

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė, iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje

COM(2013) 722 final – 2013/0344 (COD)

(2014/C 177/16)

Pagrindinis pranešėjas **Jan SIMONS**

Europos Parlamentas, 2013 m. spalio 24 d., ir Taryba, 2013 m. lapkričio 18 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsnio 1 dalimi ir 304 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė, iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje

COM(2013) 722 final – 2013/0344 (COD).

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto biuras 2013 m. lapkričio 12 d. pavedė Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyriui atlikti Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu.

Kadangi darbas skubus, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas savo 495-ojoje plenarinėje sesijoje, kuri įvyko 2014 m. sausio 21–22 d. (2014 m. sausio 22 d. posėdis), pagrindiniu pranešėju paskyrė Jan SIMONS ir priėmė šią nuomonę 173 nariams balsavus už, 4 – prieš ir 7 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Siekiant suteikti teisinio tikrumo orlaivių naudotojams ir nacionalinėms valdžios institucijoms, Komitetas rekomenduoja pritarti pasiūlymams, kuriuose numatyta 2013 m. toliau taikyti sprendimą dėl laikino orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymo atidėjimo (angl. „stop the clock“ Decision) ir pratęsti ataskaitų dėl 2013 m. teikimo ir apyvartinių taršos leidimų grąžinimo terminą vieneriems metams.

1.2 Be to, reikia pritarti išimčiai, taikomai labai mažai CO₂ išmetantiems mažiesiems nekomerciniams orlaivių naudotojams, ir galimybei mažoms oro transporto bendrovėms, kurioms negalioja ši išimtis, taikyti supaprastintas administracines procedūras.

1.3 Vis dėlto tai negalioja pasiūlymo nuostatomis dėl skrydžių iš trečiųjų šalių ir į jas 2014–2020 m. laikotarpiu. Visos šalys turi būti suinteresuotos išvengti aviacijos ir (arba) prekybos karo, todėl reikėtų pirmiausia skatinti derybas, kad būtų rastas visuotinis sprendimas.

1.4 Atsižvelgdamas į tai, kad skrydžiams tarp EEE šalių aerodromų ir toliau bus taikoma aviacijos sektoriui nustatyta apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ATLPS), EESRK ragina EEE šalių institucijas:

- kuo skubiau susitarti dėl bendro Europos dangaus kūrimo, kad, užtikrinant oro eismo kontrolę, būtų galima išvengti papildomo teršalų išmetimo, kurį lemia nukrypimas nuo maršruto arba vėlavimas⁽¹⁾;
- rengti intensyvias daugiašales ir dvišales derybas siekiant iki 2016 m. be EEE sistemos pasaulyje sukurti ir kitas tarpregionines rinkos priemonių sistemas.

2. Įžanga

2.1 Aviacijos sektoriaus išmetamieji teršalai, nors jų kiekis yra palyginti nedidelis ir sudaro apie 5 proc. bendro teršalų kiekio, yra vienas sparčiausiai augančių šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo šaltinių, per pastaruosius 20 metų išaugęs beveik dvigubai. Techninės galimybės mažinti išmetamųjų teršalų kiekį aviacijos sektoriuje yra ribotos, tačiau viso pasaulio oro transporto bendrovės gali ir nori prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo prisidėti rinkos priemonėmis (RP) ir spartų savo išmetimo augimą kompensuoti remdamos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimą kituose sektoriuose.

⁽¹⁾ EC/549/2004.
EC/1070/2009.

2.2 Iš dalies ES veiksmas – visų pirma 2013 m. pradžioje priimtas sprendimas dėl laikino orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymo atidėjimo – susiję su Direktyvos 2008/101/EB (dėl aviacijos veiklos rūšių įtraukimo į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje) taikymu oro transporto bendrovėms, kurios vykdo skrydžius į Europos ekonominę erdvę (EEE) ir iš jos, paskatino Tarptautinę civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) asamblėją 2013 m. spalio 4 d. priimti sprendimą iki 2016 m. (per kitą kas trejus metus vykstantį ICAO posėdį), remiantis patvirtintu veiksmų planu, parengti pasaulinę rinkos priemonę, skirtą tarptautinės aviacijos išmetamiems teršalams, ir apsvarstyti galimybę, jeigu priemonė bus priimta, ją taikyti nuo 2020 m. Iki to laiko įvairios šalys arba šalių grupės, pavyzdžiui ES, gali nustatyti laikinas priemones. Dėl konkretesnių nuostatų vis dėlto nebuvo rastas kompromisas.

