

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2017/2392

2017 m. gruodžio 13 d.

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

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) 2015 m. lapkričio 30 d.–gruodžio 12 d. Paryžiuje vyko 21-oji Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos (toliau – JTBBKKK) šalių konferencija. Toje konferencijoje priimtas tarptautinis susitarimas (toliau – Paryžiaus 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 ⁽³⁾. Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio 4 d. Kad būtų pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslai, turės prisidėti visi sektoriai, o šalys parengs tolesnius nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus, apie juos praneš ir juos vykdys. Todėl taip pat turėtų būti imtasi veiksmų per Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (toliau – ICAO), kad būtų sumažintas tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų kiekis;
- (2) aplinkos apsauga yra vienas iš svarbiausių iššūkių, su kuriais susiduria Sąjunga. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 191 straipsnyje nurodyti Sąjungos aplinkos politikos tikslai: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; saugoti žmonių sveikatą; apdairiai ir racionaliai naudoti gamtos išteklius ir remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti, visų pirma kovai su klimato kaita;
- (3) 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Taryba savo išvadose nustatė privalomą tikslą – iki 2030 m. ES viduje visos ekonomikos mastu išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį sumažinti ne mažiau kaip 40 %, palyginti su 1990 m. 2015 m. kovo 6 d. Taryba šį Sąjungos ir jos valstybių narių indėlį oficialiai patvirtino kaip pagal Paryžiaus susitarimą numatomą nacionaliniu lygmeniu nustatytą įpareigojantį veiksmą. 2014 m. spalio mėn. išvadose Europos Vadovų Taryba nurodė, kad šį tikslą ekonomiškai efektyviausiu būdu turi bendrai įgyvendinti visa Sąjunga; išmetamųjų teršalų kiekis sektoriuose, kuriems taikoma Europos Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (toliau – ES ATLPS), ir sektoriuose, kuriems ji netaikoma, iki 2030 m. turi būti sumažintas atitinkamai 43 % ir 30 %, palyginti su 2005 m. Prie to išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai. Komisija turėtų sudaryti palankesnes sąlygas valstybės narėms keistis informacija apie geriausių praktiką ir patirtį, įgytą mažataršio judumo sektoriuje;

⁽¹⁾ OL C 288, 2017 8 31, p. 75.

⁽²⁾ 2017 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2017 m. gruodžio 12 d. Tarybos sprendimas.

⁽³⁾ 2016 m. spalio 5 d. Tarybos sprendimas (ES) 2016/1841 dėl Paryžiaus susitarimo, priimto pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją, sudarymo Europos Sąjungos vardu (OL L 282, 2016 10 19, p. 1).

