EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 07 14
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl aviacijos sektoriaus indėlio siekiant visos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamo pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Šiuo pasiūlymu dėl taikymo aviacijos sektoriui iš dalies keičiami ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ES ATLPS) teisės aktai siekiant užtikrinti, kad:

(1) aviacija prisidėtų prie 2030 m. išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo pagal Europos žaliąjį kursą;

(2) ES ATLPS būtų atitinkamai iš dalies keičiama atsižvelgiant į Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemą; ir

(3) aviacijos apyvartinių taršos leidimų paskirstymas būtų peržiūrėtas siekiant padidinti pardavimo aukcione apimtis.

Tikslas – ekonomiškai efektyviai ir nuosekliai peržiūrėti ES ATLPS nuostatas, susijusias su aviacijos sektoriuje išmetamu ŠESD kiekiu, laikantis padidinto Sąjungos klimato srities tikslo, kartu atsižvelgiant į teisingos pertvarkos būtinybę ir į būtinybę, kad visi sektoriai prisidėtų prie ES pastangų kovoti su klimato kaita.

Europos žaliojo kurso[1], kurį Komisija priėmė 2019 m. gruodžio mėn., taip pat Klimato teisės akto[2] ir Klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano[3] tikslas – sustiprinti Sąjungos įsipareigojimą pagal Paryžiaus susitarimą taip, kad iki 2050 m. būtų užtikrintas visos ekonomikos poveikio klimatui neutralumas. ES didina savo visus ekonomikos sektorius apimantį įsipareigojimą iki 2030 m. sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro nuo bent 40 proc. iki bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, nenaudojant tarptautinių kreditų. Norint pasiekti didesnį klimato srities tikslą, visi sektoriau, įskaitant aviacijos sektorių, turi tinkamai prisidėti prie būtinų viduje išmetamo ŠESD kiekio mažinimo pastangų.

Europos žaliuoju kursu siekiama pertvarkyti ES į teisingesnę ir labiau klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje 2050 m. visai nebus grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, o ekonomikos augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo. Europos Vadovų Taryba ir Parlamentas patvirtino poveikio klimatui neutralumo tikslą, kuris yra nustatytas Europos klimato teisės akte, dėl kurio susitarta politiniu lygmeniu, ir yra teisiškai privalomas. Europos žaliuoju kursu taip pat siekiama apsaugoti, tausoti ir didinti ES gamtinį kapitalą ir apsaugoti piliečių sveikatą ir gerovę nuo su aplinka susijusios rizikos ir poveikio. Be to, ši pertvarka turi būti teisinga ir įtrauki.

Be didesnio ES 2030 m. užmojo pasiekti visus ekonomikos sektorius apimantį ES lygmens tikslą iki 2030 m. išmetamą ŠESD kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m., komunikate dėl 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano pabrėžiama, kad „*laikydamasi tarptautinio įsipareigojimo imtis veiksmų visos ekonomikos mastu pagal Paryžiaus susitarimą, ES turėtų toliau reguliuoti bent ES vidaus aviacijos išmetamųjų teršalų kiekį pagal ES ATLPS*“. Savo 2020 m. gruodžio mėn. išvadose Europos Vadovų Taryba

---

1 COM(2019) 640 *final*.

2 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

3 COM(2020) 562 *final*.

„*prašo Komisijos įvertinti, kaip visi ekonomikos sektoriai gali geriausiai padėti siekti 2030 m. tikslo, ir pateikti būtinus pasiūlymus, kartu nuodugniai išnagrinėjant poveikį aplinkai ir ekonominį bei socialinį poveikį valstybių narių lygmeniu*“[4].

Aviacijos sektoriuje išmetamas teršalų kiekis sudaro 2–3 proc. pasaulyje išmetamo CO_2 kiekio ir nuo 1990 m. smarkiai padidėjo tiek ES lygmeniu, tiek visame pasaulyje. 2018 m. ES lygmeniu dėl aviacijos veiklos išmetamas CO_2 kiekis sudarė 3,7 proc. visuose ekonomikos sektoriuose arba 15,7 proc. transporto sektoriuje išmetamo CO_2 kiekio[49]. 2018 m. ES išmetamas CO_2 kiekis sudarė 15 proc. pasaulio aviacijos sektoriuje išmetamo bendrą CO_2 kiekio[5]. Be to, vertinama, kad bendras su išmetamu CO_2 kiekiu nesusijęs aviacijos poveikis klimatui yra ne mažesnis nei vien išmetamo CO_2 poveikis[6].

Nepaisant to, kad pastaruoju metu dėl COVID-19 pandemijos sumažėjo eismo srautai, numatoma, kad aviacijos sektoriaus poveikis klimatui toliau didės, atsižvelgiant į tai, kad ankstesnis šio sektoriaus augimas yra didesnis nei kitų ekonomikos sektorių vidurkis. Prieš COVID-19 pandemiją Europos saugios oro navigacijos organizacija buvo numačiusi, kad iki 2040 m. vykdant aviacijos veiklą išmetamas metinis ŠESD kiekis padidės 53 proc., palyginti su 2017 m.[53] Prieš COVID-19 krizę ICAO buvo apskaičiavusi, kad iki 2040 m. tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų kiekis gali padidėti iki 150 proc., palyginti su 2020 m.[54]

Pagrindinė europinė priemonė sprendžiant aviacijos sektoriuje išmetamo CO_2 kiekio problemą yra ES ATLPS. Per viešas konsultacijas dėl atnaujintų ATLPS taisyklių taikymo aviacijai, 91 proc. respondentų pritarė tam, kad aviacijos sektorius turėtų labiau prisidėti prie klimato politikos veiksmų. 88 proc. respondentų manė, kad rinkos priemonėmis galima veiksmingai mažinti aviacijos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį pagal klimato srities tikslus. Apskaičiuota, kad 2013–2020 m. aviacijos sektoriuje taikant ES ATLPS grynasis išmetamo CO_2 kiekio sumažėjimas sudarė 193,4 mt, visų pirma finansuojant išmetamųjų teršalų kiekio mažinimą kituose sektoriuose[39]. Tai yra aviacijos sektoriaus indėlis siekiant ES 2020 m. klimato srities tikslo, ir numatoma, kad jis toliau prisidės prie 2030 m. tikslo įgyvendinimo.

Atsižvelgiant į dabartinį ir numatomą aviacijos sektoriuje išmetamų teršalų kiekį, taip pat atsižvelgiant į didesnį ES 2030 m. klimato srities užmojį, indėlis į klimato kaitos mažinimą turėtų būti labai padidintas, taip pat siekiant, kad būtų galima tinkamai prisidėti prie ES 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo. 2019 m. Europos aviacijos poveikio aplinkai ataskaitoje taip pat pabrėžiama ši būtinybė.

Komisija parengė keletą poveikio vertinimų, siekdama prisidėti prie numatomų pagrindinių teisėkūros priemonių, įtrauktų į pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinį, peržiūrų. Aviacijos sektoriui taikomų ES ATLPS taisyklių peržiūros poveikio vertinime analizuojamos įvairios galimybės, kurias taikant ši peržiūra galėtų efektyviai ir veiksmingai padėti įgyvendinti atnaujintą tikslą, kuris yra platesnio rinkinio dalis. Todėl aviacijos taisyklių peržiūra turi būti atliekama kartu peržiūrint ES ATLPS, taikomą stacionariesiems įrenginiams, ir išplečiant jos taikymo sritį įtraukiant kitus sektorius. ATLPS elementai, kurių peržiūrų tarpusavio sąsaja yra itin ryški, yra nuostatos dėl bendro aviacijai skirtų leidimų skaičiaus ir linijinio mažinimo koeficiento taikymo, taip pat nuostatos dėl rinkos stabilumo

---

4 https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-22-2020-INIT/lt/pdf.

5 EEE vidaus skrydžiai sudarė 7,5 proc., o išvykstamieji skrydžiai į trečiąsias šalis – dar 7,5 proc. Išvykstamieji skrydžiai yra įtraukti į ES nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus pagal Paryžiaus susitarimą ir į 2050 m. aviacijos pramonės iniciatyvą „Destination 2050“.

6 COM(2020)777 šis poveikis įvertintas kiekybiškai, COM(2020)747 ir susijusiuose dokumentuose šis poveikis išsamiai išanalizuotas.

rezervo. Sprendimai, susiję su ES ATLPS taikymo sritimi ir CORSIA įgyvendinimu, turės įtakos sektoriaus, kuriam taikoma ATLPS, išmetamo ŠESD kiekio sumažinimo lygiui, taip pat turės būti paskirstyti apyvartiniai taršos leidimai. Su aukcionuose parduodamų aviacijos apyvartinių taršos leidimų dalimi susiję sprendimai turės įtakos iš aukcionų gautai pajamų sumai, skiriamai kovai su klimato kaita, taip pat paskirstymo elementams.

Kad aviacijos sektorius prisidėtų prie Paryžiaus susitarimo tikslų, turėtų būti imamasi platesnių pasaulinio masto veiksmų. ES parėmė ICAO CORSIA ir bendradarbiauja su kitomis organizacijomis siekdama skatinti tinkamą dalyvavimą ir įgyvendinimą. Atliekant aviacijai taikomos ES ATLPS peržiūrą turėtų būti užtikrinta, kad CORSIA būtų tinkamai įgyvendinama taikant ES ATLPS ir užtikrinant vienodas sąlygas oro transporto bendrovėms. Be to, visi ES ATLPS direktyvos pakeitimai turi atitikti ES siekį iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui, Sąjungos 2030 m. įsipareigojimą visos ekonomikos mastu mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir tikslą išsaugoti Sąjungos klimato politikos veiksmų aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą.

Nuo 2012 m. aviacijos sektoriui buvo skirtas didelis nemokamų apyvartinių taršos leidimų skaičius. Komunikate dėl Europos žaliojo kurso[70] paskelbta, kad bus siūloma sumažinti oro transporto bendrovėms skiriamų nemokamų apyvartinių taršos leidimų skaičių. Tai dar kartą patvirtinta komunikate „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis“. Nemokai paskirstant apyvartinius taršos leidimus nukrypstama nuo principo „teršėjas moka“, todėl ES ATLPS numatytasis metodas yra apyvartinių taršos leidimų aukcionas. Iš susijusios analizės taip pat matyti, kad parduodant daugiau aviacijos sektoriui skirtų apyvartinių taršos leidimų aukcione anglies dioksido nutekėjimo rizika yra nedidelė, taip pat poveikis vartotojų kainoms yra nedidelis.

Pagrindiniais teisės aktų pakeitimais siekiama:

(1) konsoliduoti dabartinį bendrą aviacijai skirtų leidimų skaičių ir taikyti linijinį mažinimo koeficientą pagal ES ATLPS direktyvos 9 straipsnį;

(2) padidinti aukcionuose parduodamų aviacijos ATL skaičių;

(3) toliau taikyti ES ATLPS Europos viduje, atitinkamai taikant CORSIA skrydžiams už Europos ribų; ir

(4) užtikrinti, kad oro transporto bendrovėms, vykdančioms skrydžius tais pačiais maršrutais, būtų sudarytos vienodos sąlygos, atsižvelgiant į jų ekonominį poveikį turinčius įsipareigojimus.

Kartu su šiais ES ATLPS direktyvos pakeitimais rengiamas atskiras pasiūlymas taikyti valstybės narės pranešimą ES įsiteigusioms oro transporto bendrovėms apie nulinio dydžio CORSIA kompensacijas už 2021 m. Atskiras pasiūlymas yra susijęs su aspektais, susijusiais su CORSIA, kurie turėtų būti įgyvendinti iki 2022 m. lapkričio mėn., kad iki tos datos būtų pateiktas pranešimas apie nulinio dydžio papildomą kompensaciją.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinys yra nuoseklus žingsnis peržiūrint Sąjungos teisės aktus, kad jie būtų suderinti su didėjančiais ES klimato srities užmojais. Visos šio rinkinio iniciatyvos yra glaudžiai susijusios ir kiekviena priklauso nuo kitų iniciatyvų struktūros.

Nors politiniai įgaliojimai stiprinti aviacijai taikomą ES ATLPS yra aiškūs, tai nagrinėjama kartu su kitomis susijusiomis atitinkamomis iniciatyvomis, pavyzdžiui Energijos mokesčių

direktyvos ir Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos peržiūra, taip pat iniciatyva „RefuelEU“, kurios vertinamos atskirai, deramai atsižvelgiant į ES ATLPS aspektą ir poveikį.

Kaip nurodyta Europos žaliajame kurse, norint sumažinti aviacijos klimato kaitos poveikį, reikia derinti įvairias politikos priemones, nes nėra vieno sprendimo, skirto sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui. Todėl aviacijai taikomos ES ATLPS peržiūra yra įtraukta į vadinamąjį priemonių krepšelį, kuris apima rinka grindžiamas priemones, pavyzdžiui, ES ATLPS ir CORSIA, tvarių aviacijos ir jūrų transporto degalų gamybos ir naudojimo skatinimą, orlaivių technologijų ir veiklos tobulinimą įgyvendinant, pavyzdžiui, Bendro Europos dangaus iniciatyvą.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Visi ES veiksmai ir politikos kryptys turi būti suderinti su pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkiniu ir padėti ES pasiekti didesnį 2030 m. tikslą bei sėkmingai įgyvendinti teisingą pertvarką, kuria siekiama iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui, kaip teigiama Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“.

Ši iniciatyva susijusi su daugeliu kitų politikos sričių, įskaitant Sąjungos išorės politiką, pavyzdžiui, ES raginant šalis partneres taip pat įgyvendinti CORSIA ir teikiant paramą siekiant užtikrinti, kad oro transporto bendrovės veiktų vienodomis sąlygomis. Komisija pranešė patobulinsianti geresnio reglamentavimo gaires ir pagalbines priemones, kad jos padėtų geriau spręsti tvarumo ir inovacijų klausimus siekiant, kad visos ES iniciatyvos atitiktų žaliąjį priesaką nepakenkti. Ši iniciatyva taip pat atitinka ES mokslinių tyrimų ir inovacijų politiką ir sustiprins ES diegimo programų, visų pirma inovacijų fondo ir ES bendrųjų mokslinių tyrimų ir inovacijų programų sąveiką, skatindama mažo anglies dioksido kiekio technologijų įsisavinimą ir diegimą.

Su 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo planu pateikiamame poveikio vertinime atidžiai įvertinta galimybė sustiprinti ir išplėsti apyvartinių taršos leidimų prekybą, kaip vieną iš priemonių išmetamam ŠESD kiekiui sumažinti ES lygmeniu.

Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis taip pat užtikrinamas suderinant ES ATLPS poveikio vertinimus su likusios 2030 m. klimato, energetikos ir transporto sistemos vertinimais bei su kitomis į priemonių krepšelį įtrauktomis priemonėmis, skirtomis su tarptautinės aviacijos išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis susijusioms problemoms spręsti.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

ES ATLPS direktyvos 2003/87/EB, taip pat visų tolesnių teisės aktų, kuriais iš dalies keičiama ši direktyva ir kiti teisės aktai, kuriais reglamentuojamas išmetamų ŠESD kiekis, teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsnis. Tai turėtų likti teisiniu pagrindu visiems naujiems teisės aktams, kuriais bus sprendžiama aviacijos poveikio klimatui problema, nes pagrindinis šios priemonės tikslas – apsaugoti aplinką mažinant išmetamų ŠESD kiekį.

- **Subsidiarumo principas**

ES ATLPS direktyva yra esama ES politikos priemonė. Vadovaujantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 5 straipsnyje nustatytu subsidiarumo principu, pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiama ši priemonė, tikslus galima pasiekti tik ES lygmens teisės aktais.

Būtinas ES teisės aktas, kad valstybės narės atitinkamai taikytų CORSIA skrydžiams, patenkantiems į Direktyvos 2003/87/EB geografinę taikymo sritį, nustatytą I priede, t. y. skrydžiams iš EEE esančių oro uostų į kitus EEE arba trečiosiose šalyse esančius oro uostus ir skrydžiams iš trečiųjų šalių į EEE esančius oro uostus.

Dėl tarpvalstybinio klimato kaitos poveikio ir iš esmės tarptautinio aviacijos sektoriaus pobūdžio, veiksmingiau imtis ES ir, jei įmanoma, pasaulinio lygmens, o ne valstybių narių lygmens veiksmų. ES lygmens veiksmais bus efektyviau pasiekti ES vidaus ir tarptautiniai klimato srities tikslai ir užtikrintas suderintas bei tinkamas CORSIA įgyvendinimas ES atžvilgiu.

- **Proporcingumo principas**

Šis pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes juo neviršijama to, kas būtina siekiant Sąjungos tikslų ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 2021–2030 m. laikotarpiu, tuo pačiu metu užtikrinant teisingumą, aplinkosauginį naudingumą, tinkamą vidaus rinkos veikimą ir CORSIA įgyvendinimą.

Europos Vadovų Taryba pritarė tam, kad iki 2030 m. bendras visuose ekonomikos sektoriuose ir ES viduje išmetamas ŠESD kiekis būtų sumažintas bent 55 proc., palyginti su 1990 m. Šis pasiūlymas aprėpia didelę išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų dalį ir juo iš dalies keičiama direktyva, kad būtų pasiektas šis tikslas.

- **Priemonės pasirinkimas**

Šio pasiūlymo tikslų geriausia siekti priimant iš dalies keičiančią direktyvą. Ji yra tinkamiausia teisinė priemonė esamai ES ATLPS direktyvai 2003/87/EB iš dalies pakeisti. Direktyva reikalaujama, kad valstybės narės siektų tikslų ir, įtraukusios priemones į nacionalines materialinės ir procesinės teisės sistemas, jas įgyvendintų. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad perkėlimo į nacionalinę teisę nuostatos netrukdys inovacijoms ir bus technologiniu požiūriu neutralios.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Direktyvos 2003/87/EB 28b straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad Komisija pateiktų Tarybai ir Europos Parlamentui ataskaitą dėl CORSIA, kurioje būtų išnagrinėti jos užmojai ir bendras aplinkosauginis naudingumas, 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 jį teikimą ir jo tikrinimą, registrus, atskaitomybę, taip pat biodegalų naudojimo taisykles. Atsižvelgiant į tai, turėtų būti pateiktas pasiūlymas iš dalies pakeisti Sąjungos teisės aktus, kad būtų tinkamai įgyvendinta CORSIA.

Be to, Direktyvos 2003/87/EB 28b straipsnio 2 dalyje numatyta, kad Komisijos ataskaitoje turėtų būti apsvarstyta, ar reikia peržiūrėti pagal 28c straipsnio 2 dalį priimtas nuostatas. ES

ATLPS direktyvos 28b straipsnio 3 dalyje numatyta, kad prie ataskaitos prireikus Komisija prideda „*pasiūlymą iš dalies keisti, panaikinti, pakeisti 28a straipsnyje numatytas nukrypti leidžiančias nuostatas* (pagal kurias 2017–2023 m. ES ATLPS taikoma tik EEE vidaus skrydžiams) *arba pratęsti jų galiojimą, atsižvelgiant į Sąjungos įsipareigojimą 2030 m. visos ekonomikos mastu sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, siekiant išsaugoti Sąjungos klimato politikos veiksmų aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą*“.

Ataskaita įtraukta į poveikio vertinimą, pridedamą prie šio pasiūlymo, ir yra pagrįsta tyrimu „ICAO pasaulinės rinkos priemonės (CORSIA) vertinimas pagal 28b straipsnį ir išlaidų perkėlimas pagal ES ATLPS direktyvos 3d straipsnį“[7].

ES ATLPS direktyvos 3d straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad Komisija atliktų *aviacijos sektoriaus gebėjimo perkelti išlaidas dėl išmetamo CO_2 savo klientams tyrimą, kiek tai susiję su ES ATLPS ir ICAO pasauline rinkos priemone, 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*.

Šis tyrimas įtrauktas į poveikio vertinimą dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos peržiūros ir yra pagrįstas ataskaita „ICAO pasaulinės rinkos priemonės (CORSIA) vertinimas pagal 28b straipsnį ir išlaidų perkėlimas pagal ES ATLPS direktyvos 3d straipsnį“.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

2020 m. liepos 3 d.–2020 m. rugpjūčio 28 d. buvo konsultuojamasi su suinteresuotosiomis šalimis dėl įžanginio poveikio vertinimo. Iš viso atsiliepimus pateikė 54 subjektai. Konsultacijose dalyvavusios ES valstybės narės pritarė, kad būtų taikoma ES ATLPS ir CORSIA; ES nepriklausančios šalys išreiškė susirūpinimą dėl ES ATLPS ir CORSIA dubliavimosi, iš dalies įgyvendinamos CORSIA, ne ES vežėjams sudaromų sąlygų ir CORSIA išimtinumo. Kalbant apie CORSIA įgyvendinimo galimybes, didžioji dauguma NVO pirmenybę teikė visų ES ATLPS reikalavimų taikymui arba galimybėms, kurias taikant būtų išlaikyta bent jau dabartinė taikymo sritis, arba mišrioms galimybėms. Jos taip pat pritarė tam, kad visi apyvartiniai taršos leidimai nedelsiant būtų parduodami aukcionuose.

Dauguma verslo asociacijų ir įmonių pirmenybę teikė tik CORSIA taikymo politikos galimybei. Dėl pardavimo aukcione dauguma verslo asociacijų ir įmonių pritarė esamai padėčiai arba lėtam mažinimui ir pageidavo, kad pajamos būtų naudojamos aviacijos sektoriuje. Atsakymus pateikę ES piliečiai manė, kad šio sektoriaus klimato srities užmojis turėtų būti didesnis.

Atviros viešos konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis vyko nuo 2020 m. spalio 1 d. iki 2021 m. sausio 14 d. ir per jas iš viso pateiktas 81 atsakymas. Per viešas konsultacijas 91 proc. respondentų pritarė tam, kad aviacijos sektorius turėtų labiau prisidėti prie klimato politikos veiksmų. 88 proc. respondentų manė, kad rinkos priemonėmis galima veiksmingai mažinti aviacijos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį pagal klimato srities tikslus. 82 proc. viešose konsultacijose dalyvavusių respondentų sutiko, kad rinkos priemonės būtų derinamos su kitomis politikos priemonėmis, pavyzdžiui, parama novatoriškoms aviacijos technologijoms, veiklos patobulinimais, apmokestinimu ir tvariųjų aviacinių degalų gamyba bei naudojimu.

Kalbant apie CORSIA įgyvendinimo galimybes, suinteresuotųjų šalių grupių nuomonės ir nuomonės tų grupių viduje skyrėsi. Verslo asociacijoms tinkamiausios galimybės buvo TIK CORSIA ir MIŠRIOS galimybės įgyvendinimas. Kiekvienai iš šių galimybių pritarė po

[7] Komisijos tarnybų darbinis dokumentas [nuoroda turi būti įtraukta iki priėmimo datos].

33 proc. respondentų. Mažiausiai pageidaujamos galimybės buvo visapusiškas ES ATLPS teisinis taikymas ir MIŠRUS variantas. Kiekvienai iš šių galimybių pritarė po 33 proc. respondentų. 30 proc. valdžios institucijų nuomone, tinkamiausia galimybė yra TIK CORSIA įgyvendinimas, o 40 proc. teigė, kad TIK CORSIA įgyvendinimas yra mažiausiai pageidaujama galimybė. NVO visapusiškas ES ATLPS teisinis taikymas buvo tinkamiausia galimybė (jai pritarė 89 proc. respondentų), o TIK CORSIA įgyvendinimas buvo mažiausiai pageidaujama galimybė (pritarė 44 proc. respondentų).

Kalbant apie aviacijai skirtų aukcionuose parduodamų apyvartinių taršos leidimų dalį, dauguma suinteresuotųjų šalių rinkosi galimybę nedelsiant pradėti laipsniškai nutraukti nemokamų apyvartinių taršos leidimų teikimą, o esamos padėties išlaikymas buvo mažiausiai pageidaujama galimybė. Respondentų nuomonės akivaizdžiai nesutapo dėl aukcionuose parduodamų apyvartinių taršos leidimų dalies didinimo galimybių. 53 proc. verslo asociacijų pirmenybę teikė esamai padėčiai, o nedelsiant pradėti laipsniškai nutraukti nemokamų apyvartinių taršos leidimų teikimą buvo mažiausiai pageidaujama galimybė (74 proc.). 56 proc. NVO pirmenybę teikė galimybei nedelsiant pradėti laipsniškai nutraukti nemokamų apyvartinių taršos leidimų teikimą, o 63 proc. nurodė, kad esama padėtis yra mažiausiai pageidaujama galimybė. 60 proc. valdžios institucijų pirmenybę teikė lėtam nemokamų apyvartinių taršos leidimų teikimo atsisakymui.

Didelė dauguma suinteresuotųjų šalių manė, kad padidinus aukcionuose parduodamų apyvartinių taršos leidimų dalį padidėtų skrydžių kainos, tačiau dauguma taip pat pritarė, kad ši priemonė padėtų švelninti klimato kaitą.

- **Poveikio vertinimas**

Atliekant poveikio vertinimą buvo išnagrinėtos įvairios galimybė, kurias taikant aviacijai taikomos ES ATLPS peržiūra galėtų efektyviai ir veiksmingai padėti pasiekti atnaujintą tikslą, kuris įtrauktas į platesnį pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinį. Atliekant poveikio vertinimą nagrinėjamos įvairios CORSIA įgyvendinimo galimybės įgyvendinant ES ATLPS ir didinant aukcionuose parduodamų apyvartinių taršos leidimų dalį.

CORSIA įgyvendinimo galimybės skiriasi tuo, kiek dabartinė ES ATLPS taikymo sritis yra išlaikoma, sumažinama ar išplečiama. Palyginus galimybes matyti, kad nors su apyvartinių taršos leidimų kainomis susijusios paskatos yra daug reikšmingesnės nei CORSIA kompensacijų kainos, bendras poveikis aplinkai pasauliniu mastu taikant įvairias politikos galimybes yra nedidelis dėl ribotos ES ATLPS geografinės taikymo srities. Tačiau galimybės, susijusios su indėliu siekiant ES ŠESD kiekio mažinimo tikslo, labai skiriasi. Taip pas esama didelių skirtumų, susijusių su pajamomis, gaunamomis derinant įvairias politikos galimybes, nes taikant CORSIA dėl jos modelio negaunama viešųjų pajamų iš oro transporto bendrovių. Labiausiai tinkama galimybė – išlaikyti dabartinę ES ATLPS taikymo sritį (EEE vidaus skrydžiai, įskaitant išvykstamuosius skrydžius į Šveicariją ir Jungtinę Karalystę) ir priimti atitinkamas su CORSIA susijusias nuostatas dėl skrydžių, kuriems šiuo metu ES ATLPS netaikoma (skrydžiai į trečiąsias šalis ir iš jų ir ES įsisteigusių oro transporto bendrovių skrydžiai tarp dviejų trečiųjų šalių).

Aukcionuose parduodamų ATL dalies didinimo greitis skirstant aviacijai skirtus apyvartinius taršos leidimus yra nevienodas. Palyginus išnagrinėtas galimybes matyti, kad yra rimtų priežasčių pereiti prie visų ATL pardavimo aukcione nuo peržiūrėtų teisės aktų įsigaliojimo datos. Nors nemokami ATL buvo skiriami ypač siekiant spręsti galimo neigiamo poveikio konkurencingumui ir anglies dioksido nutekėjimo problemą, jais nukrypstama nuo principo „teršėjas moka“. Remiantis analize matyti, kad didinant aukcionuose parduodamų ATL dalį anglies dioksido nutekėjimo rizika yra nedidelė. Perėjimas prie visų ATL pardavimo aukcione

reiškia dabartinės aviacijos sektoriui nustatytos viršutinės ribos įtvirtinimą, nes šiuo metu aukcionuose parduodama fiksuota nemokamų ATL procentinė dalis. Taip būtų išlaikytas esamas aviacijos sektoriui nustatytos viršutinės ribos aplinkosauginio naudingumo lygis, o viršutinei ribai būtų taikomas linijinis mažinimo koeficientas, kaip to jau reikalauja teisėkūros institucijos ir kaip tai daroma visų kitų veiklos vykdytojų, kuriems taikoma ES ATLPS, atveju. Panaikinus nemokamų ATL paskirstymą ES ATLPS būtų padidintas jos aplinkosauginis naudingumas. Pirmenybė teikiama galimybei padidinti aukcionuose parduodamų aviacijos ATL skaičių nuo dalinio pakeitimo įsigaliojimo datos.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu užtikrinamos pagrindinės teisės ir laikomasi principų, visų pirma pripažįstamų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje. Juo visų pirma prisidedama prie tikslo užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą pagal tvaraus vystymosi principą, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 37 straipsnyje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pagal dabartinę ES ATLPS dauguma aukciono pajamų tenka valstybėms narėms, taigi tai daro teigiamą poveikį nacionaliniams biudžetams. Komisija pateiks ES biudžeto sistemos pakeitimus, kurie bus įtraukti į nuosavų išteklių dokumentų rinkinį, įskaitant pasiūlymą iš dalies pakeisti daugiametę finansinę programą.

Dabartinė ES ATLPS taikymo sritis nedaro jokio papildomo administracinio poveikio nacionalinėms administracijoms. Naudojant tas pačias infrastruktūras CORSIA įgyvendinimo poveikis turėtų būti nedidelis.

IT plėtojimui ir viešiesiems pirkimams iš anksto turės pritarti Europos Komisijos informacinių technologijų ir kibernetinio saugumo valdyba.

5. KITI ELEMENTAI

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

3c straipsnio 1–3 dalys iš dalies pakeičiamos siekiant konsoliduoti bendrą aviacijai skirtų leidimų skaičių paskirstant ir (arba) aukcione parduodant leidimus Europos vidaus skrydžiams ir išvykstamiesiems skrydžiams iš EEE esančių oro uostų į Šveicariją ir Jungtinę Karalystę. Leidimų paskirstymas 2024 m. bus pagrįstas 2023 m. bendru aktyviai veiklą vykdantiems orlaivių naudotojams skirtų leidimų skaičiumi, sumažintu taikant linijinį mažinimo koeficientą, kaip nurodyta ES ATLPS direktyvoje. Skirtų ATL skaičius turės būti didinamas tiek, kiek jis būtų padidintas, jeigu 2023 m. maršrutai tarp atokiausių regionų ir kitų valstybių, kurios nėra valstybės narės ir kuriose yra atokiausi regionai, būtų buvę įtraukti į ES ATLPS taikymo sritį. Laikinai nukrypti nuo šiems maršrutams taikomų ES ATLPS įsipareigojimų leidžiančios nuostatos galiojimas baigiasi 2023 m. gruodžio 31 d. Padidinta viršutinė riba bus sumažinta taikant linijinį mažinimo koeficientą, kaip nurodyta ES ATLPS direktyvoje.

Siūloma teršalams, išmetamiems vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio valstybės narės atokiausiame regione, ir aerodromo, esančio toje pačioje valstybėje narėje, ribotą laiką taikyti nukrypti nuo ES ATLPS leidžiančią nuostatą.

3d straipsnio 1 dalis pakeičiama, kad po metų nuo pakeitimo įsigaliojimo datos būtų nustatytas didesnis aukcionuose parduodamų aviacijos sektoriui skirtų ATL skaičius. Šiuo pakeitimu siekiama nuo 2027 m. pereiti prie visų ATL pardavimo aukcione.

3d straipsnio 2 dalis išbraukiama, nes ji nebeaktuali.

3d straipsnio 3 dalies pirmas sakinys iš dalies keičiamas atsižvelgiant į tai, kad deleguotieji aktai, kurie turi būti priimti siekiant papildyti šios direktyvos nuostatas dėl išsamios valstybių narių aviacijai skirtų leidimų pardavimo aukcione tvarkos, turėtų apimti pajamų dalies pervedimo į Sąjungos biudžetą tvarką.

3d straipsnio 4 dalis pakeičiama, kad joje atsispindėtų tvirtesnė rekomendacija valstybėms narėms naudoti ES ATLPS aukcionų pajamas kovai su klimato kaita ir dalį tų pajamų skirti Sąjungos biudžetui pagal Sprendimą (ES, Euratomas) 2020/2053 dėl nuosavų išteklių sistemos.

3e ir 3f straipsniai išbraukiami, nes perėjus prie visų ATL pardavimo aukcione nemokamų leidimų paskirstymo orlaivių naudotojams taisyklės nebereikalingos.

11a straipsnio 1–4 dalys pakeičiamos, kad ES įsisteigusios oro transporto bendrovės galėtų naudoti atitinkamus tarptautinius kreditus įsipareigojimų, susijusių su skrydžiais į CORSIA taikančias trečiąsias šalis ir iš jų, laikymosi tikslais. Siekiant užtikrinti, kad ES įgyvendinant CORSIA būtų padedama siekti Paryžiaus susitarimo tikslų ir skatinama plačiai dalyvauti CORSIA, turi būti laikomasi šių sąlygų: įsipareigojimų laikymosi kreditai suteikiami valstybėse, kurios yra Paryžiaus susitarimo šalys ir kurios dalyvauja CORSIA, o dviguba kreditų apskaita netaikoma.

Į 11a straipsnį įtraukiama nauja 8 dalis, pagal kurią Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktą, kuriame būtų nurodomi kreditai, kuriuos ICAO taryba laiko tinkamais naudoti, kad būtų laikomasi CORSIA taisyklių.

Į 12 straipsnį įtraukiama nauja 6 dalis, pagal kurią įgyvendinama CORSIA, taikoma ES bendrovėms, vykdančioms skrydžius į Europos ekonominę erdvę, į ją ir už jos ribų, taip pat į Šveicariją ir Jungtinę Karalystę. Oro transporto bendrovių įsipareigojimai atsisakyti ATL šiems skrydžiams sumažinami nuo viso išmetamo ŠESD kiekio iki jų bendro aviacijos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio dalies pagal CORSIA atskaitinę vertę.

Į 25a straipsnį įtraukiamos naujos 3–9 dalys.

Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti ir teikti įgyvendinimo aktą, kuriame išvardijamos valstybės (išskyrus EEE, Šveicariją ir Jungtinę Karalystę), kurios laikomos taikančiomis CORSIA pagal Sąjungos teisę.

Už patikrinimą, kaip ne ES įsisteigusios oro transporto bendrovės laikosi CORSIA taisyklių, turi būti atsakingos tik šių oro transporto bendrovių buveinės šalys. Todėl tai, kad skrydžiams už Europos ribų taikoma CORSIA, reiškia, kad ne ES oro transporto bendrovių skrydžiams, vykdomiems tarp Europos ir CORSIA įgyvendinančių trečiųjų šalių, ES ATLPS įsipareigojimai netaikomi.

Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas šiais maršrutais vykdomiems skrydžiams į šalis, kurios neįgyvendina CORSIA, ir iš jų, jiems nebūtų taikomi ES ATLPS ar CORSIA įsipareigojimai.

Skrydžiams į daugumą mažiausiai išsivysčiusių šalių ir mažose salose esančių besivystančių valstybių, kurios neįgyvendina CORSIA, ES ATLPS ar CORSIA įsipareigojimai nebūtų taikomi nenustatant šios išimties galiojimo pabaigos datos.

Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktą, pagal kurį ES įsisteigusioms oro transporto bendrovėms nebūtų taikomi įsipareigojimai atsisakyti ATL, susijusių su vykdant skrydžius išmetamais teršalais, kai dėl ne tokio griežto CORSIA įgyvendinimo ar vykdymo užtikrinimo labai iškreipiama konkurencija, o tai kenkia ES įsisteigusioms oro transporto bendrovėms. Konkurencija gali būti iškreipiama dėl ne tokio griežto požiūrio į tinkamus kompensuoti kreditus ar dvigubos apskaitos nuostatų.

2021/0207 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl aviacijos sektoriaus indėlio siekiant visos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamo pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS 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 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[1],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[2],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) siekiant skatinti taupiai ir ekonomiškai efektyviai mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB[3] nustatyta Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema. Aviacijos veikla į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą įtraukta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101/EB[4];

(2) Paryžiaus susitarimas, priimtas 2015 m. gruodžio mėn. pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (UNFCCC), įsigaliojo 2016 m. lapkričio mėn. (toliau – Paryžiaus susitarimas)[5]. Paryžiaus susitarimo šalys susitarė užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros padidėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad jis neviršytų 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Kad būtų pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslai, prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai, taip pat ir tarptautinės aviacijos sektorius;

---

1 OL C , , p. .

2 OL C , , p. .

3 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).

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 Paryžiaus susitarimas (OL L 282, 2016 10 19, p. 4).

(3) 2018 m. birželio 27 d. įvykusiame 214-osios sesijos dešimtajame posėdyje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (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. Sąjunga ir jos valstybės narės tolia remia CORSIA ir yra įsipareigojusios ją įgyvendinti nuo pat 2021–2023 m. bandomojo etapo pradžios[6];

(4) pagal Tarybos sprendimą (ES) 2018/2027[7] valstybės narės pranešė ICAO sekretoriatui apie CORSIA ir ES ATLPS skirtumus. Tikslas buvo išsaugoti ES *acquis* bei laisvę imtis politikos priemonių ateityje, nesumažinti ES klimato politikos užmojo ir išlaikyti išimtinius Europos Parlamento ir Tarybos vaidmenis sprendžiant dėl Sąjungos teisės aktų turinio. Priėmus šį Direktyvos 2003/87/EB pakeitimą, ICAO sekretoriatui pateiktas pranešimas apie CORSIA ir ES ATLPS skirtumus turėtų būti atnaujintas atsižvelgiant į atliktus Sąjungos teisės pakeitimus;

(5) spręsti su klimatu ir aplinka susijusias problemas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus – pagrindiniai uždaviniai, išdėstyti 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos priimtame komunikate „Europos žaliasis kursas“[8];

(6) 2020 m. gruodžio 17 d. UNFCCC sekretoriatui pateiktame atnaujintame nacionaliniu lygmeniu nustatytame Sąjungos ir jos valstybių narių įsipareigojime Sąjunga įsipareigojo iki 2030 m. visos savo ekonomikos išmetamą grynąjį ŠESD kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu[9];

(7) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119[10] Sąjunga teisės aktais įtvirtino tikslą iki 2050 m. užtikrinti visos ekonomikos poveikio klimatui neutralumą. Tame reglamente taip pat nustatytas privalomas Sąjungos įsipareigojimas iki 2030 m. grynąjį išmetamą ŠESD kiekį (išmetamą kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį) Sąjungos viduje sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu;

(8) šiuo Direktyvos 2003/87/EB pakeitimu siekiama aviacijos srityje įgyvendinti Sąjungos įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą ir reguliavimo sistemą, kurios reikia, kad būtų pasiektas Reglamente (ES) 2021/... nustatytas privalomas ES 2030 m. klimato srities tikslas iki 2030 m. Sąjungos viduje grynąjį išmetamą ŠESD kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu;

---

6 2020 m. birželio 25 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/954 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl pranešimo apie savanorišką dalyvavimą Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemoje (CORSIA) nuo 2021 m. sausio 1 d. Ir apie pasirinktą lėktuvų naudotojams taikytinų kompensavimo reikalavimų apskaičiavimo 2021–2023 m. būdą (OL L 212, 2020 7 3, p. 14).

7 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).

8 COM(2019) 640 *final*.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

10 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

(9) aviacijos sektorius turėtų prisidėti prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pastangų, kurios būtinos Sąjungos 2030 m. klimato srities tikslui pasiekti. Todėl bendras aviacijos ATL skaičius turėtų būti konsoliduotas ir jam turėtų būti taikomas linijinis mažinimo koeficientas;

(10) norint pasiekti didesnį klimato srities užmojį reikės kuo daugiau išteklių skirti su klimato kaita susijusiai pertvarkai. Todėl visos aukciono pajamos, kurios nepervedamos į Sąjungos biudžetą, turėtų būti skirtos su klimatu susijusiems tikslams;

(11) pagal Direktyvos 2003/87/EB 28b straipsnio 3 dalį Sąjunga turi įvertinti ICAO sistemą CORSIA ir ją įgyvendinti reikiamu mastu taip, kad ji atitiktų Sąjungos 2030 m. įsipareigojimą dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimo visos ekonomikos mastu;

(12) bendras aviacijos ATL skaičius turėtų būti konsoliduotas taip, kad apimtų skrydžiams iš aerodromo, esančio EEE, į aerodromą esantį EEE, Šveicarijoje ar Jungtinėje Karalystėje, paskirstomus ATL. ATL paskirstymas 2024 m. turėtų būti pagrįstas 2023 m. bendru aktyviai veiklą vykdantiems orlaivių naudotojams skirtų leidimų skaičiumi, sumažintu taikant linijinį mažinimo koeficientą, kaip nurodyta Direktyvos 2003/87/EB 9 straipsnyje. Paskirstymo lygis turėtų būti padidintas siekiant atsižvelgti į maršrutus, kuriems 2023 m. ES ATLPS netaikyta, o nuo 2024 m. jau bus taikoma;

(13) kitais metais po Direktyvos 2003/87/EB pakeitimo įsigaliojimo datos daugiau aviacijos ATL turėtų būti paskirstoma parduodant juos aukcionuose, atsižvelgiant į tai, kad sektorius gali padidėjusias su CO_2 susijusias išlaidas perkelti vartotojams;

(14) taip pat turėtų būti iš dalies pakeistos Direktyvos 2003/87/EB nuostatos dėl priimtinų atitikties vienetų, kad būtų atsižvelgta į 2019 m. kovo mėn. vykusioje ICAO tarybos 216-ojoje sesijoje priimtus vienetų tinkamumo kriterijus, kurie yra esminė CORSIA sistemos dalis. Sąjungoje įsisteigusios oro transporto bendrovės turėtų turėti galimybę naudoti tarptautinius kreditus atitikčiai, susijusiai su skrydžiais į trečiąsias šalis, kurios laikomos dalyvaujančiomis CORSIA sistemoje, ir iš jų. Siekiant užtikrinti, kad Sąjungai įgyvendinant CORSIA būtų padedama siekti Paryžiaus susitarimo tikslų ir skatinama plačiai dalyvauti CORSIA sistemoje, kreditai turėtų būti suteikiami valstybėse, kurios yra Paryžiaus susitarimo šalys ir kurios dalyvauja CORSIA, vengiant dvigubos kreditų apskaitos;

(15) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas naudotis tarptautiniais kreditais pagal Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnį, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti sąrašą kreditų, kuriuos ICAO taryba laiko tinkamais naudoti siekiant laikytis CORSIA taisyklių ir kurie atitinka pirmiau nurodytas tinkamumo sąlygas. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011[11];

(16) siekiant užtikrinti, kad būtų nustatytos reikiamos priemonės dėl dalyvaujančių šalių leidimo, būtų laiku koreguojamos iš atskirų šaltinių dėl žmogaus veiklos išmetamo ŠESD kiekio ir absorbentais pašalinamo jų kiekio, įtraukto į dalyvaujančių šalių nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus, ataskaitos, taip pat būtų išvengta dvigubos apskaitos bei grynojo pasaulyje išmetamo ŠESD kiekio didėjimo, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti išsamius tokių

[11] 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

priemonių reikalavimus. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011[12];

(17) dėl CORSIA taikymo skrydžiams, kurie nėra skrydžiai, vykdomi iš EEE esančio aerodromo į EEE, Šveicarijoje ar Jungtinėje Karalystėje esantį aerodromą, šiuos skrydžius vykdantiems Sąjungoje įsisteigusiems orlaivių naudotojams ATL atsisakymo įpareigojimai turėtų būti sumažinti. Orlaivių naudotojų įpareigojimai atsisakyti ATL šiems skrydžiams turėtų būti sumažinti ir 2021–2023 m. taikomi tik jų bendros tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų daliai, viršijančiai bendrą 2019 m. lygį, o vėlesniais CORSIA taikymo metais – viršijančiai bendrą 2019–2020 m. lygį;

(18) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, pagal kurias šalys, laikomos taikančiomis CORSIA, įtraukiamos į sąrašą Direktyvos 2003/87/EB taikymo tikslais pagal tos direktyvos 25a straipsnio 3 dalį, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai patvirtinti ir tvarkyti sąrašą valstybių, kurios nėra EEE šalys, Šveicarija ar Jungtinė Karalystė ir kurios Sąjungos teisės taikymo tikslu laikomos dalyvaujančiomis CORSIA sistemoje. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011;

(19) kadangi atsakomybė už CORSIA įgyvendinimą ir užtikrinimą, kad už Sąjungos ribų įsisteigę orlaivių naudotojai laikytųsi šios sistemos reikalavimų, tenka tik šių orlaivių naudotojų buveinės šalims, CORSIA taikymas skrydžiams, kurie nėra skrydžiai, vykdomi iš EEE esančio aerodromo į EEE, Šveicariją ar Jungtinę Karalystę esantį aerodromą, reiškia, kad šie už Sąjungos ribų įsisteigę orlaivių naudotojai turi būti atleisti nuo ES ATLPS įpareigojimų, susijusių su tais skrydžiais;

(20) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, šiais maršrutais vykdomiems skrydžiams į šalis, kurios neįgyvendina CORSIA, ir iš jų, neturėtų būti taikomi ES ATLPS ar CORSIA reikalavimai. Siekiant skatinti visapusišką CORSIA įgyvendinimą nuo 2027 m., išimtys turėtų būti taikomos tik iki 2026 m. gruodžio 31 d. išmestų teršalų kiekiui;

(21) skrydžiams į Jungtinių Tautų apibrėžtas mažiausiai išsivysčiusias šalis ir mažose salose esančias besivystančias valstybes, netaikančias CORSIA, kurios nėra šalys, kurių BVP vienam gyventojui yra lygus Sąjungos vidurkiui arba didesnis, ES ATLPS ar CORSIA įpareigojimai turėtų būti netaikomi ir ši išimtis turėtų galioti visą laiką;

(22) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, pagal kurias orlaivių naudotojams netaikomi įsipareigojimai atsisakyti ATL, nustatyti Direktyvos 2003/87/EB 12 straipsnio 8 dalyje, kiek tai susiję su teršalų kiekiais, išmetamais vykdant skrydžius į pagal savo vidaus teisę ne taip griežtai CORSIA taikančias arba neužtikrinančias CORSIA nuostatų vykdymo visiems orlaivių naudotojams vienodomis sąlygomis pagal tos Direktyvos 25a straipsnio 7 dalį, šalis ir iš jų, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai atleisti nuo įpareigojimų atsisakyti ATL, kiek tai susiję su vykdant skrydžius išmetamais teršalais, kai dėl ne tokio griežto CORSIA įgyvendinimo ar vykdymo užtikrinimo trečiojoje šalyje labai iškreipiama konkurencija, o tai kenkia ES įsisteigusioms oro transporto bendrovėms. Konkurencija gali būti iškreipiama dėl ne tokio griežto požiūrio į kompensacijai tinkamus kreditus ar dvigubos apskaitos nuostatų. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011;

---

[12] 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

(23) siekiant užtikrinti, kad skrydžiams maršrutais tarp dviejų skirtingų CORSIA taikančių šalių, būtų taikomos vienodos sąlygos, kai tos šalys leidžia orlaivių naudotojams naudoti kitus vienetus, nei nurodyti sąraše, patvirtintame pagal Direktyvos 2003/87/EB 11a straipsnio 8 dalį, pagal tos direktyvos 25a straipsnio 8 dalį Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai leisti valstybėje narėje įsisteigusiems orlaivių naudotojams naudoti kitas vienetų rūšis, nei nurodyti pagal 11a straipsnio 8 dalį priimtame sąraše, arba nesilaikyti 11a straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytų sąlygų. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011;

(24) siekiant užtikrinti, kad skrydžiams maršrutais tarp dviejų CORSIA įgyvendinančių trečiųjų šalių, būtų taikomos vienodos sąlygos, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties 290 straipsnį, kad dėl skrydžių tais maršrutais būtų galima priimti kitų rūšių kreditus. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais[13]. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(25) ypatingą dėmesį reikėtų skirti atokiausių Sąjungos regionų prieinamumo skatinimui. Todėl teršalams, išmetamiems vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio valstybės narės atokiausiame regione, ir aerodromo, esančio toje pačioje valstybėje narėje, turėtų būti taikoma nukrypti nuo ES ATLPS leidžianti nuostata;

(26) norint pasiekti Europos žaliojo kurso tikslus ir užtikrinti Europos pramonės konkurencingumą, svarbus visapusiškas požiūris į inovacijas. tai ypač svarbu sektoriuose, kurių priklausomybę nuo iškastinio kuro sumažinti sunku, pavyzdžiui, aviacijos ir laivybos sektoriuose, kuriuose reikia ne tik diegti veiklos patobulinimus, bet ir naudoti alternatyviuosius neutralaus poveikio klimatui degalus ir technologinius sprendimus. Todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad perkėlimo į nacionalinę teisę nuostatos netrukdytų inovacijoms ir būtų technologiniu požiūriu neutralios. ES lygmeniu mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje dedamos pastangos yra remiamos, be kita ko, įgyvendinant bendrąją programą „Europos horizontas“, kurioje numatytas didelis finansavimas ir naujos priemonės sektoriams, kuriems taikoma ES ATLPS;

(27) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali patvirtinti priemones, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(28) todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti Direktyvą 2003/87/EB,

[13] OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2003/87/EB iš dalies keičiama taip:

(1) 3c straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 dalis išbraukiama,

(b) straipsnis papildomas šiomis 5, 6 ir 7 dalimis:

„5. Komisija nustato bendrą 2024 m. orlaivių naudotojams numatytų skirti apyvartinių taršos leidimų skaičių, atsižvelgdama į bendrą orlaivių naudotojams, kurie 2023 m. vykdė aviacijos veiklą, įtrauktą į I priedą, skirtų apyvartinių taršos leidimų skaičių, sumažintą taikant 9 straipsnyje nurodytą linijinį mažinimo koeficientą, ir paskelbia tą skaičių bei nemokamų leidimų skaičių, kurie būtų suteikti 2024 m., jeigu nemokamų apyvartinių taršos leidimų paskirstymo taisyklės nebūtų atnaujintos.

6. Bendras orlaivių naudotojams, vykdantiems skrydžius iš EEE esančio aerodromo į EEE, Šveicarijoje ar Jungtinėje Karalystėje esantį aerodromą, kuriems 2023 m. ES ATLPS buvo netaikoma, paskirstytinų leidimų (įskaitant nemokamus ir aukcione parduodamus leidimus) skaičius padidinamas tokiu skaičiumi, kokiu jis būtų padidintas, jeigu tais metais jiems ES ATLPS būtų taikyta, sumažintu taikant 9 straipsnyje nurodytą linijinį mažinimo koeficientą.

7. Nukrypstant nuo 12 straipsnio 2a dalies, 14 straipsnio 3 dalies ir 16 straipsnio, valstybės narės laiko, kad tose nuostatose nustatyti reikalavimai yra įvykdyti, ir nesiima jokių veiksmų prieš orlaivių naudotojus dėl teršalų, išmestų iki 2030 m. vykdant skrydžius tarp valstybės narės atokiausiame regione esančio aerodromo ir kitoje tos valstybės narės dalyje esančio aerodromo.“;

(2) 3d straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 2024 m. 25 proc. apyvartinių taršos leidimų kiekio, kuris, kaip paskelbta pagal 3c straipsnį, būtų buvęs suteiktas nemokamai, parduodami aukcione.“;

(b) įterpiamos šios 1a, 1b, 1c, ir 1d dalys:

„1a. 2025 m. 50 proc. apyvartinių taršos leidimų kiekio, kuris, kaip apskaičiuota remiantis pagal 3c straipsnį paskelbtu skaičiumi, tais metais būtų buvęs suteiktas nemokamai, parduodama aukcione.

1b. 2025 m. 50 proc. apyvartinių taršos leidimų kiekio, kuris, kaip apskaičiuota remiantis pagal 3c straipsnį paskelbtu skaičiumi, tais metais būtų buvęs suteiktas nemokamai, parduodama aukcione.

1c. Nuo 2027 m. sausio 1 d. visas apyvartinių taršos leidimų kiekis, kuris būtų buvęs suteiktas nemokamai, parduodamas aukcione.“,

1d. Nemokami apyvartiniai taršos leidimai orlaivių naudotojams suteikiami proporcingai pagal jų 2023 m. praneštą patikrintą vykdant aviacijos veiklą išmestų teršalų kiekį. Atliekant šį skaičiavimą taip pat atsižvelgiama į patikrintą vykdant aviacijos veiklą išmestų teršalų kiekį, susijusį su skrydžiais, kuriems ES ATLPS taikoma tik nuo 2023 m. sausio 1 d.“,

(c) 2 dalis išbraukiama,

(d) 3 dalies pirmas sakinys pakeičiamas taip:

„Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal 23 straipsnį, kad būtų papildytos šios direktyvos nuostatos dėl išsamios valstybių narių aviacijai skirtų leidimų pardavimo aukcione pagal šio straipsnio 1, 1a, 1b, 1c ir 1d dalis tvarkos, įskaitant iš tokių aukcionų gautų pajamų dalies pervedimo į Sąjungos bendrąjį biudžetą tvarką.“,

(e) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Valstybės narės nustato, kaip turi būti naudojamos iš leidimų padavimo aukcionuose pagal šį skyrių gautos pajamos, išskyrus pajamas, kurios priskiriamos nuosaviems ištekliams pagal Sutarties 311 straipsnio 3 dalį ir pervedamos į Sąjungos bendrąjį biudžetą. Iš leidimų padavimo aukcionuose gautas pajamas valstybės narės naudoja pagal 10 straipsnio 3 dalį.“;

(3) 3e ir 3f straipsniai išbraukiami;

(4) 6 straipsnio 2 dalies e punktas pakeičiamas taip:

„e) įsipareigojimas atsisakyti tokio apyvartinių taršos leidimų skaičiaus, kuris atitinka tais kalendoriniais metais įrenginio išmestą bendrą išmetamųjų teršalų kiekį, patikrintą pagal 15 straipsnį, per keturis mėnesius nuo tų metų pabaigos.“;

(5) 11a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1–3 dalys pakeičiamos taip:

„1. Pagal šio straipsnio 2 ir 3 dalis orlaivių naudotojai, kurie turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruoti valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, gali naudoti toliau nurodytus vienetus siekdami įvykdyti savo 12 straipsnyje nustatytas prievoles, susijusias su teršalų kiekiais, išmetamais vykdant skrydžius į pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte išvardytas šalis ir iš jų:

(a) kreditus, kuriuos leidžia naudoti šalys, dalyvaujančios pagal Paryžiaus susitarimo 6 straipsnio 4 dalį nustatytame mechanizme;

(b) kreditus, kuriuos leidžia naudoti šalys, dalyvaujančios ICAO tarybos tinkamomis laikomose kreditų programose, kaip apibrėžta pagal 8 straipsnį priimtame įgyvendinimo akte;

(c) kreditus, kuriuos leidžiama naudoti pagal šalių susitarimus, sudarytus pagal 5 dalį;

(d) kreditus, suteiktus už Sąjungos lygmens projektus pagal 24a straipsnį.

2. 1 dalies a ir b punktuose nurodyti vienetai gali būti naudojami, jeigu laikomasi šių sąlygų:

(a) jie suteikti šalyje, kuri jų naudojimo metu yra Paryžiaus susitarimo šalis;

(b) jie suteikti šalyje, kuri įtraukta į pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtą įgyvendinimo aktą kaip Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemoje (CORSIA) dalyvaujanti šalis. Ši sąlyga netaikoma iki 2027 m. išmestam teršalų kiekiui, taip pat netaikoma Jungtinių Tautų apibrėžtoms mažiausiai išsivysčiusioms šalims ir mažose salose esančioms besivystančioms valstybėms, išskyrus tas šalis, kurių BVP vienam gyventojui yra lygus Sąjungos vidurkiui arba didesnis.

3. 1 dalies a, b ir c punktuose nurodyti vienetai gali būti naudojami, jei yra nustatytos reikiamos priemonės dėl dalyvaujančių šalių leidimo juos naudoti, laiku koreguojamos iš atskirų šaltinių dėl žmogaus veiklos išmetamo ŠESD kiekio ir absorbentais pašalinamo jų kiekio, įtraukto į dalyvaujančių šalių nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus, ataskaitos ir išvengiama dvigubos apskaitos bei grynojo pasaulyje išmetamo ŠESD kiekio didėjimo.

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi išsamesni pirmoje pastraipoje nustatytoms priemonėms taikomi reikalavimai, galintys apimti su ataskaitomis ir registrais susijusius reikalavimus, taip pat reikalavimai dėl šias priemones taikančių šalių sąrašo. Nustatant priemones atsižvelgiama į lanksčias nuostatas, taikomas mažiausiai išsivysčiusioms šalims ir mažose salose esančioms besivystančioms valstybėms. Šie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“,

(c) 4 dalis išbraukiama,

(d) įterpiama ši 8 dalis:

„8. Komisija priima įgyvendinimo aktą, kuriame išvardijami kreditai, kuriuos laiko tinkamais ICAO taryba ir kurie atitinka 2 ir 3 dalyse nustatytas sąlygas. Prireikus Komisija tą sąrašą tikslina. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

(6) 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Pagal 7 dalyje nurodytame deleguotajame akte nustatytą metodiką valstybės narės kasmet apskaičiuoja kompensaciją už praėjusius kalendorinius metus, remdamosi ICAO Aplinkos apsaugos tarptautiniais standartais ir rekomenduojama praktika dėl Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos, išskyrus taikomus skrydžiams iš EEE esančio aerodromo į EEE, Šveicarijoje ar Jungtinėje Karalystėje esantį aerodromą, ir iki kiekvienų metų lapkričio 30 d. informuoja orlaivių naudotojus, kurie įvykdo visas toliau nurodytas sąlygas, apie kompensacijos lygį:

(a) orlaivio naudotojas turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruotas valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas;

(b) nuo 2019 m. sausio 1 d. per metus jie išmeta daugiau kaip 10 000 tonų CO_2, susidarančio naudojant lėktuvus, kurių didžiausia sertifikuotoji kilimo masė yra didesnė kaip 5 700 kg, skrydžiams, kuriems taikomas I priedas, išskyrus skrydžius, kurie prasideda ir baigiasi toje pačioje valstybėje narėje (įskaitant tos pačios valstybės narės atokiausius regionus).

