisijų kiekiui kiekvienais kalendoriniais metais, patikrintam pagal 15 straipsnį, per keturis mėnesius nuo tų metų pabaigos.“;

7) po 11 straipsnio įterpiamas šis pavadinimas:

„IV SKYRIUS

AVIACIJAI IR STACIONARIEMS ĮRENGINIAMS TAIKOMOS NUOSTATOS“;

8) 11a straipsnyje įterpiama ši dalis:

„1a. 3c straipsnio 1 dalyje nurodytu laikotarpiu orlaivių naudotojai gali naudoti PTEMV ir TEMV, neviršydami 15 % leidimų, kurių jie turi atsisakyti pagal 12 straipsnio 2a dalį, skaičiaus.

Vėlesniais laikotarpiais PTEMV ir TEMV procentinė dalis, kuri gali būti naudojama aviacijos srityje, peržiūrima šios direktyvos bendros peržiūros metu ir atsižvelgiant į tarptautinio klimato kaitos režimo raidą.

Komisija paskelbia šią procentinę dalį likus ne mažiau kaip šešioms mėnesiams iki kiekvieno 3c straipsnyje nurodyto laikotarpio pradžios.“;

- 9) 11b straipsnio 2 dalyje žodžiai „iš įrenginių, kuriems“ pakeičiami žodžiais „vykdant veiklos rūšis, kurioms“;

- 10) 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 2 dalyje po žodžio „nustatyti“ įterpiami žodžiai „ar orlaivio naudotojas vykdo įsipareigojimus pagal 2a dalį arba“;

- b) įterpiama ši dalis:

„2a. Administruojančios valstybės narės užtikrina, kad kiekvienas orlaivio naudotojas iki kiekvienų metų balandžio 30 d. atsisakytų leidimų, kurių skaičius atitinka bendrą ankstesnių kalendorinių metų emisijų vykdant I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, kurią vykdant jis buvo orlaivio naudotojas, kiekį, patikrintą pagal 15 straipsnio nuostatas. Valstybės narės užtikrina, kad leidimai, kurių atsisakoma pagal šios dalies nuostatas vėliau būtų panaikinti.“;

- c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Valstybės narės užtikrina, kad iki kiekvienų metų balandžio 30 d. kiekvieno įrenginio operatorius atsisakytų tokio leidimų, išskyrus pagal II skyrių išduotus leidimus, skaičiaus, kuris atitiktų bendrą per ankstesnius kalendorinius metus iš to įrenginio išmestų šiltnamio efektą skatinančių dujų kiekį, patikrintą pagal 15 straipsnio nuostatas, ir kad tie leidimai vėliau būtų panaikinti.“;

- 11) 13 straipsnio 3 dalyje žodžiai „12 straipsnio 3 dalį“ pakeičiami žodžiais „12 straipsnio 2a arba 3 dalį“;

- 12) 14 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 1 dalies pirmame sakinyje:

- i) po žodžio „emisijų“ įterpiami žodžiai „ir tonkilometrų duomenų 3e ar 3f“ straipsniuose nurodytos paraiškos tikslais;

- ii) žodžiai „iki 2003 m. rugsėjo 30 d.“ išbraukiami;

- b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Valstybės narės užtikrina, kad kiekvienas operatorius ar orlaivio naudotojas kompetentingai institucijai rekomendacijose nustatyta tvarka praneštų per kiekvienus kalendorinius metus iš įrenginio arba, nuo 2010 m. sausio 1 d., iš jo naudojamo orlaivio, išmestą šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją pasibaigus tiems metams.“;

- 13) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Tikrinimas

Valstybės narės užtikrina, kad operatorių ir orlaivių naudotojų pagal 14 straipsnio 3 dalį pateikiamos ataskaitos būtų tikrinamos taikant V priede nustatytus kriterijus ir visas Komisijos pagal šį straipsnį priimtas išsamias nuostatas, ir kad kompetentingai institucijai apie tai būtų pranešta.

