EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 03 25
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

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 antros redakcijos

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo nustatoma pozicija, kurios turi būti laikomasi Europos Sąjungos (toliau – Sąjunga arba ES) vardu, dėl pranešimo apie skirtumus nuo Čikagos konvencijos 16 priedo, susijusio su aplinkos apsaugos standartais ir rekomenduojama praktika, IV tomo.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Čikagos konvencija, ICAO ir Paryžiaus susitarimas

Čikagos konvencija (toliau – Čikagos konvencija arba Konvencija) siekiama reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. Šia 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojusia konvencija įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO).

ICAO yra specializuota Jungtinių Tautų agentūra, rengianti pasaulinius tarptautinio civilinio oro transporto standartus, praktiką ir politiką saugos, saugumo, oro navigacijos, aplinkos, formalumų supaprastinimo ir ekonominių reikalų srityse.

Europos Sąjungos valstybės narės (toliau – ES valstybės narės) yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą ICAO.

Pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį, ICAO taryba gali priimti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką.

2015 m. gruodžio mėn. Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje priimtas Paryžiaus susitarimas. Jo tikslas – užtikrinti, kad pasaulio temperatūra nepakiltų daugiau kaip 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūros padidėjimas neviršytų 1,5 °C.

Visos ES valstybės narės ir Sąjunga yra Paryžiaus susitarimo šalys.

2.2. CORSIA. Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomas

Priėmus Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 1 pakeitimą, ICAO taryba 2023 m. kovo mėn. 228-ojoje sesijoje priėmė antrą tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA)“[1] redakciją.

Antra redakcija pradėta taikyti 2024 m. sausio 1 d.

Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome aptariamas dalykas priklauso Sąjungos kompetencijai, todėl ES valstybėse narėse reglamentuojamas Sąjungos teisės aktais.

Pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį, ICAO susitariančiosios valstybės turi pranešti ICAO apie savo ir atitinkamu tarptautiniu standartu nustatytų taisyklių ar praktikos skirtumus.

Pagal ICAO gaires[2], skirtumai gali būti trijų skirtingų kategorijų, o pranešimai apie juos pateikiami naudojant Elektroninio pranešimų apie skirtumus pateikimo (angl. *Electronic*

[1] 16 priedo „Aplinkos apsauga“ IV tomas „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA)“. Antra redakcija, 2023 m. liepos mėn.

[2] Pranešimų apie skirtumus ir jų skelbimo vadovas (Dok. 10055)

Filing of Difference, EFOD) sistemą. Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką (A kategorija). Skirtumas priskiriamas prie šios kategorijos, kai nacionalinė taisyklė yra griežtesnė nei atitinkamas standartas ar rekomenduojama praktika arba kai ja nustatoma su priedo taikymo sritimi susijusi pareiga, neįtraukta į standartą ar rekomenduojamą praktiką. Tai ypač svarbu tais atvejais, kai ICAO susitariančioji valstybė reikalauja laikytis aukštesnio standarto, kuris daro poveikį kitų ICAO susitariančiųjų valstybių orlaivių naudojimui jos teritorijoje ir virš jos. Kitoks pobūdis arba kitokios atitikties užtikrinimo priemonės (B kategorija). Skirtumas priskiriamas prie šios kategorijos, kai nacionalinė taisyklė savo pobūdžiu skiriasi nuo atitinkamo ICAO standarto ar rekomenduojamos praktikos arba kai nacionalinės taisyklės esmė, tipas ar sistema skiriasi nuo atitinkamo standarto ar rekomenduojamos praktikos, tačiau ta taisykle nebūtinai nustatoma papildoma pareiga. Apsauginis poveikis yra mažesnis arba įgyvendinimas yra dalinis / neįgyvendinta (C kategorija). Skirtumas priskiriamas prie šios kategorijos, kai nacionalinės taisyklės apsauginis poveikis yra mažesnis nei atitinkamo standarto ar rekomenduojamos praktikos arba kai nepaskelbta nacionalinių taisyklių, kuriomis būtų visiškai ar iš dalies įgyvendintas atitinkamas standartas ar rekomenduojama praktika.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI ES IR JOS VALSTYBIŲ NARIŲ VARDU

3.1. ES ATLPS pareigų vykdymas

ES taiko regioninę apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (toliau – ES ATLPS). ES ATLPS yra didžiausio leidžiamo išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo ir leidimų prekybos sistema, į kurią 2012 m. įtrauktos aviacijos sektoriuje išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos. Ji padeda riboti bendrą išmetamųjų teršalų kiekį ir sudaryti sąlygas teršėjams pirkti ir parduoti leidimus, kad jie galėtų įvykdyti savo įsipareigojimus, o tai suteikia paskatų ekonomiškai efektyviai mažinti išmetamųjų teršalų kiekį.

2023 m. buvo priimta Direktyva (ES) 2023/958[3], kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB[4]. Ta direktyva padėjo sustiprinti ES ATLPS, nes į ją įtraukti visų didelių oro transporto bendrovių, vykdančių skrydžius Europos ekonominėje erdvėje, į Šveicariją ir Jungtinę Karalystę, išmetamieji teršalai. Į ją taip pat įtrauktos nuostatos dėl pasaulinės rinkos priemonės CORSIA, taikomos Europos ekonominėje erdvėje įsisteigusių oro transporto bendrovių išmetamiems teršalams, įgyvendinimo.

Pagal Direktyvos 2003/87/EB 25a straipsnio 3 dalį, Komisija kasmet patvirtina valstybių (išskyrus EEE šalis, Šveicariją ir Jungtinę Karalystę), kurios laikomos taikančiomis CORSIA,

[3] 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. 115–133).

[4] 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. 32–46).

sąrašą. 2023 m. sąrašas patvirtintas Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2024/622[5], o 2024 m. sąrašas – Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2024/2850[6].

Komisija taip pat priėmė Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2024/1879[7], kuriuo nustatomos Direktyvos 2003/87/EB taikymo taisyklės, susijusios su kompensavimo reikalavimų apskaičiavimu CORSIA tikslais, ir atnaujino stebėsenos ir ataskaitų teikimo įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066 dėl išmetamųjų teršalų kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo[8].

Be to, pagal tos direktyvos 28c straipsnį Komisija turi priimti deleguotuosius aktus dėl tinkamos išmetamųjų teršalų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo CORSIA įgyvendinimo tikslais. Pirmasis toks aktas buvo Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/1603[9].

