EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 07 14
COM(2021) 567 final

2021/0204 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS SPRENDIMAS

kuriuo dėl Sąjungoje įsisteigusių orlaivių naudotojų informavimo apie kompensavimą pagal pasaulinę rinkos priemonę iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Šiuo pasiūlymu iš dalies keičiamos Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ES ATLPS) taisyklės, siekiant įgyvendinti nuostatą, pagal kurią valstybės narės turi teikti pranešimą ES įsiteigusioms oro transporto bendrovėms apie kompensaciją už 2021 metus pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemą (CORSIA).

Tikslas – įgyvendinti reikalavimą teikti šį pranešimą taip, kad nacionalinėms valdžios institucijoms ir oro vežėjams tektų kuo mažesnė administracinė našta ir būtų užtikrintas teisinis tikrumas, susijęs su valstybėse narėse įsisteigusių oro transporto bendrovių kompensavimu pagal CORSIA.

ICAO CORSIA yra kompensavimo mechanizmas, pagal kurį šalys iš jose įsisteigusių oro transporto bendrovių reikalauja tarptautiniais kreditais kompensuoti išmesto CO_2 kiekį, viršijantį bazinį lygį. Dėl COVID-19 pandemijos 2020 m. birželio mėn. ICAO taryba nusprendė, kad 2021–2023 m. kaip bazinis lygis turėtų būti naudojamas 2019 m. išmestas teršalų kiekis, o ne 2019–2020 m. išmestų teršalų kiekio vidurkis[1]. Atliekant 2022 m. CORSIA peržiūrą bus nagrinėjamas COVID–19 pandemijos poveikis CORSIA įvairiais aspektais.

Atsižvelgiant į skirtumus, apie kuriuos pranešta 2018 m.[2], ir į tai, kaip Europos Parlamentas ir Taryba iš dalies keičia Sąjungos teisės aktus, ES ketina įgyvendinti CORSIA. Todėl ES įsisteigusios oro transporto bendrovės, siekdamos laikytis CORSIA kompensavimo reikalavimų, turėtų už 2021 m. išmestą teršalų kiekį prireikus atsisakyti kreditų. Kaip numatyta CORSIA standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje, ES valstybės narės turėtų apskaičiuoti oro transporto bendrovių kompensacijas už 2021 m. išmestų teršalų kiekį ir iki 2022 m. lapkričio 30 d. jas apie tai informuoti. Tada iki 2025 m. sausio 31 d. tos oro transporto bendrovės turėtų panaikinti atitinkamą kreditų skaičių.

Dėl COVID-19 pandemijos 2020 m. ATLPS aviacijos sektoriaus išmetamas CO_2 kiekis sumažėjo 64 proc., palyginti su 2019 m[3]. 2020 m. lapkričio mėn. Europos saugios oro navigacijos organizacija (Eurokontrolė) paskelbė savo prognozę dėl Europos aviacijos sektoriaus atsigavimo 2020–2024 m.[4] Joje aprašomas COVID-19 pandemijos poveikis oro eismui. Prognozuojama, kad net pagal optimistiškiausią scenarijų 2019 m. išmetamųjų teršalų

---

1 https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx.

2 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).

3 https://ec.europa.eu/clima/news/emissions-trading-greenhouse-gas-emissions-reduced-2020_en

4 https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024

kiekio lygis nebus pasiektas anksčiau kaip 2024 m., o pagal blogiausią scenarijų toks atsigavimas numatomas iki 2029 m.

Nors nenumatoma, kad 2021–2023 m. laikotarpiu bus taikomi kokie nors faktiniai CORSIA kompensavimo reikalavimai, vis dėlto Sąjungos teisėje turėtų būti nustatyta teisinė prievolė valstybėms narėms iki 2022 m. lapkričio 30 d. pranešti ES įsisteigusioms oro transporto bendrovėms kompensavimo duomenis, susijusius su 2021 m. išmestu teršalų kiekiu. Remiantis pirmiau nurodytais faktais, susijusiais su 2020 m. ir 2021 m. pirma puse, tikimybė, kad CORSIA kompensavimo reikalavimai bus faktiškai taikomi dėl 2021 m. išmesto teršalų kiekio, yra minimali, o kalbant apie 2022 m., tokia tikimybė taip pat labai maža. Todėl šiame pasiūlyme numatoma, kad kai bus aiškūs papildomi kompensavimo duomenys, susiję su 2021 m. (greičiausiai nulinio dydžio kompensacija), valstybės narės per 2022 m. turės pateikti juos oro transporto bendrovėms. Taryba ir Europos Parlamentas turėtų priimti šį pasiūlymą, kai bus žinomi duomenys apie 2021 m. išmestą teršalų kiekį, t. y. po 2022 m. sausio 1 d.

Tokio paties požiūrio bus laikomasi dėl vėlesnių metų, jeigu atitinkami pasiūlymai dėl pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinio dar nebus priimti.

ES įsisteigusių oro transporto bendrovių prievolės pagal ES ATLPS lieka galioti, kaip numatyta Sąjungos teisėje pagal Direktyvą 2003/87/EB. Šios prievolės apima prievolę stebėti savo išmetamųjų teršalų kiekį, įskaitant teršalų kiekį, išmestą vykdant skrydžius tarp EEE ir trečiųjų šalių, ir apie jį pranešti.

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

Aviacijos sektoriui taikomų ES ATLPS taisyklių peržiūra yra neatsiejama ES pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinio dalis. Peržiūra apima CORSIA įgyvendinimą taikant ES ETLPS direktyvą.

Šis pasiūlymas yra vienintelis su CORSIA susijęs pakeitimas, kuris turėtų būti įgyvendintas iki 2022 m. lapkričio 30 d., kad iki tos datos būtų galima pateikti pranešimą apie nulinio dydžio papildomą kompensaciją.

Kiti su CORSIA įgyvendinimu susiję pakeitimai yra susiję su nuostatomis dėl tarptautinių kreditų naudojimo skrydžiams už EEE ribų; įpareigojimais atsisakyti apyvartinių taršos leidimų už skrydžius už EEE ribų; sąlygomis ne ES įsisteigusioms oro transporto bendrovėms, vykdančioms skrydžius už Europos ribų; sąlygomis ES įsisteigusioms bendrovėms, vykdančioms skrydžius maršrutais, kuriems CORSIA taikoma nevienodai; ir Direktyvos taikymu ES oro transporto bendrovių vykdomiems skrydžiams tarp dviejų trečiųjų šalių. Šie kiti su CORSIA įgyvendinimu susiję pakeitimai įtraukti į platesnį pasiūlymą dėl direktyvos, kuria dėl aviacijos sektoriaus indėlio siekiant visiems ekonomikos sektoriams taikomo išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamo pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis labai konkretus pasiūlymas nekelia klausimų dėl suderinamumo su kitomis Sąjungos politikos sritimis.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Teisinis šio pasiūlymo pagrindas yra SESV 192 straipsnis. Pagal SESV 191 straipsnį ir 192 straipsnio 1 dalį Europos Sąjunga padeda siekti, *inter alia*, šių tikslų: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti, visų pirma kovai su klimato kaita.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema, o ES veiksmais galima veiksmingai papildyti ir sustiprinti regioninius, nacionalinius ir vietos veiksmus. Klimato politikos veiksmų turėtų būti imamasi Europos lygmeniu ir, kai įmanoma, turėtų būti skatinami efektyvūs veiksmai pasauliniu lygmeniu. ES veiksmai yra pagrįsti pagal subsidiarumo principą, kaip nustatyta Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje. Europos Sąjunga nuo 1992 m. stengiasi rasti bendrų sprendimų ir skatinti viso pasaulio veiksmus kovojant su klimato kaita. Konkrečiau, imantis ES lygmens veiksmų bus galima ekonomiškai efektyviai pasiekti 2030 m. tikslus ir ilgalaikius išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus, tuo pačiu metu užtikrinant teisingumą ir aplinkosauginį naudingumą. SESV 191–193 straipsniuose patvirtinama ir patikslinama ES kompetencija klimato kaitos srityje.

• 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, tuo pačiu metu užtikrinant teisingumą ir aplinkosauginį naudingumą.

