Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/2090

2025 10 15

TARYBOS SPRENDIMAS (ES) 2025/2090

2025 m. spalio 10 d.

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, kiek tai susiję su pranešimu apie Sąjungos teisės ir Aplinkos apsaugos tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos (Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos (CORSIA)) antros redakcijos skirtumus

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

(1) Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), kuria reguliuojamas tarptautinis oro susisiekimas, įsigaliojo 1947 m. balandžio 4 d. Ja buvo įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO);

(2) Sąjungos valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga tam tikruose ICAO organuose turi stebėtojos statusą;

(3) vadovaujantis Čikagos konvencijos 54 straipsniu, ICAO taryba turi priimti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką;

(4) 2015 m. gruodžio mėn. vykusios 21-osios Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijos pabaigoje priimtas Paryžiaus susitarimas. Paryžiaus susitarimo tikslas – siekti, kad vidutinė pasaulio temperatūra nepadidėtų daugiau nei 2 °C nuo ikipramoninio laikotarpio lygio, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C nuo to lygio. Prie to išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai, įskaitant tarptautinę aviaciją;

(5) 2016 m. 39-oji ICAO generalinė asamblėja nusprendė sukurti pasaulinį rinka grindžiamų priemonių mechanizmą, kurio tikslas – užtikrinti, kad tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis neviršytų 2020 m. lygio. Sąjungos pozicija tuo klausimu buvo nustatyta Tarybos sprendimu (ES) 2016/915 ([1]);

(6) savo 214-osios sesijos dešimtame posėdyje ICAO taryba priėmė Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo: „Aplinkos apsaugos tarptautiniai standartai ir rekomenduojama praktika – Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA)“ pirmą redakciją;

(7) po Aviacijos aplinkos apsaugos komiteto pasiūlytų dalinių pakeitimų ir 2022 m. CORSIA periodinės peržiūros rezultatų savo 228-ojoje sesijoje ICAO taryba priėmė Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 1 dalinį pakeitimą. Parengta Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo antra redakcija (toliau – Antra redakcija) pradėta taikyti 2024 m. sausio 1 d.;

(8) Konvencijos 38 straipsnyje kalbama apie nukrypimus nuo tarptautinių standartų ir procedūrų. Vadovaujantis tuo straipsniu, bet kuri susitariančioji šalis, kuriai praktiniu požiūriu pernelyg sudėtinga visais atžvilgiais laikytis kurio nors tokio tarptautinio standarto ar procedūros arba visapusiškai suderinti savo taisykles ar praktiką su kuriuo nors iš dalies pakeistu tarptautiniu standartu ar procedūra arba kuri nusprendžia, kad jai būtina priimti taisykles ar praktiką, kokiu nors konkrečiu aspektu besiskiriančius nuo tų, kurie nustatyti tarptautiniu standartu, turi nedelsdama pranešti ICAO apie savo ir tos, kuri nustatyta tarptautiniu standartu, praktikos skirtumus;

([1]) 2016 m. gegužės 30 d. Tarybos sprendimas (ES) 2016/915 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi dėl tarptautinio dokumento, kuris turi būti parengtas ICAO institucijose ir kuriuo ketinama numatyti nuo 2020 m. įgyvendinti bendrą pasaulinę rinka grindžiamą priemonę tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams, (OL L 153, 2016 6 10, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) atsižvelgiant į tam tikrus Sąjungos teisės ir Antros redakcijos skirtumus, turėtų būti nustatyta Sąjungos pozicija, kiek tai susiję su pranešimu apie skirtumus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį;

(10) Sąjungos teisėje CORSIA įgyvendinta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB ([2]). Pozicija, kurios turi būti laikomasi ICAO, kiek tai susiję su pranešimu apie tos direktyvos ir Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo pirmos redakcijos skirtumus, buvo nustatyta Tarybos sprendimu (ES) 2018/2027 ([3]);

(11) 2023 m. Direktyva 2003/87/EB buvo iš dalies pakeista Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/958 ([4]). Vienas Direktyvos (ES) 2023/958 tikslų buvo tęsti CORSIA įgyvendinimą Sąjungoje;

(12) šiame sprendime nustatyta Sąjungos pozicija, kiek tai susiję su pranešimu apie skirtumus, yra siūloma šiame etape dėl to, kad buvo priimti atitinkami Sąjungos teisės aktai, susiję su CORSIA įgyvendinimu Sąjungoje;

(13) Direktyvos 2003/87/EB 12 straipsnyje numatyta, kad Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma orlaivių naudotojams taikomų kompensavimo reikalavimų apskaičiavimo metodika. Atitinkamai, 2024 m. liepos 9 d. Komisija priėmė Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2024/1879 ([5]);

(14) kaip pranešta ICAO sekretoriatui ir kaip tas sekretoriatas patvirtino, metinis visų valstybių porų išmetamas CO_2 kiekis, apie kurį valstybės narės pranešė ICAO sekretoriatui kaip apie kiekį, kuriam taikomi kompensavimo reikalavimai, nedaro poveikio kompensavimo reikalavimų apskaičiavimui ir CORSIA reikalavimus atitinkančių vienetų, kurie turi būti panaikinti siekiant įrodyti atitiktį, skaičiui;