Taikant pirmos pastraipos b punktą, neatsižvelgiama į CO_2 kiekį, išmetamą vykdant šių rūšių skrydžius:

i) valstybiniu orlaiviu vykdomus skrydžius;

ii) humanitarinius skrydžius;

iii) medicininius skrydžius;

iv) karinius skrydžius;

v) gaisro gesinimo skrydžius.“;

(b) įterpiamos šios 7 ir 8 dalys:

„7. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal 23 straipsnį, kuriais papildoma ši direktyva nustatant kompensacijos, už kurią atsakingi orlaivių naudotojai, apskaičiavimo metodiką.

8. Orlaivių naudotojai, kurie turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruoti valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, už skrydžius, kurie buvo vykdomi į šalis, išvardytas pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, iš jų ir tarp jų, panaikina tik tiek 11a straipsnyje nurodytų vienetų, kiek atitinka valstybės narės praneštą jų atitinkamais kalendoriniais metais išmestą ŠESD kiekį Iki 2025 m. sausio 31 d. panaikinami vienetai už 2021–2023 m. laikotarpiu išmestas ŠESD, iki 2028 m. sausio 31 d. – už 2024–2026 m. laikotarpiu išmestas ŠESD, iki 2031 m. sausio 31 d. – už 2027–2029 m. laikotarpiu išmestas ŠESD, iki 2034 m. sausio 31 d. – už 2030–2032 m. laikotarpiu išmestas ŠESD, o iki 2037 m. sausio 31 d. – už 2033–2035 m. laikotarpiu išmestas ŠESD,“;

(7) 18a straipsnio 3 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) nuo 2024 d. bent kas dvejus metus atnaujina sąrašą, įtraukdama į jį orlaivių naudotojus, kurie nuo to laiko vykdė I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą.“;

(8) 23 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„2. Įgaliojimai priimti 3d straipsnio 3 dalyje, 10 straipsnio 4 dalyje, 10a straipsnio 1 ir 8 dalyse, 10b straipsnio 5 dalyje, 12 straipsnio 7 dalies trečioje pastraipoje, 19 straipsnio 3 dalyje, 22 straipsnyje, 24 straipsnio 3 dalyje, 24a straipsnio 1 dalyje, 25a straipsnio 1 dalyje ir 28c straipsnyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo 2018 m. balandžio 8 d.

3. Europos Parlamentas ar Taryba gali bet kada atšaukti 3d straipsnio 3 dalyje, 10 straipsnio 4 dalyje, 10a straipsnio 1 ir 8 dalyse, 10b straipsnio 5 dalyje, 12 straipsnio 7 dalies trečioje pastraipoje, 19 straipsnio 3 dalyje, 22 straipsnyje, 24 straipsnio 3 dalyje, 24a straipsnio 1 dalyje, 25a straipsnio 1 dalyje ir 28c straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.“;

(b) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Pagal 3d straipsnio 3 dalį, 10 straipsnio 4 dalį, 10a straipsnio 1 ir 8 dalis, 10b straipsnio 5 dalį, 12 straipsnio 6 dalies trečią pastraipą, 19 straipsnio 3 dalį, 22 straipsnį, 24 straipsnio 3 dalį, 24a straipsnio 1 dalį, 25a straipsnio 1 dalį ir 28c straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per 2 mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“;

(9) 25a straipsnis papildomas šiomis 3–9 dalimis:

„3. Komisija priima įgyvendinimo aktą, kuriame išvardija šalis, išskyrus EEE šalis, Šveicariją ir Jungtinę Karalystę, kurios, taikant šią direktyvą, laikomos taikančiomis CORSIA, ir jų 2019 m. bazinį lygį 2021–2023 m. laikotarpiu, o kiekvieniems vėlesniems metams – 2019–2020 m. bazinį lygį. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

4. Skrydžius į šalis, išvardytas pagal 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, ir iš jų vykdantys orlaivių naudotojai, kurie turi jame nurodytos šalies išduotą oro vežėjo pažymėjimą, neprivalo panaikinti vienetų už vykdant tuos skrydžius išmestas ŠESD.

5. Orlaivių naudotojai neprivalo panaikinti vienetų už ŠESD, išmestas iki 2026 m. gruodžio 31 d. vykdant skrydžius tarp EEE ir šalių, kurios nėra išvardytos pagal 3 straipsnį priimtame įgyvendinimo akte, išskyrus skrydžius į Šveicariją ir Jungtinę Karalystę.

6. Orlaivių naudotojai neprivalo panaikinti vienetų už ŠESD, išmestas vykdant skrydžius į Jungtinių Tautų apibrėžtas mažiausiai išsivysčiusias šalis ir mažose salose esančias besivystančias valstybes ir iš jų, išskyrus pagal 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte išvardytas šalis.

7. Jeigu Komisija nustato, kad labai iškraipoma konkurencija, o tai kenkia orlaivių naudotojams, kurie turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruoti valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, pagal kuriuos ŠESD, išmestų vykdant skrydžius į tas šalis ir iš jų, atžvilgiu tie orlaivių naudotojai atleidžiami nuo 12 straipsnio 8 dalyje nustatytų atsisakymo įpareigojimų. Konkurencija gali būti iškraipoma todėl, kad trečioji šalis pagal savo vidaus teisę ne taip griežtai taiko CORSIA arba neužtikrina CORSIA nuostatų vykdymo visiems orlaivių naudotojams vienodomis sąlygomis. Šie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8. Jeigu orlaivio naudotojas, kuris turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruotas valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas, vykdo skrydžius tarp dviejų skirtingų šalių, nurodytų pagal 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, įskaitant skrydžius tarp Šveicarijos, Jungtinės Karalystės ir pagal 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte išvardytų šalių, o tos šalys leidžia orlaivių naudotojams naudoti kitus nei pagal 11a straipsnio 8 dalį priimtame sąraše nurodytus vienetus, Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, pagal kuriuos tiems orlaivių naudotojams leidžiama naudoti papildomas į tą sąrašą neįtrauktas vienetų rūšis arba nesilaikyti 11a straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytų sąlygų vykdant tokius skrydžius išmestų ŠESD atžvilgiu. Šie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

(10) I priedo lentelėje po skilties „Veiklos“ įrašo „Aviacija“ pirmos pastraipos įterpiamas šis tekstas:

„Skrydžiai tarp dviejose skirtingose šalyse, nurodytose pagal 25a straipsnio 3 dalį priimtame įgyvendinimo akte, esančių aerodromų, kuriuos vykdo orlaivių naudotojai, atitinkantys šias sąlygas:

(a) orlaivio naudotojas turi valstybės narės išduotą oro vežėjo pažymėjimą arba yra įregistruotas valstybėje narėje, įskaitant tos valstybės narės atokiausius regionus, priklausomas teritorijas ir teritorijas;

(b) nuo 2019 m. sausio 1 d. per metus jie išmeta daugiau kaip 10 000 tonų CO_2, susidarančio naudojant lėktuvus, kurių didžiausia sertifikuotoji kilimo masė yra didesnė kaip 5 700 kg, skrydžiams, kuriems taikomas I priedas, išskyrus skrydžius, kurie prasideda ir baigiasi toje pačioje valstybėje narėje (įskaitant tos pačios valstybės narės atokiausius regionus). Taikant šį punktą, neatsižvelgiama į teršalus, išmetamus vykdant šių rūšių skrydžius: i) valstybiniu orlaiviu vykdomus skrydžius; ii) humanitarinius skrydžius; iii) medicininius skrydžius; iv) karinius skrydžius; v) gaisro gesinimo skrydžius.“.

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliotų įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2023 m. gruodžio 31 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

   Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

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

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*