Priėmus šiuos įvairius aktus, vis dar esama skirtumų tarp atitinkamų Direktyvos 2003/87/EB, jos atitinkamų įgyvendinimo reglamentų ir Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo nuostatų, o tai turi įtakos tam, kaip ES ir jos valstybės narės įgyvendina CORSIA.

Šiuo sprendimu atnaujinamas Tarybos sprendimas 2018/2027[10], kuriame buvo numatyta pranešti apie pradinius skirtumus. Pirminiame pranešime apie skirtumus nurodyta, kad skiriasi tiek stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reikalavimai, tiek kompensavimo reikalavimai.

Numatomo akto dalykas susijęs su sritimi, kuri priklauso Sąjungos išimtinei išorės kompetencijai pagal SESV 3 straipsnio 2 dalies paskutinę sakinio dalį, nes numatomas aktas susijęs su prekybos apyvartiniais taršos leidimais sritimi, kuriai iš esmės taikomos Sąjungos taisyklės, visų pirma ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos direktyva, Stebėsenos ir ataskaitų teikimo reglamentas, Akreditavimo ir tikrinimo reglamentas.

3.2. CORSIA reikalavimų laikymasis

3.2.1. Administravimas

Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 51 straipsnio 1 dalį, kiekvienas orlaivių naudotojas turi stebėti visų skrydžių, kuriuos tas orlaivių naudotojas vykdo ataskaitiniu

---

5 2024 m. vasario 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/622 dėl valstybių, kurios Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB taikymo tikslais laikomos taikančiomis CORSIA 2023 m. išmestų teršalų kiekiui, sąrašo (OL L, 2024/622, 2024 2 23).

6 2024 m. lapkričio 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/2850 dėl valstybių, kurios Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB taikymo tikslais laikomos taikančiomis CORSIA 2024 m. išmestų teršalų kiekiui, sąrašo (OL L, 2024/2850, 2024 11 12).

7 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).

8 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. 1–93).

9 2019 m. liepos 18 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/1603, kuriuo dėl aviacijos išmetamųjų teršalų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo priemonių, kurias Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija priėmė siekdama įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, papildoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, (OL L 250, 2019 9 30, p. 10–13).

10 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. 25–28).

laikotarpiu ir už kuriuos jis yra atsakingas, išmetamųjų teršalų kiekį ir apie jį pranešti. Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 1.2.6 punkte numatyta išimtis, kuri neįtraukta į Direktyvą 2003/87/EB: visiškai valdomas patronuojamasis orlaivių naudotojas, teisėtai registruotas toje pačioje valstybėje, kartu su jo savininku gali būti laikomas vienu konsoliduotu orlaivių naudotoju. Pagal ES ATLPS taisykles reikalaujama, kad kiekvienas orlaivių naudotojas turėtų savo stebėsenos planą ir apie savo išmetamųjų teršalų kiekį praneštų pagal standartinę procedūrą, t. y. atskirai nuo kitų orlaivių naudotojų, net jei jis yra visiškai valdomas.

Apie šį apribojimą, kuriuo reikalaujama daugiau nei Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatytu standartu, ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 1 skyriaus 1.2.6 punktu.

Be to, pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 68 straipsnį, orlaivių naudotojai kompetentingai institucijai savo metinę išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitą turi pateikti iki kovo 31 d. Tačiau 16 priedo IV tomo 1.2.7 punkte nustatyta, kad ICAO susitariančiosios valstybės ir orlaivių naudotojai turėtų laikytis 1 priedėlyje nustatyto grafiko. 2024–2026 m., 2027–2029 m., 2030–2032 m. ir 2033–2035 m. laikotarpių patikrinto išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitos valstybei turi būti pateiktos iki kiekvienų metų balandžio 30 d. Taigi pagal ES teisę orlaivių naudotojai metinę išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitą turi pateikti mėnesiu anksčiau.

Apie šį apribojimą, kuriuo reikalaujama daugiau nei Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatytu standartu, ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 1 skyriaus 1.5 punktu.

3.2.2. Orlaivių naudotojo metinio išmetamųjų teršalų kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas (SATT).

Direktyvos 2003/87/EB I priede nurodyta aviacijos veikla, kuriai taikoma ES ATLPS. Be Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2.1.1 punkte nurodytų skrydžių, stebėsenos reikalavimai taip pat netaikomi šiems skrydžiams iš EEE valstybės arba į ją: skrydžiams pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, mokslinių tyrimų ir bandymų tikslais vykdomiems skrydžiams ir skrydžiams, vykdomiems pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus. Pagal Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomą, išimtis taikoma tik valstybiniams, kariniams, humanitariniams, medicininiams ir gaisro gesinimo skrydžiams, taip pat skrydžiams, vykdomiems prieš humanitarinį, medicininį ar gaisro gesinimo skrydį arba po jo, jei tokie buvo skrydžiai vykdomi tuo pačiu orlaiviu ir buvo reikalingi susijusiai humanitarinei, medicininei ar gaisro gesinimo veiklai vykdyti arba, užbaigus tą veiklą, perkelti orlaivį tam, kad jis būtų naudojamas kitai veiklai. Ši išimtis yra papildomas skirtumas, apie kurį ICAO turi būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie C kategorijos „Dalinis įgyvendinimas“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus 2.1.1 punktu.

Pagal Direktyvos 2003/87/EB IV priedą turi būti pranešama apie faktines kiekvieno skrydžio degalų sąnaudas, įskaitant pagalbinės jėgainės degalų sąnaudas. Todėl, remiantis Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2018/2066, ES ATLPS mažųjų teršėjų ribinę vertę viršijantys orlaivių naudotojai, pranešdami apie metinį tarptautinių skrydžių metu išmetamą CO_2 kiekį, turi naudoti A arba B metodą kaip savo degalų naudojimo stebėsenos metodą. Metodas išlieka toks pats, neatsižvelgiant į tai, ar skrydžiams taikomi kompensavimo reikalavimai.

Tačiau Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 priedėlyje numatyta, kad orlaivių naudotojai degalų naudojimo stebėsenos metodą gali pasirinkti iš penkių į ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką įtrauktų metodų, tarp kurių – A ir B metodai. Be to, pagal Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyrių orlaivių naudotojai gali nuspręsti naudoti degalų naudojimo stebėsenos metodą tik tam, kad praneštų apie skrydžius, kuriems taikomi kompensavimo reikalavimai, o tam, kad praneštų apie skrydžius, kuriems netaikomi kompensavimo reikalavimai, naudoti išmetamųjų teršalų kiekio apskaičiavimo priemonę.