(15) vadovaujantis Direktyva 2003/87/EB, CORSIA reikalavimus atitinkantys vienetai yra ICAO tarybos nustatyti vienetai, jei jie yra suteikti valstybėje, įgyvendinančioje Paryžiaus susitarimą ir dalyvaujančioje CORSIA. Apie tą skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(16) vadovaujantis Direktyva 2003/87/EB, stebėsenos reikalavimai netaikomi ne tik Antroje redakcijoje nurodytiems skrydžiams, bet ir šiems skrydžiams: skrydžiams, vykdomiems pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, skrydžiams, vykdomiems mokslinių tyrimų arba orlaivių bandymų tikslais, ir skrydžiams, vykdomiems pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus. Apie tą skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(17) vadovaujantis Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2018/2066 ([6]), orlaivių naudotojai, kurie neturi teisės naudoti išmetamųjų teršalų kiekio apskaičiavimo priemonių, turi naudoti A arba B metodą, kaip degalų naudojimo stebėsenos metodą. Jie turi taikyti tą patį metodą pranešdami apie visus skrydžius, įskaitant skrydžius, kuriems netaikomi kompensavimo reikalavimai. Apie tą skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

([2]) 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, (OL L 275, 2003 10 25, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) 2018 m. lapkričio 29 d. Tarybos sprendimas (ES) 2018/2027 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl aplinkos apsaugos srityje taikomos Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos (CORSIA) tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos aprašo pirmos redakcijos (OL L 325, 2018 12 20, p. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/958, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, kiek tai susiję su aviacijos sektoriaus indėliu siekiant visos Sąjungos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamu pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimu, (OL L 130, 2023 5 16, p. 115, http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) 2024 m. liepos 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/1879, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB taikymo taisyklės dėl CORSIA kompensavimo reikalavimų apskaičiavimo, (OL L, 2024/1879, 2024 7 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) 2018 m. gruodžio 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/2066 dėl išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 601/2012, (OL L 334, 2018 12 31, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) valstybės narės turėtų pranešti ICAO apie skirtumus ne vėliau kaip per du mėnesius nuo šio sprendimo įsigaliojimo ir turėtų atitinkamai informuoti Komisiją;

(19) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO, kiek tai susiję su Antra redakcija, nes pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį ir laikantis jame nustatytų ribų ji valstybėms narėms yra privaloma. Antra redakcija taip pat turės tapti privaloma Sąjungai bei jos valstybėms narėms pagal kai kuriuos esamus tarptautinius oro susisiekimo susitarimus. Todėl Sąjungos pozicijos dėl tokio pranešimo apie skirtumus priėmimas patenka į Sutarties 218 straipsnio 9 dalies taikymo sritį;

(20) Sąjungos poziciją, veikdamos Sąjungos interesų labui, turėtų išreikšti kiekviena valstybė narė,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO, kiek tai susiję su pranešimu apie Sąjungos teisės ir Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo: „Aplinkos apsaugos tarptautiniai standartai ir rekomenduojama praktika – (Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA)) antros redakcijos (toliau – Antra redakcija) skirtumus, yra tokia: kiekviena valstybė narė pagal šio sprendimo 2 straipsnyje išdėstytas sąlygas įrašo skirtumus į ICAO elektroninio pranešimų apie skirtumus pateikimo sistemą (EFOD).

2 straipsnis

1. Šiame straipsnyje išdėstytas pranešimas apie skirtumus nedaro poveikio kitiems pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį pateiktiems pranešimams dėl Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo nuostatų.

2. Skirtumas, susijęs su Antros redakcijos 4 skyriaus „Išmetamųjų teršalų vienetai“ 4.3.1 punktu, apibūdinamas taip:

„[Valstybė narė] ICAO praneša, kad kompensavimo reikalavimų, susijusių su teršalais, kurie išmetami [valstybėje narėje] įsisteigusiems vežėjams vykdant skrydžius Europos ekonominėje erdvėje (toliau – EEE) arba skrydžius iš EEE į Šveicariją ar Jungtinę Karalystę ir iš jų, laikymasis užtikrinamas vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB [1] *, atsisakant apyvartinių taršos leidimų pagal ES ATLPS regioninę sistemą, kuri taip pat taikoma tokiems skrydžiams.*

Regioninėse sistemose dalyvaujantys [valstybės narės] vežėjai tuos išmetamuosius teršalus privalo apskaityti.

Tokiu būdu kompensavimo reikalavimų laikymasis užtikrinamas vienetų panaikinimo etape, išsamiai aprašytame Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 4 skyriuje. Laikoma, kad [valstybės narės] administruojami vežėjai laikosi CORSIA kompensavimo reikalavimų po to, kai pateikia patikrintą išmetamųjų teršalų vienetų panaikinimo ataskaitą. Ta ataskaita įrodoma, kad panaikinta pakankamai CORSIA vienetų, išskyrus skrydžius tarp EEE valstybių ir skrydžius tarp EEE valstybių ir Jungtinės Karalystės ar Šveicarijos.

[1] 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, (OL L 275, 2003 10 25, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).“

Tas skirtumas EFOD žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija tai, ko reikalaujama pagal ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“ ir kaip „reikšmingas skirtumas“.

3. Skirtumas, susijęs su Antros redakcijos 4 skyriaus „Išmetamųjų teršalų vienetai“ 4.2.1 punktu, apibūdinamas taip:

„Vadovaujantis Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsniu, [valstybė narė] ICAO praneša, jog tam, kad būtų laikomi atitinkančiais CORSIA reikalavimus, [valstybės narės] administruojamų vežėjų vienetai turi ne tik atitikti kriterijus, įtrauktus į ICAO dokumentą „CORSIA išmetamųjų teršalų vienetų tinkamumo kriterijai“, bet ir toliau nurodytas sąlygas:

a) *vienetai turi būti suteikti valstybėje, kuri jų naudojimo metu yra Paryžiaus susitarimo šalis;*

b) *vienetai turi būti suteikti valstybėje, kuri dalyvauja CORSIA kompensavimo sistemoje.*“

Tas skirtumas EFOD žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija tai, ko reikalaujama pagal ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“ ir kaip „reikšmingas skirtumas“.

4. Skirtumas, susijęs su Antros redakcijos 2 skyriaus „Lėktuvų naudotojų metinio išmetamo CO_2 kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas“ 2.1.1 punktu, apibūdinamas taip:

„Vadovaujantis Direktyvos 2003/87/EB I priedu, [valstybė narė] ICAO praneša, kad, be Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2.1.1 ir 2.1.3 punktuose išdėstytų išimčių, šiame skyriuje nurodyti standartai ir rekomenduojama praktika nebus taikomi šiems skrydžiams iš EEE ar į ją:

a) *bet kuriam skrydžiui, vykdomam išskirtinai pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, kaip apibrėžta Čikagos konvencijos 2 priede;*

b) *skrydžiams, vykdomiems išskirtinai mokslinių tyrimų tikslais arba orlaivių ar įrangos (naudojamos ore arba ant žemės) tikrinimo, bandymo ar sertifikavimo tikslais;*

c) *skrydžiams, vykdomiems pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, nustatytus pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008* ([1]).

([1]) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).“

Tas skirtumas EFOD žymimas kaip C kategorijos skirtumas „Iš dalies įgyvendinta“ ir ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

5. Skirtumas, susijęs su Antros redakcijos 2 skyriaus „Lėktuvų naudotojų metinio išmetamo CO_2 kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas“ 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 ir 2.2.1.3.6 punktais, apibūdinamas taip:

„Vadovaujantis Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 ([2]) *55 straipsnio 1 dalimi, orlaivių naudotojai, kurie per tris iš eilės keturių mėnesių laikotarpius atlieka mažiau kaip 243 skrydžius per vieną laikotarpį, ir orlaivių naudotojai, per kurių vykdomus skrydžius išmetamas bendras metinis ŠESD kiekis yra mažesnis kaip 25 000 tonų CO_2, laikomi mažaisiais teršėjais. [Valstybė narė] ICAO praneša, kad orlaivių naudotojai, viršijantys mažųjų teršėjų ribinę vertę, taiko A arba B metodą, kaip degalų naudojimo stebėsenos metodą.*

([2]) 2018 m. gruodžio 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/2066 dėl išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 601/2012, (OL L 334, 2018 12 31, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).“

„Vadovaujantis Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2018/2066, [valstybė narė] ICAO praneša, kad orlaivių naudotojai visiems savo skrydžiams, apie kuriuos pranešama, įskaitant tarptautinius skrydžius, kuriems netaikomi kompensavimo reikalavimai, taiko pasirinktą degalų naudojimo stebėsenos metodą.“

„Vadovaujantis Direktyva 2003/87/EB, [valstybė narė] ICAO praneša, kad orlaivių naudotojai, kurie po 2021 m. sausio 1 d. pirmą kartą įvykdo Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2.1.1 ir 2.1.3 punktų reikalavimus neatitikdami naujo rinkos dalyvio kriterijų ir kurie nėra mažieji teršėjai, tiesiogiai naudoja degalų naudojimo stebėsenos metodą.“

Tas skirtumas EFOD žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija tai, ko reikalaujama pagal ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“ ir ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

6. Kiekviena valstybė narė apie šiame straipsnyje nurodytus skirtumus praneša ne vėliau kaip per du mėnesius nuo šio sprendimo įsigaliojimo ir apie tai atitinkamai informuoja Komisiją.

3 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

Priimta Liuksemburge 2025 m. spalio 10 d.

Tarybos vardu

Pirmininkė

S. LOSE