• Priemonės pasirinkimas

Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas taikant įprastą teisėkūros procedūrą[5] laikomas tinkama priemone ES ATLPS direktyvai iš dalies pakeisti, nes reikiamų veiksmų turi imtis valstybės narės. Šis pasirinkimas atitinka tris anksčiau priimtus su ATLPS susijusius sprendimus (Sprendimą dėl apyvartinių taršos leidimų pardavimo aukcionuose atidėjimo[6], Sprendimą dėl rinkos stabilumo rezervo[7] ir Sprendimą dėl nukrypti leidžiančios nuostatos[8]).

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

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

Nebuvo atlikta su šiais pasiūlymais susijusio *ex post* vertinimo ar tinkamumo patikros, nes galiojantys teisės aktai pradėti įgyvendinti neseniai, todėl turima mažai duomenų.

---

5 Kitaip nei aktai, skirti tik pozicijoms tarptautinėse organizacijose pagal Sutarties 218 straipsnio 9 dalį, kurie susiję tik su Taryba, pvz., Tarybos sprendimas dėl pranešimo apie skirtumus ICAO.

6 Sprendimas Nr. 1359/2013/ES, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, siekiant paaiškinti nuostatas dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų pardavimo aukcionuose terminų (OL L 343, 2013 12 19, p. 1).

7 Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB (OL L 264, 2015 10 9, p. 1–5).

8 Sprendimas Nr. 377/2013/ES, kuriuo laikinai nukrypstama nuo Direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje (OL L 113, 2013 4 25, p. 1–4).

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Buvo konsultuojamasi su suinteresuotosiomis šalimis dėl politikos galimybių, kaip ES ATLPS sistemoje tinkamai įgyvendinti CORSIA. 2020 m. liepos 3 d. paskelbtas įžanginis poveikio vertinimas dėl atnaujintų aviacijai taikomų ES ATLPS taisyklių. Laikotarpis, per kurį buvo galima teikti atsiliepimus, tęsėsi iki 2020 m. rugpjūčio 28 d., o atviros viešos konsultacijos buvo vykdomos atliekant apklausą internetu nuo 2020 m. spalio 1 d. iki 2021 m. sausio 14 d. Konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatai apibendrinti poveikio vertinimo priede, pridedamame prie pasiūlymo dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2003/87/EB nuostatos dėl aviacijos sektoriaus indėlio siekiant visiems ekonomikos sektoriams taikomo išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamai įgyvendinama pasaulinė rinkos priemonė[9].

- **Poveikio vertinimas**

Šio pasiūlymo dalykas susijęs su valstybių narių pranešimu apie kompensavimą ir neturi jokio poveikio aplinkai ar ekonominio poveikio, atsižvelgiant į dabartinę padėtį.

CORSIA įgyvendinimo politikos galimybės ir didesnis aukcionuose parduodamų aviacijos sektoriui skirtų apyvartinių taršos leidimų skaičius buvo įvertinti poveikio vertinime, pridedamame prie pasiūlymo dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2003/87/EB nuostatos dėl aviacijos sektoriaus indėlio siekiant visiems ekonomikos sektoriams taikomo išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamai įgyvendinama pasaulinė rinkos priemonė[10].

- **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[11].

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Šis pasiūlymas poveikio biudžetui neturi.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Nacionalinės valdžios institucijos ir orlaivių naudotojai gali naudotis esama infrastruktūra, kad galėtų stebėti orlaivių naudotojų išmetamųjų teršalų kiekius ir apie juos pranešti. Kadangi jokių sandorių nenumatyta, registravimo priemonės nėra būtinos.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Į Direktyvos 2003/87/EB 12 straipsnį įterpiama nauja dalis, kuria valstybių narių nacionalinės institucijos teisiškai įpareigojamos ES įsisteigusiems orlaivių naudotojams pranešti apie [greičiausiai nulinio dydžio] papildomą kompensaciją už jų 2021 m. išmestą teršalų kiekį.

---

9 Komisijos tarnybų darbinis dokumentas [įterpti nuorodą].
10 Komisijos tarnybų darbinis dokumentas [įterpti nuorodą].
11 OL C 326, 2012 10 26, p. 391.

Orlaivių naudotojai, kuriems apie tai pranešama, yra orlaivių naudotojai, nurodyti Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2019/1603, kuriuo įgyvendinama CORSIA, kiek tai susiję su išmetamųjų teršalų kiekio stebėsena ir ataskaitų teikimu, 1 straipsnyje.

2021/0204 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS SPRENDIMAS

kuriuo dėl Sąjungoje įsisteigusių orlaivių naudotojų informavimo apie kompensavimą pagal pasaulinę rinkos priemonę 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) Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA) nuo 2019 m. veikia išmetamųjų teršalų kiekio stebėsenos, ataskaitų apie jį teikimo ir tikrinimo srityje ir numatoma, kad ji bus pasauliniu mastu taikoma rinkos priemonė, kuria nuo 2021 m. sausio 1 d. siekiama tam tikrais kompensaciniais kreditais kompensuoti aviacijos sektoriuje išmetamą teršalų kiekį, viršijantį nustatytą išmetamųjų teršalų lygį;

(2) atsižvelgiant į ES teisės aktų ir CORSIA skirtumus, apie kuriuos pranešta ICAO pagal Tarybos sprendimą (ES) 2018/2027,[3] ir į tai, kaip Europos Parlamentas ir Taryba iš dalies keičia Sąjungos teisės aktus, Sąjunga ketina įgyvendinti CORSIA;

(3) Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/1603[4] buvo priimtas siekiant tinkamai įgyvendinti CORSIA taisykles, susijusias su aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekio stebėsena, ataskaitų apie jį teikimu ir jo tikrinimu. Kompensacijos pagal

---

1 OL C […], […], p. […].

2 OL C […], […], p. […].

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

4 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).

CORSIA standartus ir rekomenduojamą praktiką[5] apskaičiuojamos remiantis išmestu CO_2 kiekiu, patikrintu pagal tą reglamentą;

(4) 2020 m. dėl COVID-19 pandemijos labai sumažėjo aviacijos sektoriuje išmetamų teršalų kiekis, todėl ICAO taryba per savo 2020 m. birželio mėn. vykusią 220-ąją sesiją nusprendė, kad apskaičiuojant orlaivių naudotojų kompensacijas už 2021–2023 m. kaip bazinis lygis turėtų būti naudojamas 2019 m. išmestas teršalų kiekis;

(5) labai tikėtina, kad 2021 m. aviacijos sektoriuje išmestas teršalų kiekis neviršys jų bendro 2019 m. lygio. Todėl tikėtina, kad orlaivių naudotojų papildomos kompensacijos už 2021 m. bus nulinio dydžio;

(6) valstybės narės turėtų įgyvendinti CORSIA iki 2022 m. lapkričio 30 d. informuodamos tose valstybėse narėse įsisteigusius orlaivių naudotojus apie jų kompensacijas už 2021 m.;

(7) šio sprendimo tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl veiksmo masto arba poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, todėl laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo sprendimu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(8) siekiant užtikrinti tikrumą dėl kompensavimo už 2021 m. lygio, šis sprendimas turėtų būti priimtas po 2022 m. sausio 1 d., kai bus žinomas bendras 2021 m. išmestų teršalų kiekis;

(9) svarbu, kad 2022 m. nacionalinėms institucijoms ir orlaivių naudotojams būtų kuo greičiau užtikrintas teisinis tikrumas dėl CORSIA kompensavimo už 2021 m. Todėl šis sprendimas turėtų įsigalioti nedelsiant;

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

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2003/87/EB 12 straipsnyje įterpiama 6 dalis:

„6. Iki 2022 m. lapkričio 30 d. valstybės narės informuoja orlaivių naudotojus, kad už 2021 metus jų kompensacija pagal ICAO Aplinkos apsaugos tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką dėl Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos yra lygi [nuliui]. Valstybės narės informuoja orlaivių naudotojus, kurie atitinka 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).

[5] „Aplinkos apsaugos tarptautiniai standartai ir rekomenduojama praktika. Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema“, pirma redakcija (Čikagos konvencijos 16 priedo IV tomas).

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.“

2 straipsnis

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

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*