- (4) gerai veikianti pertvarkyta ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ES ATLPS) kartu su patobulinta rinkos stabilizavimo priemone bus pagrindinės Europos priemonės 2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose nurodyto 40 % sumažinimo tikslui pasiekti, taikant linijinį koeficientą ir skirstant nemokamus apyvartinius taršos leidimus po 2020 m. Tos nuostatos turėtų derėti su Sąjungos tikslais klimato srityje ir jos išipareigojimais pagal Paryžiaus susitarimą. Aukcionuose parduotinių apyvartinių taršos leidimų dalis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/87/EB ⁽¹⁾ turėtų būti nurodyta kaip procentinis dydis, siekiant sudaryti sąlygas patikimiau planuoti investicinius sprendimus, padidinti skaidrumą, kuo labiau sumažinti anglies dioksido nutekėjimą ir visą sistemą padaryti paprastesnę ir suprantamesnę. Reguliariai teikdama ataskaitas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 525/2013 ⁽²⁾, Komisija taip pat turėtų įvertinti 2018 m. skatinamojo dialogo rezultatus. Direktyvos 2003/87/EB nuostatos turėtų būti nuolat peržiūrimos atsižvelgiant į tarptautinius pokyčius ir dedamas pastangas siekiant Paryžiaus susitarime nustatytų tikslų, įskaitant pirmąjį bendros pažangos įvertinimą 2023 m. ir vėlesnius bendros pažangos įvertinimus kas penkerius metus, kuriais ketinama vadovautis rengiant tolesnius nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus;
- (5) Sąjunga ir jos valstybės narės nuo 1997 m. deda pastangas, kad būtų greičiau pasiektas tarptautinis susitarimas dėl aviacijos išmetamųjų šiltnamio poveikio mažinimo, o nuo 2008 m. yra priėmusios teisės aktų, pagal kuriuos taikydamos nuo 2005 m. veikiančią ES ATLPS riboja aviacijos veiklos poveikį klimato kaitai. 2011 m. gruodžio 21 d. sprendime ⁽³⁾ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas nusprendė, kad aviacijos veiklos įtraukimu į ES ATLPS pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/101/EB ⁽⁴⁾ tarptautinė teisė nepažeidžiama. Siekdama, kad ICAO pažanga būtų daroma lengviau, Sąjunga du kartus priėmė tam tikrą laiką galiojančias nuo ES ATLPS nukrypti leidžiančias nuostatas, pagal kurias įpareigojimai laikytis ES ETLPS taikomi tik tam išmetamųjų teršalų kiekiui, kuris išmetamas vykdant skrydžius tarp Europos ekonominėje erdvėje (toliau – EEE) esančių aerodromų, taikant vienodas sąlygas tais pačiais maršrutais skrydžius vykdančioms orlaivių naudotojoms, nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 421/2014 ⁽⁵⁾, kuris yra naujausias aktas, leidžiantis nukrypti nuo ES ATLPS, nustatyta, kad 2013–2016 m. įpareigojimas laikytis ES ATLPS taikomas tik EEE vidaus skrydžiams, ir numatyta galimybė, atlikus tame reglamente nustatytą peržiūrą, pakeisti sistemos taikymo sritį, kiek tai susiję su skrydžiais į aerodromus, esančius už EEE ribų, ir iš jų nuo 2017 m. sausio 1 d.;
- (6) ICAO darbas rengiant rinkos priemonę, taikytiną tarptautinės aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų srityje, yra vienas iš vadinamojo priemonių krepšelio elementų siekiant įgyvendinti siektiną tikslą nuo 2020 m. užtikrinti anglies dioksido poveikį neutralizuojantį augimą (CNG 2020), ir jį turėtų papildyti pažanga oro eismo valdymo ir vadybos sistemų technologijų srityje. Tolesnis mokslinių tyrimų strategijų ir programų plėtojimas bus itin svarbus siekiant technologinių inovacijų ir eksploatacinių patobulinimų, kad būtų viršytas CNG 2020 tikslas ir užtikrintas visą sektorių apimantis išmetamųjų teršalų kiekio sumažinimas absoliučia išraiška;
- (7) Sąjungos lygmeniu buvo priimtose kelios priemonės, kurių paskirtis – užkirsti kelią Europos oro erdvės susiskaidymui, siekiant pagerinti oro eismo srautus ir oro erdvės naudojimo kontrolę, tokiu būdu sumažinant išmetamųjų teršalų kiekį. Valstybės narės dar kartą išipareigojo įgyvendinti Bendro Europos dangaus koncepciją, atsižvelgdamos į tai, kad ateinančiais metais tikimasi oro eismo intensyvumo didėjimo. Norint pasiekti pažangą tobulinant oro eismo valdymą, būtina paspartinti Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) bendrosios įmonės kūrimą. Kitos priemonės, pavyzdžiui, GNSS naudojimas palydovinės navigacijos tikslais, jungtinės technologijų iniciatyvos, pavyzdžiui, „Švarus dangus I“ ir „Švarus dangus II“, ir Sąjungos mokslinių tyrimų programos, pavyzdžiui, programa „Horizontas 2020“ ir ją pakeisiančios programos, taip pat prisidės prie veiksmingumo gerinimo ir jas taikant bus mažinamas aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekis;

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

⁽²⁾ 2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013 dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo stebėsenos bei ataskaitų ir kitos su klimato kaita susijusios nacionalinio bei Sąjungos lygmens informacijos teikimo mechanizmo ir kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 280/2004/EB (OL L 165, 2013 6 18, p. 13).