Apie tuos Sąjungos teisėje numatytus apribojimus, kuriais reikalaujama daugiau nei Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatytu standartu, ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumus, priskiriamus prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas teikiamas pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 ir 2.2.1.3.6 punktais, kuriuose pateikiamos nukrypti leidžiančios nuostatos, susijusios su atvejais, kada taikyti degalų naudojimo stebėsenos metodą ir kada pateikti atnaujintus išmetamųjų teršalų stebėsenos planus.

Su mažaisiais teršėjais susijusi ribinė vertė, nustatyta Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 55 straipsnio 1 dalyje, skiriasi nuo CORSIA SRP ribinės vertės. Orlaivių naudotojai, kurie per tris iš eilės einančius 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.

Ši apibrėžtis, kurios aprėptis platesnė nei Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2.2.1.3.1 punkte nustatytame standarte, yra papildomas skirtumas, apie kurį ICAO reikia pranešti kaip apie skirtumą, priskiriamą prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus 2.2.1.3.1 punktu, kuris taikomas orlaivių, kuriais vykdant skrydžius kasmet išmetama daugiau kaip 50 000 tonų CO_2, naudotojams.

Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 52 straipsnį, orlaivių naudotojas kompetentingai institucijai turi pateikti savo stebėsenos planą likus ne mažiau kaip keturiems mėnesiams iki aviacijos veiklos, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas, pradžios. Orlaivių naudotojai, vykdantys tokią veiklą pirmą kartą, (kai jos nebuvo galima numatyti likus keturiems mėnesiams iki veiklos pradžios) turėtų nepagrįstai nedelsdami, bet ne vėliau kaip per šešias savaites nuo tos veiklos pradžios, kompetentingai institucijai pateikti stebėsenos planą.

SRP nustatyti terminai skiriasi nuo nustatytųjų Direktyvoje 2003/87/EB. Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatyta, kad ICAO susitariančiosios valstybės ir orlaivių naudotojai turi laikytis 1 priedėlyje pateikto grafiko. Tuos planus pateikti reikia tik vieną kartą, išskyrus atvejus, kai reikia atlikti peržiūrą. Nauji rinkos dalyviai išmetamųjų teršalų stebėsenos planus turėtų pateikti per tris mėnesius nuo tos dienos, kai jie patenka į taikymo sritį. Kiti orlaivių naudotojai (kurie pirmą kartą patenka į taikymo sritį, tačiau nelaikomi naujais rinkos dalyviais) savo planus turėtų pateikti per tris mėnesius.

Apie šiuos apribojimus, kuriais reikalaujama daugiau nei Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatytu standartu, ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumus, priskiriamus prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus 2.2.2.1, 2.2.2.2 ir 2.2.2.3 punktais.

Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 68 straipsnį ir Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2067 27 straipsnio 2 dalį, tik orlaivių naudotojai turi pateikti išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitą ir patikros ataskaitą juos administruojančios valstybės kompetentingai institucijai. Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2.4.1.5 punkte reikalaujama, kad tiek orlaivių naudotojas, tiek patikros įstaiga atskirai pateiktų valstybei išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitos ir susijusios patikros ataskaitos kopijas.

Apie šį skirtumą nuo Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatyto standarto ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie B kategorijos „Kitokios atitikties ICAO standartui arba rekomenduojamai praktikai priemonės“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus 2.4.1.5 punktu.

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2067 3 straipsnyje nustatytos sąlygos, kurias turi atitikti akredituotas tikrintojas: tai juridinis asmuo arba kitas teisės subjektas, atliekantis patikrą pagal Įgyvendinimo reglamentą 2018/2067 ir akredituotas nacionalinės akreditacijos įstaigos pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008 bei Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2067, arba, nepažeidžiant Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2067 5 straipsnio 2 dalies, patikros ataskaitos pateikimo metu kitaip įgaliotas fizinis asmuo. Tai reiškia, kad išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitą turi tikrinti EEE teritorijoje įsisteigę tikrintojai, o tai nėra SRP nurodytas kriterijus.

Apie šį skirtumą nuo Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo standarto ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus 2.4.2.1 punktu.

Galiausiai orlaivių naudotojas turi užpildyti duomenų spragas pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 66 straipsnio 2 dalį, naudodamas pakaitinius konservatyviai nustatytus duomenis arba išmetamųjų teršalų kiekio apskaičiavimo priemonės duomenis, su sąlyga, kad duomenų spragos neapima daugiau kaip 5 proc. visų skrydžių, apie kuriuos pranešta, t. y. visų tarptautinių skrydžių. Jei ši ribinė vertė viršijama, orlaivių naudotojas turi imtis taisomųjų veiksmų stebėsenos metodikai patobulinti.

Apie šį skirtumą, kuriuo papildomas Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatytas standartas, ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus 2.5.1.1 punktu, pagal kurį taikoma 5 proc. tarptautinių skrydžių, kuriems taikomi kompensavimo reikalavimai, ribinė vertės.

3.2.3. Kompensavimo reikalavimai

Įgyvendinimo reglamente (ES) 2024/1879 numatyta apskaičiuoti kompensavimo reikalavimus, taikomus nuo 2023 m. sausio 1 d. iki 2026 m. gruodžio 31 d. išmetamiems teršalams.

Ši apskaičiavimo formulė yra tokia:

ORy = OEy * SGFy, čia:

ORy – orlaivių naudotojo kompensavimo reikalavimai atitinkamais y metais;

OEy – vykdant tarptautinius skrydžius orlaivių naudotojo išmestas CO_2 kiekis atitinkamais y metais;

SGFy = sektoriaus augimo koeficientas.

Ši formulė grindžiama SRP apskaičiavimo metodu, tačiau Direktyvos 2003/87/EB 25a straipsnio 3 dalyje reikalaujama paskelbti valstybių, kurios laikomos taikančiomis CORSIA, sąrašą. Tas sąrašas kasmet atnaujinamas siekiant pripažinti naujas valstybes, savanoriškai taikančias CORSIA, tačiau jis vis dar skiriasi nuo ICAO sąrašo, nes į jį neįtrauktos EEE šalys, Šveicarija ir Jungtinė Karalystė: tos valstybės taiko savo regionines apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemas[11] skrydžiams EEE viduje ir tarp EEE šalių ir Šveicarijos bei Jungtinės Karalystės.