Valstybės narės užtikrina, kad operatorius ar orlaivio naudotojas, kurių ataskaita dėl per praėjusius metus šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų iki kiekvienų metų kovo 31 d. nebuvo patikrinta ir pripažinta atitinkančia reikalavimus pagal V priede išvardytus kriterijus ir visas Komisijos pagal šį straipsnį priimtas išsamias nuostatas, negalėtų perleisti kitų leidimų tol, kol to operatoriaus ar orlaivio naudotojo ataskaita nebus pripažinta atitinkančia nustatytus reikalavimus.

Komisija gali priimti išsamias nuostatas dėl orlaivių naudotojų pagal 14 straipsnio 3 dalį pateiktų ataskaitų ir pagal 3e ir 3f straipsnius pateiktų paraiškų tikrinimo, taip pat dėl tikrintojų naudojamų tikrinimo procedūrų, pagal 23 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.“;

- 14) 16 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 1 dalyje išbraukiami žodžiai „ne vėliau kaip iki 2003 m. gruodžio 31 d.“;

- b) 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„2. Valstybės narės užtikrina, kad būtų paskelbti operatorių ir orlaivių naudotojų, kurie pažeidė reikalavimus pagal šią direktyvą atsisakyti pakankamo skaičiaus leidimų, pavadinimai.

3. Valstybės narės užtikrina, kad kiekvienas operatorius ar orlaivio naudotojas, kuris iki kiekvienų metų balandžio 30 d. neatsisako pakankamo skaičiaus leidimų, kurie atitiktų jo per ankstesnius metus šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, būtų laikomas turinčiu mokėti baudą už perteklinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją. Nustatoma, kad bauda už perteklinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją – 100 EUR už kiekvieną anglies dioksido ekvivalentą, už kurį operatorius ar orlaivio naudotojas neatsisakė leidimų. Sumokėjęs baudą už perteklinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, operatorius ar orlaivio naudotojas neatleidžiamas nuo įsipareigojimo atsakyti leidimų skaičiaus, atitinkančio tą perteklinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, kuri susidarytų, jeigu būtų atsisakoma kitų kalendorinių metų leidimų.“;

c) papildoma šiomis dalimis:

„5. Jei orlaivio naudotojas nevykdo šios direktyvos reikalavimų ir jei kitomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis nepavyksta užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, jį administruojanti valstybė narė gali prašyti Komisijos priimti sprendimą dėl draudimo vykdyti veiklą nustatymo atitinkamam orlaivio naudotojui.

6. Pagal 5 dalį pateikiamame administruojančios valstybės narės prašyme nurodomi:

a) įrodymai, kad orlaivio naudotojas neįvykdė savo įsipareigojimų pagal šią direktyvą;

b) išsami informacija apie tos valstybės narės taikytus veiksmus, kad būtų vykdoma direktyva;

c) draudimo vykdyti veiklą Bendrijos lygiu nustatymo pagrindimas; ir

d) rekomendacija dėl draudimo vykdyti veiklą Bendrijos lygiu taikymo srities ir reikalavimai, kurie turėtų būti taikomi.

7. Prašymus, pavyzdžiui, nurodytus 5 dalyje, pateikus Komisijai, ji informuoja kitas valstybes nares per jų atstovus 23 straipsnio 1 dalyje nurodytame komitete, laikantis komiteto darbo tvarkos taisyklių.

8. Prieš priimant sprendimą pagal 5 dalyje nurodytą prašymą, kai tikslinga ir įmanoma, konsultuojamasi su

institucijomis, atsakingomis už teisės aktais nustatytą atitinkamo orlaivio naudotojo priežiūrą. Kai įmanoma, konsultacijas kartu vykdo Komisija ir valstybės narės.

9. Kai Komisija svarsto, ar priimti sprendimą pagal 5 dalyje nurodytą prašymą, ji pateikia atitinkamam orlaivio naudotojui esminius faktus ir motyvus, kuriais grindžiamas toks sprendimas. Atitinkamam orlaivio naudotojui suteikiama galimybė per 10 dienų nuo informacijos pateikimo raštu pateikti pastabas Komisijai.