2.3 Tokia raida atitinka ankstesnių Komiteto nuomonių nuostatas⁽²⁾. 2006 m. Komitetas nurodė, kad „padedant Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (ICAO), didžiausiu prioritetu turėtų būti prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemos (PTS) išplėtimas, kad ji būtų taikoma visame pasaulyje; praktiniu požiūriu visiškai įmanoma pradėti nuo PTS Europos Sąjungoje, dėl jos tinkamumo susitarus derybų būdu.“ 2007 m. „Įtraukiant aviaciją į Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemą, potencialiai sustiprėja pati sistema ir sutvirtinama kaip pranašus kovos su CO2 išmetimu pasaulyje pavyzdys.“ 2013 m. „Taigi Komitetas pritaria iniciatyvai kol baigsis bendrosios derybos sustabdyti apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos taikymą oro transporto bendrovėms, kurios vykdo skrydžius į Europos ekonominę erdvę (EEE) ir iš jos.“

3. Svarbiausios Komisijos dokumento nuostatos

3.1 Europos Komisija, atsižvelgdama į 2013 m. rugsėjo 24 d. ir spalio 4 d. įvykusios Jungtinių Tautų Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos asamblėjos rezultatus, siūlo iki pasaulinės ATLPS įvedimo adaptuoti aviacijos sričiai taikomą ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ES ATLPS) geografinę taikymo sritį.

3.2 Komisijos pasiūlymo tikslas – suteikti naują postūmį pasaulinės sistemos plėtojimui. Komisija neskirsto bendrovių pagal nacionalinį principą.

3.3 Iš pradžių aviacijos srities apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema buvo taikoma visam atstumui vykdant skrydžius iš EEE šalių ir į jas, įskaitant skrydžius iš trečiųjų šalių arba į jas. 2012 m., remiantis Sprendimu Nr. 377/2013/ES dėl laikino orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymo atidėjimo, ši sistema buvo laikinai taikoma tik skrydžiams EEE, bet ne skrydžiams į trečiąsias šalis ir iš jų.

3.4 Komisija rekomenduoja 2013 m. išsaugoti tokią geografinio taikymo sritį. Be to, siūloma pratęsti oro transporto bendrovėms numatytą ataskaitų dėl 2013 m. teikimo ir apyvartinių taršos leidimų grąžinimo terminą vieneriems metams.

3.5 2014–2020 m. laikotarpiu siūloma išplėsti 2013 m. taikytą minėtą sistemą ir ją taip pat taikyti skrydžiams iš EEE nepriklausančių šalių ir į jas atsižvelgiant į skrydžio atstumą virš EEE šalių teritorijos. Pasiūlyme tiksliai apibrėžta šios nuostatos įgyvendinimo tvarka.

3.6 Pasiūlymas taip pat turės tris kitas pasekmes:

— ES ATLPS ir toliau bus taikoma visiems skrydžiams tarp EEE šalių aerodromų – taip, kaip numatyta pirminėje direktyvoje ir Sprendime Nr. 377/2013/ES,

— skrydžiams į trečiąsias šalis, išmetančias mažiau kaip 1 proc. viso pasaulio aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekio, ir iš jų ES ATLPS bus netaikoma. Taip be jokios diskriminacijos sistema bus netaikoma maršrutams į maždaug 80 šalių,

— už išmetamuosius teršalus, išmestus EEE šalyse vykdant skrydžius į trečiąsias šalis iš jų, orlaivių naudotojai atsakingi nuo 2014 m. Siūloma paprastesnė procedūra, pagal kurią galima nustatyti atitinkamą proporcingą skrydžio metu išmestą išmetamųjų teršalų dalį, kuriai taikytina ATLPS. Siūloma orlaivių naudotojams suteikti galimybę pasirinkti vieną iš trijų atitikties stebėsenos, ataskaitų teikimo ir patikros (angl. MRV) metodikų.

⁽²⁾ OL C 185, 2006 8 8, p. 97; OL C 175, 2007 7 27, p. 47; OL C 133, 2013 5 9, p. 30–32.

3.7 Galiausiai Komisija rekomenduoja mažiems nekomerciniams orlaivių naudotojams, kurie išmeta tik labai mažą CO₂ kiekį, netaikyti aviacijos srityje taikomos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos. Mažoms bendrovėms, kurioms negalioja ši išimtis, bus leista taikyti supaprastintas administracines procedūras.

4. Bendrosios pastabos

4.1 Remiantis sprendimu dėl laikino orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymo atidėjimo, aviacijos sričiai taikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema laikinai taikoma tik EEE vidaus skrydžiams, bet ne skrydžiams iš trečiųjų šalių ir į jas. Komisija rekomenduoja 2013 m. išsaugoti tokią geografinio taikymo sritį. Be to, siūloma pratęsti oro transporto bendrovėms numatytą ataskaitų dėl 2013 m. teikimo ir apyvartinių taršos leidimų grąžinimo terminą vieneriems metams. Atsižvelgiant į siekį užtikrinti teisinį tikrumą orlaivių naudotojams ir nacionalinėms valdžios institucijoms, EESRK mano, kad šie pasiūlymai yra ypač svarbūs, todėl rekomenduoja juos priimti.

4.2 Kadangi skrydžiams tarp EEE valstybių aerodromų ir toliau bus taikoma aviacijos srities apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, EESRK ragina ES ir EEE valstybių institucijas kuo skubiau susitarti dėl bendro Europos dangaus⁽³⁾ kūrimo, kad, užtikrinant oro eismo kontrolę, būtų galima išvengti papildomo teršalų išmetimo, kurį lemia nukrypimas nuo maršruto arba vėlavimas.

4.3 Komitetas labai palankiai vertina pasiūlymą taikyti išimtį mažiesiems nekomerciniams orlaivių naudotojams, kurie išmeta labai mažai CO₂, ir galimybę mažoms oro transporto bendrovėms, kurioms negalioja ši išimtis, taikyti supaprastintas administracines procedūras.

4.4 Vis dėlto tai negalioja pasiūlymo nuostatomis dėl skrydžių iš trečiųjų šalių ir į jas 2014–2020 m. laikotarpiu. Visos šalys turi būti suinteresuotos išvengti aviacijos ir (arba) prekybos karo, todėl reikėtų pirmiausia skatinti derybas, kad būtų rastas visuotinis sprendimas.

4.4.1 Jau 2013 m. ICAO vykusių derybų poveikio vertinime pateikta informacija leidžia daryti prielaidą, kad atsižvelgiant į jėgų santykį ir nuomonių įvairovę reikia veikti labai apdairiai siekiant 2016 m. pasaulio mastu pagaliau pasiekti laukiamų rezultatų. Dar niekada nebūta taip arti tikslo, tačiau sumušėme visus vėlavimo rekordus, o sėkmė dar negarantuota!

4.4.2 Galiausiai jau dabar visoms trečiosioms šalims tiesiogiai ir netiesiogiai – kadangi tai būtų vienašalis Europos Sąjungos veiksmas, jei ši pasiūlymo dalis būtų patvirtinta – pranešti, kad jų oro transporto bendrovės turės mokėti už EEE oro erdvėje jų išmetamą CO₂ kiekį, būtų sudėtinga. Šią galimybę reikėtų svarstyti tik pasibaigus dvišalėms ir (arba) daugiašalėms deryboms pagal ICAO rezoliucijos 16a straipsnį, kad būtų išvengta pasaulinio aviacijos ir (arba) prekybos karo pavojaus.

4.4.3 Nors teisiniu požiūriu EEE turi teisę taikyti pasiūlymus, savo ruožtu JAV administracija, atsižvelgdama į apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos uždraudimo aktą (angl. *Emissions Trading Scheme Prohibition Act „Thune Bill“*), gali uždrausti JAV įregistruotoms oro transporto bendrovėms laikytis ES ATLPS reikalavimų, jau nekalbant apie Kinijos ir Indijos reakciją, turint omenyje jų nepritimą 2013 m. spalio 4 d. ICAO rezoliucijai. Tačiau šiame etape nebūtina keisti Komisijos pasiūlymo turinio.

5. Konkrečios pastabos

5.1 Gali būti, kad poveikio vertinimo I priede (*Glossary of the Impact Assessment (SWD(2013) 430 final, dokumento anglų kalba p. 51)*) sukeistos vietomis terminų *extra-EEA flights* ir *intra-EEA flights* apibrėžtys.

2014 m. sausio 22 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Henri MALOSSE

⁽³⁾ EC/549/2004.
EC/1070/2009.