Tai reiškia, kad net jei EEE valstybės praneša ICAO apie savo išmetamą teršalų kiekį pagal SRP metodiką, kad būtų lengviau apskaičiuoti sektoriaus augimo koeficientą, jos neskaičiuoja kompensavimo reikalavimų skrydžiams, kuriems taikomos regioninės apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos.

Dėl regioninių apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemų taikymo tarptautiniams skrydžiams tarp EEE valstybių ir tarp EEE ir Šveicarijos bei Jungtinės Karalystės orlaivių naudotojai privalo atsižvelgti į šių skrydžių metu išmetamų teršalų kiekį. Aplinkos apsaugos požiūriu ES ATLPS yra griežtesnė nei CORSIA, nes ji apima ne tik CORSIA bazinį lygį viršijantį išmetamųjų teršalų kiekį, bet ir daug didesnę bendro išmetamųjų teršalų kiekio dalį.

2022 m. išmetamųjų teršalų kiekis pagal ES ATLPS EEE viduje siekė 49,1mln. t CO_2. Iš viso išduota apie 27 mln. apyvartinių taršos leidimų. Nemokamai suteikta 23,1 mln. apyvartinių taršos leidimų, o 2022 m. aukcionuose parduota apie 3,7 mln. aviacijos apyvartinių taršos leidimų[12]. Todėl 2022 m. apskaityta daugiau kaip 50 proc. išmetamųjų teršalų, be to, ES ATLPS taps dar griežtesnė: 2024–2026 m. laikotarpiu bus laipsniškai panaikinti nemokami apyvartiniai taršos leidimai aviacijos sektoriui (2024 m. jų bus sumažinta 25 proc., 2025 m. – 50 proc., o nuo 2026 m. jie bus panaikinti visiškai).

Bent iki 2026 m. gruodžio 31 d. laikoma, kad EEE įsisteigusių orlaivių naudotojų atveju tokie išmetamieji teršalai, kuriems taikomos regioninės apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos, o ne CORSIA kompensavimo įpareigojimas, yra teršalai, išmetami vykdant skrydžius tarp EEE šalių ir tarp EEE ir Šveicarijos bei Jungtinės Karalystės.

Palyginimo tikslais, jei CORSIA kompensavimo reikalavimai būtų taikomi skrydžiams, kuriems jau taikoma ES ATLPS, 2024 m. jie apimtų 5 mln. t CO_2, remiantis AERO-MS modeliavimu.

Todėl aplinkosaugos požiūriu skrydžių tarp EEE šalių ir tarp EEE ir Šveicarijos bei Jungtinės Karalystės aprėptis yra griežtesnė.

Apie šį apribojimą, kuriuo reikalaujama daugiau nei Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatytu standartu, ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą

---

[11] 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. 32–46), 2020 m. potvarkis dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (pakeitimas) (SI 2020 Nr.1557), Europos Sąjungos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimas dėl jų šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemų susiejimo (OL L 322, 2017 12 7, p. 3–26).

[12] Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Europos anglies dioksido rinkos veikimo 2022 m. pagal Direktyvos 2003/87/EB 10 straipsnio 5 dalį ir 21 straipsnio 2 dalį.

praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 3 skyriaus 3.1.4 ir 3.2.1 punktais.

Be to, pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2024/1879 4 straipsnio 4 dalį, jei orlaivių naudotojo kompensavimo reikalavimai per tam tikro atitikties laikotarpio 3 metus (OR1 + OR2 + OR3) nesiekia 3 000 tonų CO_2, EEE valstybės narės gali, tam orlaivių naudotojui paprašius, tuo laikotarpiu neskaičiuoti jam jokių kompensavimo reikalavimų. Pagal Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomą, orlaivių naudotojas, atitinkantis to tomo 3.4.2 punkto sąlygas, neturi kompensavimo reikalavimų, tačiau gali nuspręsti savanoriškai kompensuoti tą išmetamųjų teršalų kiekį. Vienintelis skirtumas yra tas, kad orlaivių naudotojas, užuot savanoriškai nusprendęs laikytis reikalavimų, turi galimybę prašyti jų netaikyti.

Apie šį apribojimą, kuriuo reikalaujama daugiau nei Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nustatytu standartu, ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 3 skyriaus 3.4.2 punktu.

3.2.4. Reikalavimus atitinkantys vienetai

Pagal Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnį dėl projektų veiklos, kreditai turi atitikti tam tikrus kriterijus, kad į juos būtų galima atsižvelgti siekiant laikytis CORSIA kompensavimo reikalavimų.

Pagal Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnio 8 dalį, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose išvardijami vienetai, atitinkantys reikalavimus, susijusius su EEE orlaivių naudotojų atitiktimi CORSIA taisyklėms. Tokie vienetai apima vienetus, kuriuos ICAO taryba laiko atitinkančiais reikalavimus, jei yra suteikti valstybėse, kurios dalyvauja CORSIA ir yra Paryžiaus susitarimo šalys.

Apie šį apribojimą, kuriuo reikalaujama daugiau nei Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 4.2.1 punkte nustatytu standartu, ICAO turėtų būti pranešta kaip apie skirtumą, priskiriamą prie A kategorijos „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“. Tas pranešimas grindžiamas Čikagos konvencijos 38 straipsniu ir yra susijęs su Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 4 skyriaus 4.2.1 punktu, kuriame nurodyta: „CORSIA reikalavimus atitinkantys išmetamųjų teršalų vienetai yra tik tie vienetai, kurie aprašyti ICAO dokumente „CORSIA reikalavimus atitinkantys išmetamųjų teršalų vienetai“ ir kurie atitinka CORSIA išmetamųjų teršalų vienetų tinkamumo kriterijus, nustatytus ICAO dokumente „CORSIA išmetamųjų teršalų vienetų tinkamumo kriterijai“.

Be pirmiau minėtų reikalavimų, Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnio 1 dalyje numatyta pripažinti kitų dviejų rūšių kreditus:

- kreditus, kuriuos leidžiama naudoti pagal šalių susitarimus, sudarytus pagal minėto Direktyvos 2003/87/EB straipsnio 5 dalį;
- kreditus, suteiktus už Sąjungos lygmens projektus pagal Direktyvos 2003/87/EB 24a straipsnį.

Konkrečiau, 11a straipsnio 5 dalyje minimi su trečiosiomis šalimis sudaryti susitarimai, kuriuose apibrėžiamas naudojimas. Tokių susitarimų su trečiosiomis šalimis dar nesudaryta.