⁽³⁾ 2011 m. gruodžio 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Air Transport Association of America and Others prieš Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

⁽⁴⁾ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys (OL L 8, 2009 1 13, p. 3).

⁽⁵⁾ 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 421/2014, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė (OL L 129, 2014 4 30, p. 1).

- (8) atsižvelgiant į 2016 m. spalio mėn. 39-ojoje ICAO asamblėjoje priimtą rezoliuciją dėl pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo nuo 2021 m., siekiant kompensuoti tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų kiekį, viršijantį 2020 m. lygį, 2018 m. ICAO planuoja priimti standartus ir rekomenduojamą praktiką (toliau – SRP), kurie papildytų tą rezoliuciją ir padėtų įgyvendinti pasaulinę sistemą. Tačiau tam, kad sistema būtų konkrečiai įgyvendinama, reikės, kad ICAO šalys imtųsi veiksmų vietos lygmeniu. Be to, ICAO reikia parengti valdymo tvarką, įskaitant registro sistemą. Atsižvelgiant į tas aplinkybes, siekiant paskatinti užtikrinti postūmį ICAO ir sudaryti palankesnes sąlygas ICAO sistemos įgyvendinimui, šiuo metu galiojančios nuo ES ATLPS įpareigojimų nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos skrydžiams į trečiąsias šalis ir iš jų, taikymas turėtų būti pratęstas iki 2023 m. gruodžio 31 d. peržiūrėjus, kad būtų sudarytos sąlygos įgyti reikiamos patirties įgyvendinant ICAO sistemą. Pratęsus nukrypti leidžiančios nuostatos taikymą, aukcione parduotinių ir nemokamai išduotinių apyvartinių taršos leidimų (įskaitant leidimus iš specialiojo rezervo) skaičius turėtų išlikti proporcingas sumažintam atsisakytinių apyvartinių taršos leidimų skaičiui. Nuo 2021 m. sausio 1 d. orlaivių naudotojams skirtų apyvartinių taršos leidimų skaičius turėtų būti kasmet mažinamas taikant linijinį mažinimo koeficientą, kuris taikomas visiems kitiems ES ATLPS sektoriams, atsižvelgiant į peržiūros siekiant įgyvendinti ICAO sistemą rezultatus. Peržiūra bus parengta visiškai laikantis geresnio reglamentavimo gairių ir deramai konsultuojantis su visais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant valstybes nares. Iš specialiojo rezervo nepaskirstyti leidimai turėtų ir toliau būti panaikinami;
- (9) pajamos iš apyvartinių taršos leidimų arba jų finansinės vertės ekvivalento pardavimo aukcione turėtų būti naudojamos kovai su klimato kaita Sąjungoje ir trečiojoje šalyse, siekiant, *inter alia*, mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, prisitaikyti prie klimato kaitos poveikio Sąjungoje ir trečiojoje šalyse, ypač besivystančiose šalyse, finansuoti mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą siekiant švelninti klimato kaitą ir prisitaikyti prie jos, be kita ko, aeronautikos, oro transporto ir tvaraus alternatyvių aviacinių degalų srityse, mažinti išmetamųjų teršalų kiekį naudojant nedidelį kiekį degalų išmetantį transportą ir padengti ES ATLPS administravimo išlaidas. Ypač daug dėmesio turėtų skirti tos valstybės narės, kurios naudoja šias pajamas, kad bendrai finansuotų mokslinius tyrimus ir inovacijas, skirtus programoms ar iniciatyvoms pagal Devintąją bendrąją mokslinių tyrimų programą (toliau – BP 9). Siekiant įvykdyti Sąjungos įsipareigojimus, būtina užtikrinti pajamų, gautų pardavus apyvartinius taršos leidimus aukcione pagal Direktyvą 2003/87/EB, naudojimo skaidrumą valstybėms narėms teikiant ataskaitas pagal Reglamento (ES) Nr. 525/2013 17 straipsnį;