10. Remiantis valstybės narės prašymu, Komisija pagal 23 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą gali priimti sprendimą atitinkamam orlaivio naudotojui nustatyti draudimą vykdyti veiklą.

11. Kiekviena valstybė narė savo teritorijoje vykdo visus sprendimus, priimtus pagal 10 dalį. Ji informuoja Komisiją apie visas priemones, kurių buvo imtasi siekiant įgyvendinti tokius sprendimus.

12. Prireikus nustatomos išsamios taisyklės dėl šiame straipsnyje nurodytos tvarkos. Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, tvirtinamos pagal 23 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“;

15) įterpiami šie straipsniai:

„18a straipsnis

Administruojanti valstybė narė

1. Administruojanti valstybė narė orlaivio naudotojo atžvilgiu yra ši:

a) jei orlaivio naudotojas turi galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (*) nuostatas, – valstybė narė, tam orlaivio naudotojui išdavusi licenciją oro susisiekimui vykdyti; ir

b) visais kitais atvejais – valstybė narė, kuriai teko didžiausia apskaičiuotų aviacijos emisijų, išmestų tam orlaivio naudotojui vykdamas skrydžius baziniais metais, dalis.

2. Jei pirmaisiais dvejais kurio nors 3c 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 narėi, orlaivio naudotojas kitam laikotarpiui perduodamas kitai administruojančiai valstybei narėi. 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.

3. Remdamasi geriausia turima informacija, Komisija:

a) iki 2009 m. vasario 1 d. paskelbia orlaivių naudotojų, kurie 2006 m. sausio 1 d. arba vėliau vykdė I priede nurodytą aviacijos veiklą, sąrašą, nurodydama kiekvieno orlaivio naudotojo administruojančią valstybę narę pagal 1 dalį; ir

b) iki kiekvienų paskesnių metų vasario 1 d. atnaujina sąrašą, įtraukdama į jį orlaivių naudotojus, kurie vėliau vykdė I priede nurodytą aviacijos veiklą.

4. Komisija gali pagal 23 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą parengti gaires, kuriomis vadovaudamosi valstybės narės pagal šią direktyvą administruotų orlaivių naudotojus.

5. 1 dalyje „baziniai metai“ veiklą Bendrijoje po 2006 m. sausio 1 d. pradėjusio orlaivio naudotojo atžvilgiu – tai pirmieji kalendoriniai veiklos metai, visais kitais atvejais – 2006 m. sausio 1 d. prasidėję kalendoriniai metai.

18b straipsnis

Eurokontrolės teikiama pagalba

Siekdama įgyvendinti išipareigojimus pagal 3c straipsnio 4 dalį ir 18a straipsnį, Komisija gali kreiptis pagalbos į Eurokontrolę arba kitą atitinkamą organizaciją ir, siekdama šio tikslo, gali sudaryti su tomis organizacijomis tinkamus susitarimus.

(*) OL L 240, 1992 8 24, p. 1.“;

16) 19 straipsnio 3 dalis iš dalies keičiama taip:

a) paskutinis sakiny pakeičiamas taip:

„Į tą reglamentą taip pat įtraukiamos nuostatos dėl PTEMV ir TEMV naudojimo ir identifikavimo Bendrijos sistemoje ir dėl tokio naudojimo lygio stebėsenos ir nuostatos, kad būtų atsižvelgta į aviacijos veiklos rūšių įtraukimą į Bendrijos sistemą.“;

b) pridedama ši pastraipa:

„Reglamentu dėl standartizuotos ir apsaugotos registru sistemų užtikrinama, kad leidimai, PTEMV ir TEMV, kurių atsisakė orlaivių naudotojai, būtų pervesti į valstybių narių Kioto protokolo pirmojo išipareigojimų laikotarpio įrašus apie galiojimo pabaigą, tik jeigu tie leidimai, PTEMV ir TEMV atitinka emisijas, įtrauktas į to laikotarpio bendrus valstybių narių turimus išipareigojimus.“;

17) 23 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.“;

18) Įterpiamas šis straipsnis:

„25a straipsnis

Trečiųjų šalių priemonės siekiant mažinti aviacijos poveikį klimato kaitai

1. Jei trečioji šalis patvirtina priemones, kurių tikslas – mažinti iš tos šalies kylančių ir Bendrijoje nutūpiančių orlaivių poveikį klimato kaitai, Komisija, pasikonsultavusi su ta trečiaja šalimi ir valstybėmis narėmis komitete, nurodytame 23 straipsnio 1 dalyje, apvarsto esamas galimybes užtikrinti optimalią Bendrijos sistemos ir tos šalies taikomų priemonių sąveiką.

Prireikus Komisija gali priimti pakeitimus, kad skrydžiai iš atitinkamos trečiosios šalies būtų išbraukti iš I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklos, arba numatyti kiti I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklos pakeitimai, kurie reikalingi susitarimo pagal ketvirtą pastraipą tikslais. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 23 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai gali siūlyti bet kokius kitus šios direktyvos pakeitimus.

Prireikus pagal Sutarties 300 straipsnio 1 dalį Komisija taip pat gali teikti rekomendacijas Tarybai pradėti derybas siekiant sudaryti susitarimą su atitinkama trečiaja šalimi.

2. Bendrija ir jos valstybės narės toliau siekia susitarimo dėl pasaulinio masto priemonių, skirtų aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui mažinti. Atsižvelgdama į bet kurį tokių susitarimą Komisija svarsto, ar šios direktyvos pakeitimų nuostatos, taikomos orlaivių naudotojams, yra būtinos.“;

19) 28 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) turi būti atsakingas už atsisakytą leidimų, išskyrus pagal II skyrių išduotus leidimus, skaičių, kuris nukrypstant nuo 6 straipsnio 2 dalies e punkto ir 12 straipsnio 3 dalies būtų lygus fondui priklausančių įrenginių bendroms šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijoms; ir“;

b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Nukrypstant nuo 16 straipsnio 2, 3 ir 4 dalių, patikėtiniui taikomos nuobaudos, kurios skiriamos už reikalavimų atsisakyti pakankamo kiekio leidimų, išskyrus pagal II skyrių išduotus leidimus, kurie atitiktų visą fondo įrenginių šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją, pažeidimą.“;

20) 30 straipsnis papildomas šia dalimi:

„4. Iki 2014 m. gruodžio 1 d., remdamasi šios direktyvos taikymo stebėsenos rezultatais ir patirtimi, Komisija peržiūri šios direktyvos veikimą su I priede išvardytų rūšių aviacijos veikla susijusiose srityse ir prireikus pagal Sutarties 251 straipsnį gali pateikti pasiūlymus Europos Parlamentui ir Tarybai. Komisija visų pirma atsižvelgia į:

- a) šios direktyvos reikšmę ir poveikį bendram Bendrijos sistemos veikimui;
- b) aviacijai skirtų leidimų rinkos veikimą, visų pirma atkreipdama dėmesį į visus galimus rinkos sutrikimus;
- c) Bendrijos sistemos veiksmingumą aplinkosaugos požiūriu ir į tai, kiek turėtų būti sumažintas bendras pagal 3c straipsnį orlaivių naudotojams paskirstytinų

leidimų kiekis, atsižvelgiant į bendrus ES užsibrėžtus emisijų mažinimo tikslus;

- d) Bendrijos sistemos poveikį aviacijos sektoriui, įskaitant konkurencingumo klausimus, ypač atkreipiant dėmesį į klimato kaitos politikos, vykdomos aviacijos srityje už ES ribų, poveikį;
- e) poreikį išlaikyti būtent orlaivių naudotojams numatytų skirti leidimų skaičių, atsižvelgiant į tikėtiną augimo tempų šiame pramonės sektoriuje supanašėjimą;
- f) Bendrijos sistemos poveikį Bendrijos salų, neturinčių prieigos prie jūros regionų, periferinių regionų ir atokiausių regionų struktūrinei priklausomybei nuo oro susisiekimo;
- g) į tai, ar turėtų būti įtraukta sąsajų sistema, siekiant palengvinti prekybą leidimais tarp orlaivių naudotojų ir įrenginių naudotojų, tuo pat metu užtikrinant, kad pagal sandorius orlaivių naudotojai nepadarėtų bendro leidimų perleidimo įrenginių naudotojams;
- h) nuostatas dėl ribų, kaip nurodyta I priede, netaikymo patvirtintai didžiausiai kilimo masei ir orlaivio naudotojo per metus atliekamų skrydžių skaičiui poveikį;
- i) Bendrijos sistemos netaikymo tam tikriems skrydžiams, atliekamiems pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, nustatytus pagal 1992 m. liepos 23 d. Reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (*), poveikį;
- j) aviacijos veiksmingumo pokyčius, įskaitant ir galimus pokyčius ateityje, ir visų pirma į pažangą siekiant Aeronautikos mokslinių tyrimų Europoje patariamiosios tarybos (ACARE) tikslo kurti ir demonstruoti technologijas, kurios padėtų iki 2020 m. sumažinti degalų suvartojimą 50 %, ir tirti, ar reikalingos kitos priemonės veiksmingumui didinti;
- k) mokslinio supratimo apie orlaivių paliekamų inversijos pėdsakų ir plunksninių debesų poveikį klimato kaitai pokyčius, siekiant pasiūlyti veiksmingas šio poveikio mažinimo priemones.

Komisija atitinkamai informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą.

(*) OL L 240, 1992 8 24, p. 8.“;

21) po 30 straipsnio įterpiamas šis pavadinimas:

„V SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS“;

22) I, IV ir V 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 šiai direktyvai įgyvendinti iki 2010 m. vasario 2 d. Jos nedelsdamos apie tai informuoja Komisiją.

Valstybės narės, patvirtindamos šias priemones, 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 pagrindinių nuostatų tekstus. Komisija apie tai praneša valstybėms narėms.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

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

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2008 m. lapkričio 19 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu

Pirmininkas

J.-P. JOUYET

PRIEDAS

Direktyvos 2003/87/EB I, IV ir V priedai iš dalies keičiami taip:

1) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„VEIKLOS, KURIAI TAIKOMA ŠI DIREKTYVA, RŪŠYS“;

b) į 2 dalį prieš lentelę įterpiama ši pastraipa:

„Nuo 2012 m. sausio 1 d. šiai veiklai priskiriami visi skrydžiai į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, aerodromą ir iš jo.“;

c) pridedama ši veiklos rūšis:

<p>„Aviacija</p> <p>Skrydžiai į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esantį aerodromą arba iš jo.</p> <p>Šiai veiklai nepriskiriami:</p> <p>a) skrydžiai, išskirtinai skirti skraidinti šalies, kuri nėra valstybė narė, oficialią misiją vykdančių valdančių monarchą ir jo artimiausius gimines, valstybės vadovus, Vyriausybės vadovus ir Vyriausybės ministrus, jei tai pagrindžia atitinkamas statuso žymuo skrydžio plane;</p> <p>b) kariniais orlaiviais vykdomi kariniai skrydžiai ir muitinės bei policijos tarnybų skrydžiai;</p> <p>c) skrydžiai, susiję su paieška ir gelbėjimu, gaisrų gesinimo skrydžiai, humanitariniai skrydžiai ir greitosios medicininės pagalbos skrydžiai, kuriuos vykdyti leido atitinkama kompetentinga institucija;</p> <p>d) visi skrydžiai, išskirtinai vykdomi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, kaip apibrėžta Čikagos konvencijos 2 priede;</p> <p>e) skrydžiai be tarpinių nutūpimų, užbaigiami orlaivio pakilimo aerodrome;</p> <p>f) mokomieji skrydžiai, išskirtinai skirti įgyti licenciją arba, skrydžio įgulos atveju, – gauti kvalifikaciją, jei tai pagrindžia atitinkamas žymuo skrydžio plane, su sąlyga, kad skrydis nėra skirtas skraidinti keleivius ir (arba) krovinį, arba nustatyti orlaivio padėtį ar jį perkelti;</p> <p>g) skrydžiai, išskirtinai skirti moksliniams tyrimams atlikti arba orlaiviams arba įrangai (naudojamai ore arba antžeminei) tikrinti, bandyti ar patvirtinti;</p> <p>h) orlaivio, kurio patvirtinta didžiausia kilimo masė nesiekia 5 700 kg, skrydžiai;</p> <p>i) skrydžiai, atliekami pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, kurie nustatyti pagal Reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 maršrutams atokiausiuose regionuose, kaip nurodyta Sutarties 299 straipsnio 2 dalyje, arba maršrutams, kuriais per metus siūloma pervežti ne daugiau kaip 30 000 keleivių; ir</p> <p>j) skrydžiai, kurie, jei nebūtų taikomas šis punktas, būtų priskiriami šiai veiklos rūšiai ir kuriuos atlieka komercinės oro transporto priemonės naudotojas, vykdamasis:</p> <ul style="list-style-type: none"> — per trejus iš eilės keturių mėnesių laikotarpius mažiau nei 243 skrydžius per laikotarpį, arba — skrydžius, kurių bendras metinis išmetamų teršalų kiekis yra mažesnis kaip 10 000 tonų. <p>Skrydžiai, kurių vienintelis tikslas – skraidinti valstybės narės oficialią misiją vykdančių valdančių monarchą ir jo artimiausius gimines, valstybės vadovus, Vyriausybės vadovus ir Vyriausybės ministrus pagal šį punktą šiai veiklai nepriskiriami būti negali.“</p>	<p>Anglies dioksidas</p>
--	--------------------------

2) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) po priedo pavadinimo įterpiamas šis pavadinimas:

„A DALIS. Stacionarių įrenginių išmetamų emisijų stebėseną ir ataskaitų teikimas“;

b) pridedama ši dalis:

„B DALIS. Vykdamas aviacijos veiklą išmetamų emisijų stebėseną ir ataskaitų teikimas

Anglies dioksido emisijų stebėseną

Emisijos stebimos atliekant apskaičiavimą. Emisijų kiekis apskaičiuojamas pagal šią formulę:

Degalų suvartojimas × emisijos išmetimo koeficientas

Į degalų suvartojimo rodiklį įskaičiuojami pagalbinės jėgainės suvartoti degalai. Kai įmanoma, naudojamas tikrasis degalų suvartojimas per kiekvieną skrydį, kuris apskaičiuojamas pagal šią formulę:

Degalų kiekis orlaivio bakuose, užbaigus degalų atsargų papildymą skrydžiui – degalų kiekis orlaivio bakuose, užbaigus degalų atsargų papildymą paskesniai skrydžiui + tam paskesniai skrydžiui įpiltų degalų kiekis.

Jei tikrųjų degalų suvartojimo duomenų nėra, suvartojimo duomenims apskaičiuoti pagal geriausią turimą informaciją taikomas standartizuotas pakopinis metodas.

Taikomi numatytieji Tarpvyriausybės klimato kaitos grupės (TKKG) emisijos išmetimo koeficientai, nustatyti pagal 2006 m. TKKG aprašo gaires arba paskesnes atnaujintas šių gairių redakcijas, nebent konkrečiai veiklos rūšiai taikomi emisijos išmetimo koeficientai, kuriuos, pasitelkusios priimtinius analizės metodus, nustatė nepriklausomos akredituotos laboratorijos, būtų tikslesni. Biomasės emisijos išmetimo koeficientas yra lygus nuliui.

Atskirai atliekamas kiekvieno skrydžio ir kiekvieno degalų rūšies kiekio apskaičiavimas.

Emisijų ataskaitų teikimas

Pagal 14 straipsnio 3 dalį teikiamoje ataskaitoje kiekvienas orlaivio naudotojas pateikia šią informaciją:

A. Orlaivio naudotojo identifikavimo duomenis, įskaitant:

- orlaivio naudotojo pavadinimą,
- administruojančią valstybę narę,
- adresą, įskaitant pašto indeksą ir šalį bei kontaktinį adresą administruojančioje valstybėje narėje, jei skiriasi nuo pirmesnio adreso,
- orlaivių, kuriuos orlaivio naudotojas naudojo ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklai vykdyti, registracijos numerius ir orlaivių rūšis,
- oro vežėjo pažymėjimo ir licencijos oro susisiekimui vykdyti, pagal kurią orlaivio naudotojas vykdė I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, numerius bei juos išdavusios valdžios institucijos pavadinimą,
- kontaktinio asmens adresą, telefoną, fakso numerį ir el. pašto duomenis, ir
- orlaivio savininko pavadinimą.

B. Apie kiekvienos rūšies degalų, apskaičiuojant juos atitinkantį emisijų kiekį:

- degalų suvartojimą,
- emisijos išmetimo koeficientą,

- visų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, išmetamų emisijų kiekių sumą,
- bendrą emisijų kiekį iš:
 - visų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, ir kurių išvykimo vieta – aerodromas valstybės narės teritorijoje, o atvykimo vieta – aerodromas tos pačios valstybės narės teritorijoje,
 - visų kitų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą,
- bendrą emisijų kiekį visiems ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytiems skrydžiams, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą ir kurių:
 - išvykimo vieta – bet kuri valstybė narė, ir
 - išvykimo vieta – trečioji šalis, o atvykimo vieta – bet kuri valstybė narė,
- nenumatytus veiksnius.

Tonkilometrių duomenų stebėseną įgyvendinant 3e ir 3f straipsnių nuostatas

Teikiant aviacijos leidimų paraišką pagal 3e straipsnio 1 dalį arba 3f straipsnio 2 dalį, aviacijos veiklos apimtis apskaičiuojama tonkilometrais pagal šią formulę:

tonkilometrai = atstumas × naudingoji apkrova,

kur:

atstumas – ortodrominis atstumas tarp išvykimo ir atvykimo aerodromų, pridėjus papildomą nekintantį 95 km dėmenį; ir

naudingoji apkrova – bendra skraidinamų krovinių, pašto ir keleivių masė.

Apskaičiuojant naudingąją apkrovą atsižvelgiama į šiuos veiksnius:

- keleivių skaičius – tai orlaivyje esančių asmenų skaičius, neįskaitant įgulos narių,
- orlaivio naudotojas gali taikyti tikrąją ar standartinę keleivių ir registruoto bagažo masę, nurodytą jo atitinkamų skrydžių masės ir balanso dokumentuose, arba nustatytąją kiekvieno keleivio ir jo registruoto bagažo 100 kg vertę.

Ataskaitų teikimas apie tonkilometrių duomenis įgyvendinant 3e ir 3f straipsnių nuostatas

Pagal 3e straipsnio 1 dalį arba 3f straipsnio 2 dalį teikiamoje paraiškoje kiekvienas orlaivio naudotojas pateikia šią informaciją:

A. Orlaivio naudotojo identifikavimo duomenis, įskaitant:

- orlaivio naudotojo pavadinimą,
- administruojančią valstybę narę,
- adresą, įskaitant pašto indeksą ir šalį bei kontaktinį adresą administruojančioje valstybėje narėje, jei skiriasi nuo pirmesnio adreso,
- orlaivių, kuriuos orlaivio naudotojas naudojo ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklai vykdyti, registracijos numerius ir orlaivių rūšis,

- oro vežėjo pažymėjimo ir licencijos oro susisiekimui vykdyti, pagal kurią orlaivio naudotojas vykdė I priede išvardytą rūšių aviacijos veiklą, numerius bei juos išdavusios valdžios institucijos pavadinimą,
- kontaktinio asmens adresą, telefoną, fakso numerį ir el. pašto duomenis, ir
- orlaivio savininko pavadinimą.

B. Tonkilometrų duomenis:

- skrydžių skaičių kiekvienai aerodromų porai,
- keleivių ir kilometrų skaičių kiekvienai aerodromų porai,
- tonkilometrų skaičių kiekvienai aerodromų porai,
- pasirinktą keleivių ir registruoto bagažo masės skaičiavimo būdą,
- bendrą visų ataskaitoje apžvelgiamais metais orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytą rūšių aviacijos veiklą, tonkilometrų skaičių.“;

3) V priedas iš dalies keičiamas taip:

- a) po priedo pavadinimo įterpiamas šis pavadinimas:

„A DALIS. Stacionarių įrenginių išmetamų emisijų tikrinimas“;

- b) pridedama ši dalis:

„B DALIS. Vykdamant aviacijos veiklą išmetamų emisijų tikrinimas

13. Šiame priede nustatyti bendrieji principai ir metodika, taikomi tikrinant skrydžių, atitinkančių I priede išvardytą rūšių aviacijos veiklą, metu išmetamų emisijų ataskaitas.

Todėl:

- a) 3 dalyje nuoroda į naudotoją taip pat laikoma nuoroda į orlaivio naudotoją, o tos dalies c punkte nuoroda į įrenginį taip pat laikoma nuoroda į orlaivį, naudotą ataskaitoje apžvelgtai aviacijos veiklai vykdyti;
- b) 5 dalyje nuoroda į įrenginį taip pat laikoma nuoroda į orlaivio naudotoją;
- c) 6 dalyje nuoroda į įrenginiu vykdomą veiklą taip pat laikoma nuoroda į orlaivio naudotojo vykdomą ataskaitoje apžvelgiamą aviacijos veiklą;
- d) 7 dalyje nuoroda į įrenginio naudojimo vietą taip pat laikoma nuoroda į vietas, kuriomis orlaivio naudotojas naudojosi, kad vykdytų ataskaitoje apžvelgiamą aviacijos veiklą;
- e) 8 ir 9 dalyse nuorodos į išmetamų emisijų šaltinius, kurie priskiriami įrenginiui, taip pat laikomos nuorodomis į orlaivį, už kurį atsakingas orlaivio naudotojas; ir
- f) 10 ir 12 dalyse nuorodos į naudotoją taip pat laikomos nuorodomis į orlaivio naudotoją.

Aviacijos išmetamų emisijų ataskaitų tikrinimo papildomos nuostatos

14. Tikrintojas pirmiausia patikrina, ar:

- a) atsižvelgta į visus skrydžius, atitinkančius I priede išvardytą rūšių aviacijos veiklą. Atlikdamas šią užduotį, tikrintojas remiasi tvarkaraščio duomenimis ir kitais orlaivio naudotojo eismo duomenimis, įskaitant duomenis, kurių tas naudotojas paprašo iš Eurokontrolės;
- b) bendri degalų suvartojimo duomenys atitinka vykdamant aviacijos veiklą naudotų orlaiviui pirktų ar kitaip teiktų degalų duomenis.

Pagal 3e ir 3f straipsnius pateiktų tonkilometrų duomenų tikrinimo papildomos nuostatos

15. Šiame priede nustatyti pagal 14 straipsnio 3 dalį teikiamų emisijų ataskaitų tikrinimo bendrieji principai ir metodika, jei tinkama, taip pat atitinkamai taikomi aviacijos tonkilometrų duomenims tikrinti.

 16. Tikrintojas pirmiausia patikrina, ar pagal 3e straipsnio 1 dalį ir 3f straipsnio 2 dalį pateiktoje to orlaivio naudotojo paraiškoje atsižvelgta tik į skrydžius, kurie realiai buvo įvykdyti ir kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, už kurią atsako orlaivio naudotojas. Atlikdamas šią užduotį, tikrintojas remiasi orlaivio naudotojo eismo duomenimis, įskaitant duomenis, kurių tas naudotojas paprašo iš Eurokontrolės. Be to, tikrintojas patikrina, ar orlaivio naudotojo nurodyta naudingoji apkrova atitinka to naudotojo saugos tikslais saugomus naudingosios apkrovos dokumentus.“
-