11a straipsnio 1 dalies d punkte nurodomi kreditai, suteikti už Sąjungos lygmens projektus pagal Direktyvos 2003/87/EB 24a straipsnį. Kol kas projektų pagal Direktyvos 2003/87/EB 24a straipsnį nevykdoma.

Atsižvelgiant į tai, kad tiems kreditams dar nesuteiktas leidimas arba jie dar nesuteikti, ICAO neturi būti nedelsiant informuota apie galimą Sąjungos teisės skirtumą, kuris praktiškai dar neegzistuoja.

ES valstybės narės privalo nedelsdamos pateikti ICAO pranešimą, kai tik teisiškai taps įmanoma suteikti leidimą arba suteikti šiuos kreditus. Tokiu atveju Komisija turėtų atitinkamai informuoti Tarybą (pateikti informacinį pranešimą), o ES valstybės narės pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį turėtų nedelsdamos pranešti ICAO apie dėl to atsiradusius skirtumus nuo Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 4 skyriaus 4.2.1 punkto, kaip nustatyta šio Tarybos sprendimo 3 straipsnio 13 dalyje ir 3 straipsnio 14 dalyje. Tie skirtumai EFOD sistemoje bus žymimi kaip skirtumai, priskiriami prie B kategorijos „Kitokios atitikties užtikrinimo priemonės“.

3.3. Komisijai teikiamas pranešimas apie skirtumus

Pranešusios apie skirtumus ICAO ir ne vėliau kaip per du mėnesius nuo šio Tarybos sprendimo priėmimo, ES valstybės narės informuos Komisiją apie praneštus skirtumus. Tai būtina siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi šio Tarybos sprendimo nuostatų.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

4.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis[13].

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį“[14].

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

ICAO yra tarptautiniu susitarimu, būtent Čikagos konvencija, įsteigtas organas.

Pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį, priimta Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo antra redakcija Sąjungai yra privaloma.

Pranešimas apie skirtumus, kurį turi pateikti ES valstybės narės, turi teisinę galią, nes gali turėti įtakos tam, kaip valstybės narės įgyvendins ICAO standartus klausimais, kuriems taikomos bendros taisyklės.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

---

13 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija / Taryba*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

14 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija / Taryba*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

Pagal SESV 192 straipsnio 1 dalį ir 191 straipsnį, Europos Sąjunga padeda siekti, be kita ko, šių tikslų: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms, visų pirma kovai su klimato kaita, spręsti.

4.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

4.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pranešimas apie skirtumus, kurį turi pateikti ES valstybės narės, turi teisinę galią, nes gali turėti įtakos tam, kaip valstybės narės įgyvendins ICAO standartus klausimais, kuriems taikomos bendros taisyklės.

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su klimato politika tarptautinės aviacijos srityje.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 192 straipsnio 1 dalis.

4.3. Išvados

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti ES sutarties 192 straipsnio 1 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

2025/0065 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

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 antros redakcijos

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) 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojo Čikagos tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (toliau – Konvencija), kuria siekiama reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. Ja buvo įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO);

(2) Sąjungos valstybės narės (toliau – ES valstybės narės) yra Konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose;

(3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį, ICAO taryba gali 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, kurio tikslas – siekti, kad pasaulio temperatūra padidėtų mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad ji padidėtų ne daugiau kaip 1,5 laipsnio. Prie šio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai, įskaitant tarptautinę aviaciją;

(5) 2016 m. 39-oji ICAO generalinė asamblėja nusprendė sukurti pasaulinį rinkos mechanizmą, kurio tikslas – užtikrinti, kad tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis neviršytų 2020 m. lygio[15]. Sąjungos pozicija tuo klausimu buvo nustatyta Tarybos sprendimu (ES) 2016/915[16];

(6) 214-osios sesijos dešimtajame posėdyje ICAO taryba priėmė Konvencijos 16 priedo IV tomo pirmą redakciją – aplinkos apsaugos srityje taikomos Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos (CORSIA) tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos aprašą;

---

15 https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

16 2016 m. gegužės mėn. 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).

(7) ICAO taryba savo 228-ojoje sesijoje priėmė Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 1 pakeitimą, grindžiamą Aviacijos aplinkos apsaugos komiteto pasiūlytais pakeitimais ir 2022 m. CORSIA periodinės peržiūros rezultatais. Parengta antra Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo redakcija pradėta taikyti 2024 m. sausio 1 d.;

(8) atsižvelgiant į tam tikrus Sąjungos teisės ir Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo antros redakcijos skirtumus, turėtų būti nustatyta Sąjungos pozicija dėl pranešimo apie skirtumus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį;

(9) pranešti apie esamus skirtumus šiame etape siūloma todėl, kad buvo priimti atitinkami ES teisės aktai, susiję su CORSIA įgyvendinimu Europos Sąjungoje;

(10) 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;

(11) Konvencijos 38 straipsnyje kalbama apie nukrypimą nuo tarptautinių standartų ir procedūrų. Pagal tame straipsnyje nustatytas sąlygas bet kuri ICAO susitariančioji valstybė, kuriai praktiškai pernelyg sudėtinga visais atžvilgiais atitikti kurį nors tokį tarptautinį standartą ar procedūrą arba visapusiškai suderinti savo taisykles ar praktiką su 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 tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus;

(12) Tarybos sprendimu (ES) 2018/2027 pranešta apie Direktyvos 2003/87/EB ir Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo pirmos redakcijos skirtumus. Šie su stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (SATT) reikalavimais ir su kompensavimo reikalavimais susiję skirtumai išlieka;

(13) priėmus Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2019/1603[17] dėl Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimtų aviacijos išmetamųjų teršalų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (SATT) priemonių, skirtų pasaulinei rinkos priemonei įgyvendinti, SATT reikalavimus Sąjunga taiko pagal Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomą. Visapusiškai taikant SATT reikalavimus užtikrinama, kad būtų atsižvelgiama į valstybių porų išmetamus teršalus, minimus Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 3 skyriaus 3.1 punkte. Todėl Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo įgyvendinimo EEE valstybėse skirtumai sektoriaus augimo koeficientui poveikio nedaro;

(14) 2023 m. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/958 atlikti Direktyvos 2003/87/EB pakeitimai. Vienas iš tos direktyvos tikslų buvo užtikrinti CORSIA įgyvendinimo Europos Sąjungoje tęstinumą;

(15) Direktyva 2003/87/EB taikoma nepriklausomai nuo orlaivių naudotojo nacionalinės priklausomybės, be to, ji vienodai taikoma skrydžiams ES valstybėse narėse ir (arba) EEE šalyse ir tarp jų;

---

[17] 2019 m. liepos 18 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/1603, kuriuo dėl aviacijos išmetamųjų teršalų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo priemonių, kurias Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija priėmė siekdama įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, papildoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, (OL L 250, 2019 9 30, p. 10–13).