- (10) ES ATLPS aplinkosauginis naudingumas turėtų būti apsaugotas nuo pavojaus, kad įsipareigojimai orlaivių naudotojų ir kitų veiklos vykdytojų, kurių reglamentavimą vykdo tam tikra valstybė narė, atžvilgiu nustos galioti. Todėl tokios valstybės narės išduotus leidimus turėtų būti galima naudoti tik tuo atveju, jei nėra pavojaus, kad įsipareigojimai atsisakyti apyvartinių taršos leidimų nustos galioti tokiu būdu, kad bus pakenkta ES ATLPS aplinkosauginiam naudingumui. Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai imtis būtinų priemonių siekiant atitinkamai apsaugoti ES ATLPS aplinkosauginį naudingumą. Tokios priemonės turėtų galioti tol, kol jos taps nebereikalingos dėl pakitusių aplinkybių;
- (11) atsižvelgiant į tai, kad svarbūs pasaulinės rinkos priemonės elementai dar turi būti sukurti, o jos įgyvendinimas priklauso nuo dalyvaujančių valstybių ir regionų nustatytų nacionalinės teisės aktų, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai turėtų reguliariai teikti ataskaitas dėl ICAO derybų pažangos, visų pirma susijusios su atitinkamomis per ICAO priimtomis priemonėmis, įskaitant SRP, trečiųjų šalių veiksmais siekiant įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, 2021–2035 m. laikotarpiu taikytiną išmetamųjų teršalų kiekiui, pastangomis parengti plataus užmojo ir privalomas priemones, kuriomis būtų siekiama ilgalaikio aviacijos sektoriaus tikslo – iki 2050 m. perpus sumažinti aviacijos sektoriuje išmetamą CO₂ kiekį, palyginti su 2005 m. lygiu, ir kitais atitinkamais tarptautinio masto pokyčiais ir taikytinomis priemonėmis, kaip antai pagal Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvenciją (JTBBKK) ir Paryžiaus susitarimą priimtomis taisyklėmis dėl anglies dioksido rinkų ir apskaitos. Kai bus aiškus ICAO priemonių pobūdis ir turinys ir prieš pradėdant taikyti ICAO pasaulinę rinkos priemonę, Komisija turėtų pateikti ataskaitą, kurioje turėtų išnagrinėti, kaip atliekant Direktyvos 2003/87/EB peržiūrą tas priemonės įgyvendinti Sąjungos teisėje. Be to, Komisija turėtų atitinkamai išnagrinėti EEE vidaus skrydžiams taikomas taisykles. Tokiu būdu Komisija savo ataskaitoje turėtų parodyti poreikį užtikrinti suderinamumą su Sąjungos teise, visų pirma siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo ir kuo labiau sumažinti nepagrįstą administracinę naštą valstybėms narėms ir orlaivių naudotojams. Komisija prie savo ataskaitos prirėmus turėtų pridėti pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai, kuris derėtų su siekiu užtikrinti aviacijos sektoriaus indėlį įgyvendinant Sąjungos 2030 m. įsipareigojimą visos ekonomikos mastu mažinti išmetamą šėSD kiekį;
- (12) siekiant pasirengti ICAO pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimui, būtina kuo anksčiau turėti atitinkamų duomenų apie su aviacijos veikla susijusį išmetamųjų teršalų kiekį. Tas išmetamųjų teršalų kiekis turėtų būti stebimas, turėtų būti teikiamos ataskaitos apie jį ir jis turėtų būti tikrinamas laikantis tų pačių principų, kurie taikomi išmetamųjų teršalų kiekiui, susijusio su aviacijos veikla, stebėsenai, ataskaitų apie jį teikimui ir jo tikrinimui pagal Direktyvą 2003/87/EB. Atitinkamai Komisijai turėtų būti priimti nuostatos dėl stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo siekiant įgyvendinti ICAO pasaulines rinkos priemones, kuria būtų išvengta konkurencijos

iškraipymo. Tos nuostatos turėtų atitikti Direktyvos 2003/87/EB 14 straipsnio 1 dalyje nurodytame reglamente nustatytus principus ir jomis turėtų būti užtikrinama, kad pateiktos išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos būtų tikrinamos laikantis tos direktyvos 15 straipsnyje nustatytų tikrinimo principų ir kriterijų. Tos nuostatos turėtų būti priimanamos laikantis procedūros, taikomos stebėsenai, ataskaitų teikimui ir tikrinimui pagal Direktyvą 2003/87/EB;