(16) Direktyvos 2003/87/EB 12 straipsnyje nustatyta, kad Europos Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma orlaivių naudotojams taikomų kompensavimo reikalavimų apskaičiavimo metodika;

(17) 2024 m. liepos 9 d. priimtas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/1879, kuriuo nustatomos Direktyvos 2003/87/EB taikymo taisyklės dėl CORSIA kompensavimo reikalavimų apskaičiavimo, (Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/1879);

(18) pagal Direktyvos 2003/87/EB 25a straipsnio 3 dalį, Komisija kasmet patvirtina valstybių (išskyrus EEE šalis, Šveicariją ir Jungtinę Karalystę), kurios laikomos taikančiomis CORSIA, sąrašą. Pagal Direktyvą 2003/87/EB, kompensavimo reikalavimai bus apskaičiuojami ES valstybėse narėse įsisteigusiems vežėjams ir bus susiję su visais skrydžiais tarp CORSIA dalyvaujančių valstybių, išskyrus skrydžius EEE viduje ir tarp EEE ir Šveicarijos bei Jungtinės Karalystės. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(19) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2024/1879 mažieji vežėjai turi prašyti netaikyti įpareigojimų kompensuoti išmetamą teršalų kiekį, o pagal Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomą išimtis jiems taikoma automatiškai, bet jie gali patys nuspręsti įpareigojimų laikytis. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(20) pagal Direktyvą 2003/87/EB, CORSIA reikalavimus atitinkantys vienetai yra ICAO tarybos nustatyti vienetai, jei jie yra suteikti valstybėje, taikančioje Paryžiaus susitarimą ir dalyvaujančioje CORSIA. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(21) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066 ir Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2067, tikrintojas neprivalo tiesiogiai nacionalinėms institucijoms perduoti išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitos ir nepriklausomos patikros ataskaitos, priešingai nei numatyta Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome – jame nustatytas tiesioginio perdavimo reikalavimas. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(22) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066, orlaivių naudotojai turi naudoti pakaitinius duomenis ne daugiau kaip 5 proc. visų savo skrydžių, apie kuriuos pranešta. 16 priedo IV tome ši ribinė vertė yra 5 proc. skrydžių, kuriems taikomi kompensavimo reikalavimai. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(23) pagal Direktyvą 2003/87/EB, stebėsenos reikalavimai netaikomi ne tik Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome nurodytiems skrydžiams, bet ir šiems skrydžiams: skrydžiams pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, mokslinių tyrimų ir bandymų tikslais vykdomiems skrydžiams ir skrydžiams, vykdomiems pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(24) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066, orlaivių naudotojai, kurie neturi teisės naudoti išmetamųjų teršalų kiekio apskaičiavimo priemonių, kaip degalų naudojimo stebėsenos metodus turi naudoti A arba B metodą. Jie turi taikyti tuos pačius metodus visiems skrydžiams, įskaitant skrydžius, kuriems netaikomi kompensavimo reikalavimai, pranešti. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(25) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066, laikotarpis, per kurį orlaivių naudotojas gali pateikti atnaujintą išmetamųjų teršalų stebėsenos planą reikšmingo pokyčio atveju, yra trumpesnis, nei numatyta SRP. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(26) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066, kiekvienas orlaivių naudotojas turi turėti savo atskirą stebėsenos planą ir teikti atskiras ataskaitas nepriklausomai nuo to,

ar jis yra kito orlaivių naudotojo patronuojamoji įmonė, ar jo visiškai valdomas subjektas. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(27) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066, terminas, iki kurio orlaivių naudotojai turi pateikti praėjusių kalendorinių metų išmetamųjų teršalų kiekio duomenis, yra kiekvienų metų kovo 31 d., o CORSIA SRP tokius duomenis reikalaujama pateikti iki kiekvienų metų balandžio 30 d. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(28) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2066, orlaivių naudotojas pateikia savo stebėsenos planą: i) likus ne mažiau kaip keturiems mėnesiams iki aviacijos veiklos, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas, pradžios arba ii) nepagrįstai nedelsdamas po to, kai tokia veikla pradėta, bet ne vėliau kaip per šešias savaites nuo jos pradžios. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(29) pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2067, išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitą turi tikrinti vienos iš Europos ekonominės erdvės valstybių nacionalinės akreditacijos įstaigos akredituoti tikrintojai, o CORSIA SRP tokio apribojimo nėra. Apie šį skirtumą turėtų būti pranešta ICAO;

(30) kol kas kreditų, kuriuos būtų leidžiama naudoti pagal šalių susitarimus, sudarytus pagal Direktyvos 2003/87/EB 5 dalį, taip pat kreditų, kurie būtų suteikti už Sąjungos lygmens projektus pagal Direktyvos 2003/87/EB 24a straipsnį, nėra. Praktika nesiskiria. Leidusios teikti kreditus už projektus pagal susitarimus, sudarytus su trečiosiomis šalimis, arba suteikdamos kreditus už ES valstybių narių administruojamus projektus, kuriais siekiama sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, kuriam netaikoma Direktyva 2003/87/EB, arba abiem atvejais, valstybės narės turėtų ICAO pranešti apie skirtumus, susijusius su galimu tokių kreditų naudojimu užtikrinant atitiktį CORSIA;

(31) tokiu atveju Komisija turėtų atitinkamai informuoti Tarybą, t. y. pateikti informacinį pranešimą, o ES valstybės narės turėtų nedelsdamos apie tai pranešti ICAO;

(32) ES valstybės narės turėtų pranešti Komisijai apie skirtumus, apie kuriuos jos pranešė ICAO, ne vėliau kaip per du mėnesius nuo šio akto įsigaliojimo;

(33) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, nes, pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį, priimta 16 priedo IV tomo antra redakcija valstybėms narėms yra privaloma;

(34) Sąjungos poziciją, veikdamos bendrai Sąjungos interesų labui, turėtų išreikšti visos Sąjungos valstybės narės,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios turi būti laikomasi, dėl praneštinų skirtumų nuo Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo: kiekviena valstybė narė pateikia 2 straipsnyje išdėstytą paaiškinimą ir šio sprendimo 3 straipsnio 1–15 dalyse aprašytomis sąlygomis į ICAO elektroninio pranešimų apie skirtumus pateikimo sistemą įrašo skirtumus.

2 straipsnis

Toliau nurodyti skirtumai paaiškinami taip:

„*Direktyvos 2003/87/EB bei Komisijos priimtų išsamių taisyklių nuostatos dėl kompensavimo skiriasi nuo CORSIA taisyklių. Su šiuo aspektu susijusios Europos Sąjungos taisyklės, taikytinos [2024 m. gruodžio 20 d.], daugiausia išdėstytos Direktyvoje 2003/87/EB su naujausiais pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2023/958, Direktyvoje (ES) 2023/959 ir EEE jungtinio komiteto sprendime Nr. 334/2023.*

Skirtumai, apie kuriuos [data] pagal Tarybos sprendimą (ES) 2018/2027 pranešė [valstybė narė], išlieka.“

3 straipsnis

1. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 3 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). CO_2 kompensavimo reikalavimai“ 3.1.4 ir 3.2 punktais ir apibūdinamas taip:

   „Pagal Direktyvą 2003/87/EB, [valstybė narė] praneša ICAO, kad teršalams, kurie išmetami [valstybėje narėje] įsisteigusiems vežėjams vykdant skrydžius Europos ekonominėje erdvėje arba iš Europos ekonominės erdvės į Šveicariją ar Jungtinę Karalystę ir iš jų, kompensavimo reikalavimai netaikomi. Vykdant šiuos skrydžius išmetami teršalai neįtraukiami į 3.2.1 punkte nurodyto OE kintamojo skaičiavimus, susijusius su [valstybės narės] administruojamais vežėjais.“

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

   Tuos išmetamuosius teršalus apimančios regioninės apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos aplinkos apsaugos atžvilgiu yra griežtesnės už CORSIA, nes apima didesnę dalį teršalų, išmetamų vykdant skrydžius tarp EEE valstybių ir skrydžius tarp EEE valstybių ir Jungtinės Karalystės bei Šveicarijos.

   Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, nustatyta Direktyva 2003/87/EB, taikoma oro transporto bendrovėms nepriklausomai nuo oro transporto bendrovės nacionalinės priklausomybės ir padeda užtikrinti, kad su pareiga atsisakyti ATLPS leidimų susijusios sąlygos maršrutuose būtų vienodos.“

   Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“ ir „reikšmingas skirtumas“.

2. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 3 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). CO_2 kompensavimo reikalavimai“ 3.4.2 punktu ir apibūdinamas taip:

   „Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2024/1879 4 straipsnio 4 dalį, [valstybė narė] praneša ICAO, kad orlaivių naudotojai, kurių galutiniai kompensavimo reikalavimai per trejų metų atitikties laikotarpį nesiekia 3 000 tonų, turi kompensavimo reikalavimą. Tačiau tie orlaivių naudotojai gali valstybės prašyti, kad jiems kompensavimo reikalavimai nebūtų skaičiuojami. Tokia taisyklė skiriasi nuo Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo, pagal kurį orlaivių naudotojas, atitinkantis 3.4.2 punkto sąlygas, neturi kompensavimo reikalavimų, bet gali nuspręsti savanoriškai kompensuoti tuos išmetamuosius teršalus.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

3. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 4 skyriaus 4.2 punkto „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). CORSIA išmetamųjų teršalų vienetų panaikinimas“ 4.2.1 papunkčiu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnį, [valstybė narė] praneša ICAO, kad be kriterijų, įtrauktų į ICAO dokumentą „CORSIA išmetamųjų teršalų vienetų tinkamumo kriterijai“, vienetai dar turi atitikti toliau nurodytas sąlygas, būtinas tam, kad jie būtų laikomi atitinkančiais CORSIA reikalavimus [valstybės narės] administruojamiems vežėjams.

(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.

Tai lemia griežtesnę aplinkos apsaugą.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“ ir „reikšmingas skirtumas“.

4. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). Lėktuvų naudotojų metinio išmetamo CO_2 kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas“ 2.4.1.5 punktu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 68 straipsnį ir Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2067 27 straipsnio 2 dalį, [valstybė narė] praneša ICAO, kad išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitą ir atitinkamą patikros ataskaitą valstybei teikia tik orlaivių naudotojas. Tai atitinka 16 priedo IV tomo 2 skyriaus 2.4.1.5 punkte nustatytą reikalavimą, tačiau pagal tą punktą dar taip pat reikalaujama, kad tikrinimo įstaiga savarankiškai pateiktų išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitos ir susijusios patikros ataskaitos kopiją valstybei.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip B kategorijos skirtumas „Kitos atitikties užtikrinimo priemonės“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

5. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). Lėktuvų naudotojų metinio išmetamo CO_2 kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas“ 2.1.1 punktu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Direktyvos 2003/87/EB I priedą, [valstybė narė] praneša ICAO, kad, be Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2.1.1 ir 2.1.3 punktuose nustatytų išimčių, standartai ir rekomenduojama praktika nebus taikomi šiems skrydžiams iš EEE arba į ją:

(a) visiems skrydžiams, vykdomiems išskirtinai pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, apibrėžtas 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 Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008[18].“

Šis skirtumas žymimas kaip C kategorijos skirtumas „Iš dalies įgyvendinta EFOD sistemoje“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

6. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). 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 ir apibūdinamas taip:

„Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 55 straipsnio 1 dalį, 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] praneša ICAO, kad orlaivių naudotojai, viršijantys mažųjų teršėjų ribinę vertę, kaip degalų naudojimo stebėsenos metodą taiko A arba B metodą.“

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

„Pagal Direktyvą 2003/87/EB, [valstybė narė] praneša ICAO, 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.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

7. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). Lėktuvų naudotojų metinio išmetamo CO_2 kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas“ 2.5.1.1 punktu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 66 straipsnio 2 dalį, orlaivių naudotojas naudoja pakaitinius atitinkamo laikotarpio duomenis, apskaičiuotus pagal stebėsenos plane nustatytą alternatyvų metodą, su sąlyga, kad duomenų spragos neapima daugiau kaip 5 proc. visų skrydžių, apie kuriuos pranešta. Jei nustatoma, kad duomenų spragos susijusios su daugiau kaip 5 proc. metinių

[18] 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. 3–20).