- (13) aviacija taip pat daro poveikį klimatui dėl dideliame aukštyje išmetamų azoto oksidų, vandens garų ir sulfatų bei suodžių dalelių, kurie, remiantis moksliniais tyrimais, gali daryti didelį poveikį klimatui. Tarpvyriausybinė klimato kaitos komisija apskaičiavo, kad šiuo metu bendras aviacijos poveikis klimatui yra du–keturis kartus didesnis už praelyje šiame sektoriuje darytą tik išmetamo anglies dioksido poveikį. Laukiant, kol bus padaryta pažanga mokslo srityje, kuo daugiau dėmesio turėtų būti skiriama visoms aviacijos poveikio rūšims. Direktyvoje 2008/101/EB buvo numatyta, kad 2008 m. Komisija pateiks pasiūlymą dėl azoto oksidų. Nepaisant techninių ir politinių sunkumų, su kuriais susiduriama šioje srityje, Komisija turėtų paspartinti šios srities darbą. Taip pat turėtų būti skatinami kondensacinių pėdsakų, taip pat žinomų kaip inversijos pėdsakai, formavimosi, jų virsmo į plunksninius debesis, mažesnio tiesioginio sulfatų aerozolių ir suodžių poveikio, taip pat veiksmingų švelninimo priemonių, įskaitant veiklos ir technines priemones, moksliniai tyrimai;
- (14) supaprastinimo tikslu ir siekiant palengvinti administracines užduotis, orlaivių naudotojai, kuriems vykdant EEE vidaus skrydžius per metus išmetama mažiau kaip 3 000 tonų CO₂, turėtų galėti naudotis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 606/2010 ⁽¹⁾ patvirtinta mažai ŠESD išmetantiems subjektams skirta priemone jų išmetamųjų teršalų kiekiui patikrinti. Nekomercinių orlaivių naudotojai, kuriems vykdant skrydžius per metus išmetama mažiau kaip 1 000 tonų CO₂, turėtų būti laikomi atitinkančiais Direktyvos 2003/87/EB reikalavimus dar 10 metų: per šį laikotarpį turėtų būti parengtos priemonės, kad ateityje visi orlaivių naudotojai prisidėtų prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo;
- (15) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. pratęsti dabartinius jos taikymo aviacijos veiklai apribojimus iki 2023 m. gruodžio 31 d. ir pasirengti nuo 2021 m. įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (16) orlaivių naudotojams ir nacionalinėms institucijoms itin svarbu užtikrinti teisinį tikrumą atsižvelgiant į Direktyvoje 2003/87/EB nurodytą terminą (2018 m. balandžio 30 d.), iki kurio turi būti atsisakyta apyvartinių taršos leidimų. Atitinkamai šis reglamentas turėtų įsigaliooti jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną;
- (17) 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. 3c straipsnyje įterpiama ši dalis:

„3a. Po 2023 m. gruodžio 31 d. atliekamas leidimų, skiriamų aviacijos veiklai į aerodromus, esančius Europos ekonominei erdvei (toliau – EEE) nepriklausančiose šalyse, ir iš jų, paskirstymas yra peržiūrimas, kaip nurodyta 28b straipsnyje.“;

⁽¹⁾ 2010 m. liepos 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 606/2010 dėl Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) parengtos supaprastintos priemonės, kuria apskaičiuojamos apytikslios tam tikrų aplinką mažai teršiančių naudotojų orlaivių degalų sąnaudos, patvirtinimo (OL L 175, 2010 7 10, p. 25).

2. 3d straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nuo 2013 m. sausio 1 d. 15 % leidimų parduodama aukcione. Komisija atlieka aviacijos sektoriaus gebėjimo perkelti išlaidas dėl išmetamo CO₂ savo klientams tyrimą, kiek tai susiję su ES ATLPS ir pasauline rinkos priemone, kurią rengia Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO). Šiame tyrime įvertinamas aviacijos sektoriaus gebėjimas perkelti išlaidas dėl reikiamų išmetamųjų teršalų vienetų, lyginant šį gebėjimą su pramonės šakų ir energetikos sektoriaus gebėjimu, kad būtų galima pateikti pasiūlymą padidinti pardavimo aukcione procentinę dalį remiantis 28b straipsnio 2 dalyje nurodytos peržiūros rezultatais, atsižvelgiant į išlaidų perkėlimo analizę ir apsvairstant suderinimo su kitais sektoriais galimybę, taip pat konkurencingumą tarp skirtingų transporto rūšių.“;

3. 3d straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Visos iš leidimų pardavimo aukcione gautos pajamos turėtų būti naudojamos kovai su klimato kaita Sąjungoje ir trečiojoje šalyse, *inter alia*, tam, kad būtų mažinamas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, prisitaikoma prie klimato kaitos poveikio Sąjungoje ir trečiojoje šalyse, ypač besivystančiose šalyse, finansuojami moksliniai tyrimai ir technologinė plėtra siekiant švelninti klimato kaitą ir prisitaikyti prie jos, be kita ko, visų pirma aeronautikos ir oro transporto srityse, mažinamas išmetamas teršalų kiekis naudojant nedidelį kiekį teršalų išmetantį transportą ir padengtos ES ATLPS administravimo išlaidos. Pardavimo aukcione pajamos taip pat turėtų būti naudojamos tam, kad būtų finansuojami bendri projektai, kuriais būtų mažinamas aviacijos sektoriuje išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, pavyzdžiui, Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) bendroji įmonė ir Jungtinė technologijų iniciatyva „Švarus dangus“, taip pat visos iniciatyvos, kuriomis suteikiama galimybė plačiai naudoti GNSS palydovinei navigacijai ir sąveikiams pajėgumams visose valstybėse narėse, visų pirma projektams, kuriais gerinama oro navigacijos infrastruktūra, oro navigacijos paslaugų teikimas ir oro erdvės naudojimas. Aukcione gautos įplaukos taip pat gali būti naudojamos įnašams į Pasaulinį energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiosios energijos fondą padengti ir priemonėms, kuriomis būtų užkirstas kelias miškų naikinimui, finansuoti. Ypač daug dėmesio turi skirti tos valstybės narės, kurios naudoja šias pajamas, kad bendrai finansuotų mokslinius tyrimus ir inovacijas, skirtus programoms ar iniciatyvoms pagal Devintąją bendrąją mokslinių tyrimų programą (toliau – BP 9). Siekiant įvykdyti Sąjungos įsipareigojimus, būtina užtikrinti pajamų, gautų pardavus leidimus aukcione pagal šią direktyvą, naudojimo skaidrumą.“;

Valstybės narės praneša Komisijai apie veiksmus, kurių imtasi pagal šios dalies pirmą pastraipą.“;

4. 12 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Laikotarpiu iki 2020 m. gruodžio 31 d. valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 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 išmestą teršalų kiekį, patikrintą pagal 15 straipsnį, ir kad tie leidimai vėliau būtų panaikinti. Laikotarpiu, prasidedančiu nuo 2021 m. sausio 1 d. valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip kiekvienų metų balandžio 30 d. kiekvieno įrenginio operatorius atsisakytų tokio leidimų skaičiaus, kuris atitiktų bendrą per ankstesnius kalendorinius metus iš to įrenginio išmestą teršalų kiekį, patikrintą pagal 15 straipsnį, ir kad tie leidimai vėliau būtų panaikinti, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus.“;

5. 12 straipsnyje prieš 3a dalį įterpiama ši dalis:

„3-a. Jeigu būtina ir tiek laiko, kiek būtina siekiant apsaugoti ES ATLPS aplinkosauginį naudingumą, orlaivių naudotojams ir kitiems veiklos vykdytojams ES ATLPS sistemoje draudžiama naudoti leidimus, kuriuos išdavė valstybė narė, dėl kurios esama baigiančių galioti įsipareigojimų orlaivių naudotojų ir kitų veiklos vykdytojų atžvilgiu. Į 19 straipsnyje nurodytą teisės aktą įtraukiamos priemonės, būtinos šioje dalyje nurodytais atvejais.“;

6. 28a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„Nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos prieš įgyvendinant ICAO pasaulinę rinkos priemonę“;

b) 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. iki 2023 m. gruodžio 31 d. išmetami vykstant skrydžius į aerodromus, esančius EEE nepriklausančiose šalyse, ir iš jų, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus;“;

b) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio viename iš atokiausių regionų, kaip apibrėžta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje, ir aerodromo, esančio kitame EEE regione, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus;“;

ii. c punktas išbraukiamas;

c) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nukrypstant nuo 3e ir 3f straipsnių, orlaivių naudotojams, kuriems taikomos šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos, kiekvienais metais išduodamų nemokamų apyvarčių taršos leidimų skaičius proporcingai sumažinamas pagal tuose punktuose numatytą sumažintą atsisakytinų apyvarčių taršos leidimų skaičių.

Nukrypstant nuo 3f straipsnio 8 dalies, iš specialiojo rezervo nepaskirstyti leidimai panaikinami.

Nuo 2021 m. sausio 1 d. orlaivių naudotojams skiriamų leidimų skaičiui taikomas 9 straipsnyje nurodytas linijinis koeficientas, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus.

Anksčiau nei 2018 m. rugsėjo 1 d. valstybės narės paskelbia kiekvienam orlaivio naudotojui skirtų aviacijos apyvarčių taršos leidimų, susijusių su veikla, vykdoma laikotarpiu nuo 2017 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d., skaičių.“;

d) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Nukrypstant nuo 3d straipsnio 3 dalies, kiekvienos valstybės narės laikotarpiu nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. aukcione parduotinų leidimų skaičius sumažinamas 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.“;

e) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Nukrypstant nuo 3g, 12, 15 ir 18a straipsnių, kai orlaivio naudotojas per metus iš viso išmeta mažiau kaip 25 000 tonų CO₂ arba kai orlaivio naudotojas per metus iš viso išmeta mažiau kaip 3 000 tonų CO₂, susijusių su kitais skrydžiais, nei nurodytieji šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose, jo išmestų teršalų kiekis laikomas patikrintu, jei jis nustatytas naudojant mažai ŠESD išmetantiems subjektams skirtą priemonę, kuri yra patvirtinta pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 606/2010 (*) ir užpildoma Eurokontrolės pateiktais duomenimis, gautais taikant ATLPS pagalbinę priemonę. Nekomercinių orlaivių naudotojų atžvilgiu valstybės narės gali įgyvendinti supaprastintas procedūras, jei taikant tokias procedūras užtikrinamas ne mažesnis tikslumas, nei taikant mažai ŠESD išmetantiems subjektams skirtą priemonę.

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

f) 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Šio straipsnio 1 dalis taikoma šalims, su kuriomis sudarytas susitarimas pagal 25 arba 25a straipsnį, tik laikantis tokio susitarimo sąlygų.“;

g) 8 dalis išbraukiama.

7. Įterpiami šie straipsniai:

„28b straipsnis

Komisijos teikiamos ICAO pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo ataskaitos ir peržiūra

1. Komisija anksčiau nei 2019 m. sausio 1 d., o vėliau reguliariai teikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl ICAO vedamų derybų siekiant įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, nuo 2021 m. taikytiną išmetamųjų teršalų

kiekiui, pažangos, visų pirma: i) susijusios su atitinkamomis ICAO priemonėmis, įskaitant standartus ir rekomenduojamą praktiką; ii) ICAO tarybos patvirtintomis rekomendacijomis, susijusiomis su pasauline rinkos priemone; iii) pasaulinio registro sudarymu; iv) vidaus priemonėmis, kurių, siekdamas įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, nuo 2021 m. taikytiną išmetamųjų teršalų kiekiui, imasi trečiosios šalys; v) trečiųjų šalių išlygų padariniais, ir vi) kitais susijusiais tarptautinio masto pokyčiais bei taikytinomis priemonėmis.

Komisija, atsižvelgdama į JTBBBB atliekamą bendros pažangos įvertinimą, taip pat teikia ataskaitas dėl pastangų įgyvendinti aviacijos sektoriaus siektiną ilgalaikį išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslą – iki 2050 m. perpus sumažinti aviacijos sektoriuje išmetamą CO₂ kiekį, palyginti su 2005 m. lygiu.

2. Per 12 mėnesių nuo tada, kai ICAO priims atitinkamas priemones, ir prieš pradėdant veikti pasaulinei rinkos priemonei, Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje ji išnagrinėja būdus, kaip atliekant šios direktyvos peržiūrą tas priemones įgyvendinti Sąjungos teisėje. Komisija toje ataskaitoje taip pat prireikus išnagrinėja taisykles, taikytinas skrydžiams EEE. Ji taip pat išnagrinėja pasaulinės rinkos priemonės užmojų ir bendrą aplinkosauginį naudingumą, įskaitant jos bendrą užmojo mastą, palyginti su pagal Paryžiaus susitarimą nustatytais tikslais, dalyvavimo lygį, jos įgyvendinamumą, skaidrumą, nuobaudas už reikalavimų nesilaikymą, visuomenės dalyvavimui skirtus procesus, kompensacinių kreditų kokybę, išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų apie ją teikimą ir jo tikrinimą, registrus, atskaitomybę, taip pat biodegalų naudojimo taisykles. Be to, ataskaitoje aptariama, ar pagal 28c straipsnio 2 dalį priimtos nuostatos turi būti peržiūretos.

3. Prie šio straipsnio 2 dalyje nurodytos ataskaitos prireikus Komisija prideda pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai iš dalies keisti, panaikinti, pakeisti 28a straipsnyje numatytas nukrypti leidžiančias nuostatas arba pratęsti jų galiojimą, atsižvelgiant į Sąjungos išsipareigojimą 2030 m. visos ekonomikos mastu sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, siekiant išsaugoti Sąjungos klimato politikos veiksmų aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą.

28c straipsnis

Stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo siekiant įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę nuostatos

1. Komisija priima nuostatas dėl tinkamos išmetamųjų teršalų kiekio stebėsenos, ataskaitų apie ją teikimo ir jo tikrinimo siekiant įgyvendinti ICAO pasaulinę rinkos priemonę visuose maršrutuose, kuriems ji taikoma. Šios nuostatos grindžiamos atitinkamomis ICAO priimtomis priemonėmis, jomis turi būti išvengta konkurencijos iškreipimo, jos turi atitikti 14 straipsnio 1 dalyje nurodytame reglamente nustatytus principus ir jomis užtikrinama, kad pateiktos išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos būtų tikrinamos laikantis 15 straipsnyje nurodytų tikrinimo principų ir kriterijų.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos nuostatos priimamos laikantis 14 ir 15 straipsniuose nurodytos procedūros.“;

8. 30 straipsnis papildomas šia dalimi:

„5. Anksčiau nei 2020 m. sausio 1 d. Komisija pateikia atnaujintą aviacijos sektoriaus su išmetamu CO₂ kiekiu nesusijusio poveikio analizę, prie kurios prireikus pridėdamas pasiūlymas, kaip geriausiai spręsti su šiuo poveikiu susijusius klausimus.“;

9. 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 Strasbūre 2017 m. gruodžio 13 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

A. TAJANI

Tarybos vardu

Pirmininkas

M. MAASIKAS