skrydžių, vežėjas privalo informuoti kompetentingą instituciją ir imtis taisomųjų veiksmų duomenų rinkimui pagerinti.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

8. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). Lėktuvų naudotojų metinio išmetamo CO_2 kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas“ 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 ir 2.2.1.3.5 punktais ir apibūdinamas taip:

„*Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 55 straipsnio 4 dalį, [valstybė narė] praneša ICAO apie tai, kad jei orlaivių naudotojas atitinkamais metais (y) viršija mažiesiems teršėjams taikomą ribinę vertę, orlaivių naudotojas nepagrįstai nedelsdamas pateikia atnaujintą išmetamųjų teršalų stebėsenos planą, išskyrus atvejus, kai su [valstybės narės] CORSIA institucija susitariama kitaip.*“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

9. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 1 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). Administravimas“ 1.2.6 punktu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 51 straipsnio 1 dalį, [valstybė narė] praneša ICAO, kad kiekvienas orlaivių naudotojas turi turėti savo stebėsenos planą ir atskirai teikti ataskaitas, net jei jis yra kitam orlaivių naudotojui visiškai priklausanti patronuojamoji įmonė, kaip numatyta Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

10. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 1 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). Administravimas“ 1.5 punktu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 68 straipsnį, [valstybė narė] praneša ICAO, kad terminas, iki kurio orlaivių naudotojai turi pranešti praėjusių kalendorinių metų išmetamųjų teršalų kiekį, yra kiekvienų metų kovo 31 d., o ne balandžio 30 d., kaip nustatyta Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

11. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). Lėktuvų naudotojų metinio išmetamo CO_2 kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas“ 2.2.2.1, 2.2.2.2 ir 2.2.2.3 punktais ir apibūdinamas taip:

„Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/2066 52 straipsnį, [valstybė narė] praneša ICAO, kad orlaivių naudotojai stebėsenos planą turi pateikti likus ne mažiau kaip keturiems mėnesiams iki aviacijos veiklos, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas, pradžios arba nepagrįstai nedelsdami po to, kai aviacijos veikla pradėta, bet ne vėliau kaip per šešias savaites nuo jos pradžios. Šis tvarkaraštis skiriasi nuo pateiktojo Čikagos konvencijos 16 priedo IV tome, pagal kurį nauji rinkos dalyviai išmetamųjų teršalų stebėsenos planus pateikia per tris mėnesius nuo jų patekimo į to tomo taikymo sritį. Be to, orlaivių naudotojai, kurie pirmą kartą patenka į taikymo sritį (ir neatitinka naujo rinkos dalyvio kriterijų), savo planus pateikia per tris mėnesius.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

12. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 2 skyriaus „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). Lėktuvų naudotojų metinio išmetamo CO_2 kiekio stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas“ 2.4.2.1 punktu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/2067, taip pat laikydamasi Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomo 2.4.2.1 punkte nustatytų sąlygų, [valstybė narė] praneša ICAO, kad išmetamųjų ŠESD kiekio ataskaitą tikrina pagal šį reglamentą akredituoti tikrintojai ir vienos iš Europos ekonominės erdvės valstybių nacionalinė akreditacijos įstaiga.“

Šis skirtumas EFOD sistemoje žymimas kaip A kategorijos skirtumas „Reikalavimas yra griežtesnis arba viršija ICAO standartą ar rekomenduojamą praktiką“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

13. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 4 skyriaus 4.2 punkto „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). CORSIA išmetamųjų teršalų vienetų panaikinimas“ 4.2.1 papunkčiu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnį, [valstybė narė] praneša ICAO, kad, be ICAO tarybos patvirtintų vienetų ir pagal [trečiąjį skirtumą, susijusį su papildomų vienetų kriterijais], [valstybėje narėje] registruoti vežėjai, vykdydami savo pareigas pagal CORSIA, gali naudoti šiuos vienetus:

kreditus, suteiktus už Sąjungos lygmens projektus pagal Direktyvos 2003/87/EB 24a straipsnį. Tai būtų kreditai, suteikiami už ES valstybių narių administruojamus projektus, kuriais mažinamas į ES ATLPS neįtrauktų išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis. Dėl jų neturi atsirasti dvigubos apskaitos ir jie neturi kliudyti įgyvendinti kitas politikos priemones, kuriomis siekiama mažinti į Direktyvos 2003/87/EB taikymo sritį neįtrauktų išmetamųjų teršalų kiekį.“

Apie šį skirtumą pranešama, kai įvykdomos Direktyvos 2003/87/EB 24a straipsnio sąlygos ir tokie kreditai suteikiami. Kai apie skirtumą pranešama, jis EFOD sistemoje žymimas kaip B kategorijos skirtumas „Kitos atitikties užtikrinimo priemonės“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

14. Skirtumas yra susijęs su Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo IV tomo 4 skyriaus 4.2 punkto „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies

dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA). CORSIA išmetamųjų teršalų vienetų panaikinimas“ 4.2.1 papunkčiu ir apibūdinamas taip:

„Pagal Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnį, [valstybė narė] praneša ICAO, kad, be ICAO tarybos patvirtintų vienetų ir pagal [trečiąjį skirtumą, susijusį su papildomų vienetų kriterijais], [valstybėje narėje] registruoti vežėjai, vykdydami savo pareigas pagal CORSIA, gali naudoti šiuos vienetus:

kreditus, kuriuos leidžiama naudoti pagal šalių susitarimus, sudarytus pagal Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnio 5 dalį. Tai būtų kreditai, kuriuos leidžiama naudoti pagal dvišalius susitarimus su trečiosiomis šalimis [nurodyti susitarimą].“

Apie šį skirtumą pranešama, kai įvykdomos Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnio 5 dalies sąlygos ir tokie kreditai suteikiami. Kai apie skirtumą pranešama, jis EFOD sistemoje žymimas kaip B kategorijos skirtumas „Kitos atitikties užtikrinimo priemonės“, bet ne kaip „reikšmingas skirtumas“.

15. Kiekviena valstybė narė praneša apie šiame straipsnyje nurodytus skirtumus (išskyrus nurodytuosius 13 ir 14 dalyse) ne vėliau kaip per du mėnesius nuo šio sprendimo įsigaliojimo ir apie tai informuoja Komisiją. Kai tik įvykdomos 13 ir 14 dalyse nustatytos sąlygos, Komisija atitinkamai informuoja Tarybą (pateikia informacinį pranešimą). Tuomet ES valstybės narės nedelsdamos apie tai praneša ICAO.

4 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė