



EUROPOS PARLAMENTAS

2009–2014

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

PRANEŠIMO PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė, iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas

Pranešėjas: Peter Liese

Procedūrų sutartiniai ženklai

- * Konsultavimosi procedūra
- *** Pritarimo procedūra
- ***I Įprasta teisėkūros procedūra (pirmasis svarstymas)
- ***II Įprasta teisėkūros procedūra (antrasis svarstymas)
- ***III Įprasta teisėkūros procedūra (trečiasis svarstymas)

(Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į teisės akto projekte pasiūlytą teisinį pagrindą.)

Teisės akto projekto pakeitimai

Parlamento pakeitimai, išdėstomi dviejuose stulpeliuose

Išbrauktos teksto dalys žymimos ***pusjuodžiu kursyvu*** kairiajame stulpelyje. Pakeitimai žymimi ***pusjuodžiu kursyvu*** abiejuose stulpeliuose. Naujas tekstas žymimas ***pusjuodžiu kursyvu*** dešiniajame stulpelyje.

Kiekvieno pakeitimo antraštės pirmoje ir antroje eilutėse nurodoma atitinkama svarstomo teisės akto projekto dalis. Jei pakeitimas susijęs su esamu teisės aktu, kurį siekiama pakeisti teisės akto projektu, antraštėje pridedamos trečia ir ketvirta eilutės, kuriose atitinkamai nurodomas esamas teisės aktas ir keičiama šio teisės akto dalis.

Parlamento pakeitimai, pateikiami konsoliduoto teksto forma

Naujos teksto dalys žymimos ***pusjuodžiu kursyvu***. Išbrauktos teksto dalys nurodomos simboliu „■“ arba perbraukiamos (pavyzdžiui: „~~ABCD~~“). Pakeistos teksto dalys nurodomos naują tekstą pažymint ***pusjuodžiu kursyvu***, o ankstesnį nereikalingą tekstą išbraukiant arba perbraukiant. Nežymimi tik grynai techninio pobūdžio pakeitimai, kuriuos daro tarnybos, siekdamos parengti galutinį tekstą.

TURINYS

	Psl.
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS.....	5
AIŠKINAMOJI DALIS	21

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė, iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Įprasta teisėkūros procedūra: pirmasis svarstymas)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2013) 0722),
 - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 2 dalį ir 192 straipsnio 1 dalį, pagal kuriuos Komisija pateikė pasiūlymą Parlamentui (C7-0374/2013),
 - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 3 dalį,
 - atsižvelgdamas į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
 - atsižvelgdamas į ... Regionų komiteto nuomonę ...²,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 55 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto pranešimą ir Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto bei Transporto ir turizmo komiteto nuomones (A7-0000/2013),
1. priima per pirmąjį svarstymą toliau pateiktą poziciją;
 2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji ketina pasiūlymą keisti iš esmės arba pakeisti jį nauju tekstu;
 3. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

¹ OL C.../ Dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje

² OL C.../ Dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl direktyvos 2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(2) todėl pageidautina laikinai laikyti, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/87/EB⁴ nustatyti reikalavimai yra tenkinami, jei įsipareigojimai įgyvendinami tam tikros išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais į trečiąsias šalis ir iš jų, procentinės dalies atžvilgiu. Taip Sąjunga pabrėžia, kad reikalavimai gali būti taikomi tam tikrai procentinei išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais į EEE šalių aerodromus ir iš jų, daliai, ir kad ta išmetamųjų teršalų dalis, kuriai taikomi teisiniai reikalavimai, gali būti padidinta;

⁴ 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).

Pakeitimas

(2) todėl, **siekiant išlaikyti postūmį, suteiktą 2013 m. vykusioje ICAO asamblėjoje ir sudaryti palankesnes sąlygas pažangai būsimoje 2016 m. vyksiančioje ICAO asamblėjoje**, pageidautina laikinai laikyti, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/87/EB⁴ nustatyti reikalavimai yra tenkinami **iki 2016 m.**, jei įsipareigojimai įgyvendinami tam tikros išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais į trečiąsias šalis ir iš jų, procentinės dalies atžvilgiu. Taip Sąjunga pabrėžia, kad reikalavimai gali būti taikomi tam tikrai procentinei išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais į EEE šalių aerodromus ir iš jų, daliai, ir kad ta išmetamųjų teršalų dalis, kuriai taikomi teisiniai reikalavimai, gali būti padidinta;

⁴ 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).

Or. en

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų

leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl direktyvos 2 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(2a) siekiant užtikrinti tarptautinį pasitikėjimą Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ATLPS), pajamos, gautos parduodant aukcione leidimus ar, jei to reikalaujama pagal pagrindinius valstybių narių biudžeto principus, pvz., vieningumo ar universalumo, bet kokį kitą atitinkamą kiekį, turėtų būti naudojamos siekiant sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, prisitaikyti prie klimato kaitos Sąjungoje ir trečiojoje šalyse, finansuoti padarinių sušvelninimui ir prisitaikymui prie jų skirtus mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą ir padengti Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos valdymo išlaidas. Aukcionuose gaunamos pajamos taip pat turėtų būti naudojamos nedidelį teršalų kiekį išmetančiam transportui. Aukcione gautos pajamos pirmiausia turėtų būti naudojamos įnašams į Pasaulinį energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių fondą bei Ekologinį klimato fondą (JTBKKK) padengti bei priemonėms, kurios padėtų užkirsti kelią miškų naikinimui ir palengvinti prisitaikymą prie klimato kaitos besivystančiose šalyse, finansuoti; kaip dalis susitarimo dėl veiksmingos maršrutu paremtos visuotinės rinkos paremtos priemonės (MBM), turinčios potencialo mažinti poveikį klimatui, ES taip pat turėtų įsipareigoti naudojantis šia priemone gautas pajamas skirti Ekologinio klimato

fondui (JTBKKK), siekiant atspindėti bendros, bet diferencijuotos atsakomybės ir atitinkamų pajėgumų principą bei tarptautiniu mastu finansuoti mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą, skirtus aviacijos sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui sumažinti;

Or. en

Pagrindimas

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl direktyvos 3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(3) kol Direktyva 2003/87/EB ir toliau taikoma remiantis atvykimu į Sąjungos aerodromus ir išvykimu iš jų, norint, kad būtų galima paprastai ir praktiškai regionines priemones taikyti tik 7 metus iki bus **pradėta taikyti pasaulinė rinkos priemonė**, Eurokontrolė apskaičiavo procentines dalis remdamasi ortodrominio atstumo tarp pagrindinių oro uostų EEE šalyse ir trečiosiose šalyse, kuris yra ne daugiau kaip 12 mylių nuo EEE kranto linijos tolimiausio taško, procentine dalimi. Kadangi Sąjunga nemano, kad pasaulinė rinkos priemonė turėtų būti taikoma atsižvelgiant į faktinę oro erdvę, o ne į atvykimą į aerodromus ir išvykimą iš jų, procentinės dalys bus aktualios tik iki **2020 m.**;

Pakeitimas

(3) kol Direktyva 2003/87/EB ir toliau taikoma remiantis atvykimu į Sąjungos aerodromus ir išvykimu iš jų, norint, kad būtų galima paprastai ir praktiškai regionines priemones taikyti tik **trejus** metus iki bus **susitarta dėl patvirtintos didžiąjai daliai tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų taikomos pasaulinės rinkos priemonės (angl. MBM) 39-ojoje ICAO asamblėjoje 2016 m.**, Eurokontrolė apskaičiavo procentines dalis remdamasi ortodrominio atstumo tarp pagrindinių oro uostų EEE šalyse ir trečiosiose šalyse, kuris yra ne daugiau kaip 12 mylių nuo EEE kranto linijos tolimiausio taško, procentine dalimi. Kadangi Sąjunga nemano, kad pasaulinė rinkos priemonė turėtų būti taikoma atsižvelgiant į faktinę

oro erdvę, o ne į atvykimą į aerodromus ir išvykimą iš jų, procentinės dalys bus aktualios tik iki **2016** m.;

Or. en

Pagrindimas

Pakeitimas grindžiamas tuo, kad ne bet kokia MBM būtų priimtina, o tik tokia, kuri yra teisiškai privaloma ir apima daugumą išmetamųjų teršalų.

Pakeitimas 4

Pasiūlymas dėl direktyvos 4 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(4) šioje direktyvoje nustatant nukrypti leidžiančias nukrypti nuostatas atsižvelgta į dvišalio ir daugiašalio bendravimo su trečiosiomis šalimis, kurį Komisija ketina tęsti Sąjungos vardu, rezultatus;

Pakeitimas

(4) šioje direktyvoje nustatant nukrypti leidžiančias nukrypti nuostatas atsižvelgta į dvišalio ir daugiašalio bendravimo su trečiosiomis šalimis, kurį Komisija ketina tęsti Sąjungos vardu, rezultatus. ***Tos nukrypti leidžiančios nuostatos susijusios tik su išmetamaisiais teršalais vykdant aviacijos veiklą iki 2016 m. ir yra nustatomos Sąjungos siekiant sudaryti lengvesnes sąlygas susitarimui dėl patvirtintinos pasaulinės rinkos priemonės 39-ojoje ICAO asamblėjoje. Papildomų teisėkūros veiksmų turėtų būti imamasi tik tuo atveju, kai tokia priemonė priimama 2016 m. Šiuo tikslu po 2016 m. ICAO asamblėjos Komisija turėtų pateikti išsamią ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai ir prireikus nedelsiant pasiūlyti priemones, atsižvelgiant į rezultatus;***

Or. en

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi

siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl direktyvos 9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(9) nustatytosios patikrintų išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais į trečiųjų šalių aerodromus ir iš jų, procentinės dalys ir kiti alternatyvūs orlaivių naudotojų pasirinkti metodai turėtų būti taikomi nuo 2014 m., kad orlaivių naudotojai turėtų pakankamai laiko suprasti šiuos metodus ir susiplanuoti savo skrydžių veiklą;

Pakeitimas

(9) nustatytosios patikrintų išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais į trečiųjų šalių aerodromus ir iš jų, procentinės dalys ir kiti alternatyvūs orlaivių naudotojų pasirinkti metodai turėtų būti taikomi nuo 2014 m. **iki 2016 m.**, kad orlaivių naudotojai turėtų pakankamai laiko suprasti šiuos metodus ir susiplanuoti savo skrydžių veiklą;

Or. en

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl direktyvos 10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(10) nedarant poveikio pasaulinei rinkos priemonei, kuri bus taikoma nuo 2020 m., su skrydžiais į besivystančias šalis ir iš jų susijusiems išmetamiesiems teršalams, jei

Pakeitimas

(10) nedarant poveikio pasaulinei rinkos priemonei, kuri bus taikoma nuo 2020 m., su skrydžiais į besivystančias šalis ir iš jų susijusiems išmetamiesiems teršalams, jei

atitinkamos šalies tonkilometrių kiekis yra mažesnis negu 1 % visos tarptautinės civilinės aviacijos tonkilometrių kiekio, ATLPS netaikoma 2014–**2020** m. Šiame pasiūlyme besivystančiomis laikomos tos šalys, kurioms šio pasiūlymo priėmimo metu taikomos lengvatinės sąlygos patekti į Sąjungos rinką pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 978/2012, tai yra tos, kurių Pasaulio bankas 2013 m. nepriskyrė prie didelės pajamos arba šiek tiek daugiau nei vidutines pajamas gaunančių šalių;

atitinkamos šalies tonkilometrių kiekis yra mažesnis negu 1 % visos tarptautinės civilinės aviacijos tonkilometrių kiekio, ATLPS netaikoma 2014–**2016** m. Šiame pasiūlyme besivystančiomis laikomos tos šalys, kurioms šio pasiūlymo priėmimo metu taikomos lengvatinės sąlygos patekti į Sąjungos rinką pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 978/2012, tai yra tos, kurių Pasaulio bankas 2013 m. nepriskyrė prie didelės pajamos arba šiek tiek daugiau nei vidutines pajamas gaunančių šalių;

Or. en

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl direktyvos 11 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(11a) įtraukus aviacijos sektorių į ATLPS sumažėjo neigiamas poveikis aplinkai dėl geografinės aprėpties sumažėjimo. Todėl, atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų mažinimo politiką visuose kituose sektoriuose, nuo 2015 m. ir vėliau leidimų pardavimo aukcione mastas turėtų būti 40 proc., kaip ir kituose sektoriuose. Linijinio mažinimo koeficientas turėtų būti taikomas kaip ir kitiems sektoriams;

Or. en

Pagrindimas

Su ribota aprėptimi ATLPS poveikis aplinkai smarkiai sumažėja, todėl aukcionuose parduodamų leidimų skaičiaus padidinimas ir viršutinės ribos sumažinimas gali iš dalies tai kompensuoti.

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl direktyvos 12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(12) po ICAO asamblėjos 2016 m. Komisija turėtų pateikti ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai, kad būtų galima atsižvelgti į pokyčius pasaulyje ir prireikus spręsti klausimą dėl nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo;

Pakeitimas

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Susijęs su 4 konstatuojamosios dalies pakeitimu.

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio pirmos pastraipos 1 punktas Direktyva 2003/87/EB 28 a straipsnio 1 dalies b punktas

Komisijos siūlomas tekstas

b) išmetamųjų teršalų, kurie išmetami vykdant skrydžius į šalis, nepriklausančias EEE, ir iš jų, kiekvienais 2014–2020 m. laikotarpio kalendoriniais metais, jei tokius skrydžius vykdantis orlaivių naudotojas atsisakė tam tikro apyvartinių taršos leidimų skaičiaus, atitinkančio su tais skrydžiais susijusių patikrintų išmetamųjų teršalų procentinę dalį, nustatytą pagal IIc priedą arba apskaičiuotą pagal 6 dalį;

Pakeitimas

b) išmetamųjų teršalų, kurie išmetami vykdant skrydžius į šalis, nepriklausančias EEE, ir iš jų, kiekvienais 2014–2016 m. laikotarpio kalendoriniais metais, jei tokius skrydžius vykdantis orlaivių naudotojas atsisakė tam tikro apyvartinių taršos leidimų skaičiaus, atitinkančio su tais skrydžiais susijusių patikrintų išmetamųjų teršalų procentinę dalį, nustatytą pagal IIc priedą arba apskaičiuotą pagal 6 dalį;

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 10**Pasiūlymas dėl direktyvos****1 straipsnio pirmos pastraipos 1 punktą**

Direktyva 2003/87/EB

28 a straipsnio 1 dalies c punktą

Komisijos siūlomas tekstas

c) išmetamųjų teršalų, išmetamų nekomerciniams orlaivių naudotojams vykdant skrydžius kiekvienais 2013–**2020** m. laikotarpio kalendoriniais metais, jei tais kalendoriniais metais orlaivių naudotojas vykdydamas aviacijos veiklą išmetė mažiau kaip 1000 tonų,

Pakeitimas

c) išmetamųjų teršalų, išmetamų nekomerciniams orlaivių naudotojams vykdant skrydžius kiekvienais 2013–**2016** m. laikotarpio kalendoriniais metais, jei tais kalendoriniais metais orlaivių naudotojas vykdydamas aviacijos veiklą išmetė mažiau kaip 1000 tonų,

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio pirmos pastraipos 1 punktą

Direktyva 2003/87/EB

28 a straipsnio 2 dalies antra pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Valstybės narės paskelbia kiekvienam orlaivių naudotojui nemokamai skirtų aviacijos apyvartinių taršos leidimų, susijusių su 2013–**2020** m. veikla, skaičių [Leidinių biurui: įrašykite datą, kuri yra keturi mėnesiai po šios direktyvos įsigaliojimo].

Pakeitimas

Valstybės narės paskelbia kiekvienam orlaivių naudotojui nemokamai skirtų aviacijos apyvartinių taršos leidimų, susijusių su 2013–**2016** m. veikla, skaičių **iki ...** *

[Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – keturi mėnesiai po šios direktyvos įsigaliojimo dienos].

Or. en

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio pirmos pastraipos 1 punktą

Direktyva 2003/87/EB

28 a straipsnio 3 dalies 1 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

3f nurodytas specialus rezervas turi būti sumažintas ir sudaryti 3 proc. Bet koks likusių leidimų skaičius panaikinamas.

Pagrindimas

Specialus rezervas turėtų išlikti 3 proc. nuo apyvartoje esančių leidimų skaičiaus, nes direktyvos taikymo sritis yra susiaurinama. Siekiant labiau susieti naudą aplinkai su pirmine ATLPS, visi po paskirstymo specialiame rezerve likę leidimai naujiems dalyviams turėtų būti panaikinti, ir valstybės narės neturėtų jais prekiauti aukcionuose, nes padidėtų išmetamųjų teršalų kiekis.

Pakeitimas 13

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio pirmos pastraipos 1 punktą

Direktyva 2003/87/EB

28 a straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Nukrypdamos nuo 3d straipsnio 3 dalies nuostatų, valstybės narės 2013–**2020** m. aukcionuose parduodamų ATL skaičių sumažina atitinkamai pagal taikant **28 straipsnio a–c punktus** joms priskirtų aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekį.

Pakeitimas

Nukrypdamos nuo 3d straipsnio 3 dalies nuostatų, valstybės narės 2013–**2016** m. aukcionuose parduodamų ATL skaičių sumažina atitinkamai pagal taikant **1 dalies a–c punktus** joms priskirtų aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekį.

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 14

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio pirmos pastraipos 1 punktą

Direktyva 2003/87/EB

28 a straipsnio 7 dalis

7. Po ICAO asamblėjos **2016m.** Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl ***pasaulinės rinkos priemonės, kuri turėtų būti taikoma išmetamiesiems teršalams nuo 2020 m., įgyvendinimo ir prireikus pateikia atitinkamus pasiūlymus.***

Jei pasaulinė priemonė nebūtų pradėta taikyti nuo 2020 m., ataskaitoje apsvairstoma, kaip derėtų reglamentuoti išmetamuosius teršalus, susijusius su skrydžiais į šalis, nepriklausančias EEE, ir iš jų nuo **2020** m. ir tol, kol tokios pasaulinės priemonės nebus. Savo ataskaitoje Komisija taip pat apsvairsto galimus problemų, galinčių iškilti taikant 1–4 dalis, sprendimo būdus, siekdama, kad visiems tuo pačiu maršrutu skrydžius vykdančioms orlaivių naudotojams būtų sudarytos vienodos sąlygos.“

7. Pagal ICAO asamblėjos **2016 m.** Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl ***pasiėktų rezultatų. Tuo atveju, kai susitariama dėl patvirtintos pasaulinės rinkos priemonės, toje ataskaitoje prireikus pateikiami pasiūlymai, atsižvelgiant į tuos pokyčius.***

Jei pasaulinė priemonė nebūtų pradėta taikyti nuo 2020 m., ataskaitoje apsvairstoma, kaip derėtų reglamentuoti išmetamuosius teršalus, susijusius su skrydžiais į šalis, nepriklausančias EEE, ir iš jų nuo **2016** m. ir tol, kol tokios pasaulinės priemonės nebus. Savo ataskaitoje Komisija taip pat apsvairsto galimus problemų, galinčių iškilti taikant 1–4 dalis, sprendimo būdus, siekdama, kad visiems tuo pačiu maršrutu skrydžius vykdančioms orlaivių naudotojams būtų sudarytos vienodos sąlygos.“

Or. en

Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiėktais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvairstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

Pakeitimas 15

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio pirmos pastraipos 1a punktas (naujas)

Direktyva 2003/87/EB

3 c straipsnio 2 dalis

3c straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nuo 2013 m. sausio 1 d. dvejų metų laikotarpiu bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 95 proc. ankstesnio laikotarpio aviacijos išmetamųjų teršalų kiekio, padauginto iš laikotarpio metų skaičiaus.

Nuo 2015 m. sausio 1 d. tokių leidimų skaičius mažinamas taikant 1,74 proc. linijinį koeficientą kiekvieniems kalendoriniams metams. Ta procentinė dalis gali būti peržiūrėta bendros šios direktyvos peržiūros metu.“

Or. en

Pagrindimas

Kadangi kitos pramonės šakos, kurioms taikoma ATLPS, turi sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį 21 proc. iki 2020 m., aviacijos sektoriuje šis kiekis sumažinamas tik 5 proc. Tai prieštaravo Europos Parlamento pozicijai 2008 m. vykusiose derybose. Parlamentas visuomet prašė taikyti vienodus rodiklius visoms pramonės šakoms. Įtraukus aviacijos sektorių į ATLPS gerokai mažėja neigiamas poveikis aplinkai dėl ribotos aprėpties. Kad būtų pasiektas ATLPS vientisumas aplinkos požiūriu, 1,74 proc. linijinis koeficientas taikomas kiekvieniems metams siekiant nustatyti vienodus ATLPS rodiklius visiems sektoriams.

Pakeitimas 16

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio pirmos pastraipos 1b punktą (naujas)

Direktyva 2003/87/EB

3 d straipsnio 2 dalis

3d straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nuo 2013 m. sausio 1 d. dvejų metų laikotarpiu 15 proc. leidimų parduodama aukcione. Nuo 2015 m. sausio 1 d. ir vėliau 40 proc. leidimų parduodama aukcione. Pastaroji procentinė dalis gali būti padidinta atsižvelgiant į bendros šios

direktyvos peržiūros rezultatus.“

Or. en

Pagrindimas

Kadangi aukcionuose vidutiniškai prekiaujama 40 proc. kitų sektorių apyvartinių taršos leidimų (paprastai 100 proc., ir tai yra sektoriaus, kuriam būdinga anglies dioksido nutekėjimo rizika, rodiklis), aukcionuose prekiaujama tik 15 proc. aviacijos apyvartinių taršos leidimų. Šis klausimas ilgą laiką vertintas kritiškai. Kadangi visiems skrydžiams ES oro erdvėje taikoma ATLPS, aviacija negali būti laikoma klasikiniu sektoriumi, kuriam būdinga anglies nutekėjimo rizika. Su ribota aprėptimi ATLPS poveikis aplinkai smarkiai sumažėja, todėl aukcionuose parduodamų leidimų skaičiaus padidinimas gali iš dalies tai kompensuoti.

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio pirmos pastraipos 1c punktą (naujas)

Direktyva 2003/87/EB

3 d straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

3d straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. „Valstybės narės iš prekybos leidimais gautas pajamas skiria kovai su klimato kaita, visų pirma tarptautiniu mastu mažinant išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir prisitaikyti prie klimato kaitos besivystančiose šalyse, taip pat finansuoti prisitaikymo bei kaitos poveikio mažinimo mokslinius tyrimus ir metodų vystymą, ypač aeronautikos ir pervežimo oru sektoriuose. Aukcionuose gaunamos pajamos taip pat turi būti naudojamos nedidelį teršalų kiekį išmetančiam transportui. Aukcione gautos pajamos taip pat turi būti naudojamos įnašams į Pasaulinį energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių fondą bei Ekologinį klimato fondą (JTBKKK) padengti bei priemonėms, kurios padėtų užkirsti kelią miškų naikinimui, finansuoti.

Valstybės narės reguliariai praneša

Komisijai apie veiksmus, kurių buvo imtasi pagal pirmą pastraipą.“

Or. en

Pagrindimas

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl direktyvos

Priedas

Direktyva 2003/87/EB

II c priedo lentelės 37 eilutė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

KINIJA, įskaitant HONKONGĄ, MAKAO
ir TAIVANĄ

Kiniją, įskaitant Honkongą **ir** Makao

Or. en

Pagrindimas

Taivanas turėtų būti įtrauktas kaip atskiras įrašas, o ne priskirtas prie Kinijos.

Pakeitimas 19

Pasiūlymas dėl direktyvos

Priedas

Direktyva 2003/87/EB

II c priedo lentelės 147a eilutė (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

TW – TAIVANAS

Pagrindimas

Taivanas turėtų būti įtrauktas kaip atskiras įrašas, o ne priskirtas prie Kinijos.

Pakeitimas 20**Pasiūlymas dėl direktyvos****Priedas**

Direktyva 2003/87/EB

II c priedo šešta pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Nedarant poveikio pasaulinei rinkos priemonei, kuri bus taikoma nuo 2020 m., 2014–**2020** m. laikotarpiu skrydžiams į besivystančias šalis ir iš jų, jei atitinkamos šalies tonkilometrių kiekis yra mažesnis negu 1 % visos tarptautinės civilinės aviacijos tonkilometrių kiekio, taikoma procentinė dalis lygi nuliui. Šiame pasiūlyme besivystančiomis laikomos tos šalys, kurioms šio pasiūlymo priėmimo metu taikomos lengvatinės sąlygos patekti į Sąjungos rinką pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 978/2012 ir kurių Pasaulio bankas 2013 m. nepriskyrė prie didelės pajamas arba šiek tiek daugiau nei vidutines pajamas gaunančių šalių.

Pakeitimas

Nedarant poveikio pasaulinei rinkos priemonei, kuri bus taikoma nuo 2020 m., 2014–**2016** m. laikotarpiu skrydžiams į besivystančias šalis ir iš jų, jei atitinkamos šalies tonkilometrių kiekis yra mažesnis negu 1 % visos tarptautinės civilinės aviacijos tonkilometrių kiekio, taikoma procentinė dalis lygi nuliui. Šiame pasiūlyme besivystančiomis laikomos tos šalys, kurioms šio pasiūlymo priėmimo metu taikomos lengvatinės sąlygos patekti į Sąjungos rinką pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 978/2012 ir kurių Pasaulio bankas 2013 m. nepriskyrė prie didelės pajamas arba šiek tiek daugiau nei vidutines pajamas gaunančių šalių.

Or. en

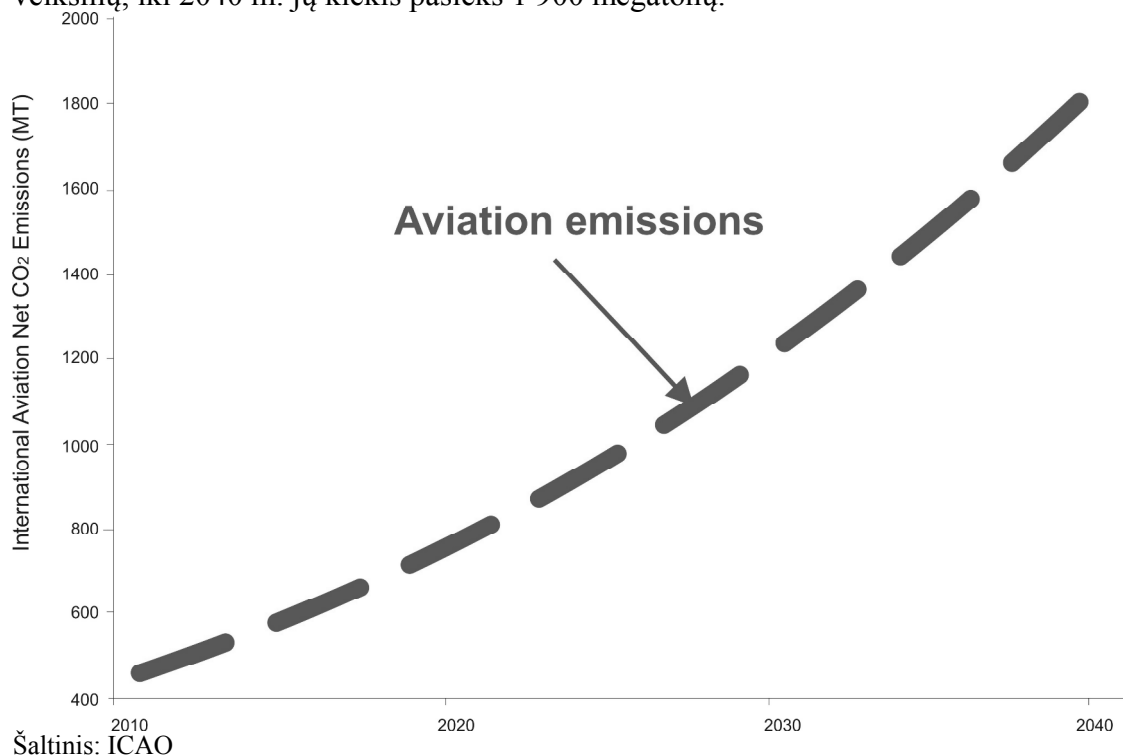
Pagrindimas

Dabartinė nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma tik iki 2016 m. ir būsimos ICAO asamblėjos. Vadovaudamasi ICAO išvadomis 2016 m. ir pasiektais rezultatais, Sąjunga turėtų apsvarstyti, ar reikia imtis papildomų veiksmų ir kokių veiksmų turėtų būti imtasi siekiant atsižvelgti į tarptautinių derybų rezultatus. Kadangi dabartinė nukrypti leidžianti nuostata baigia galioti 2016 m., įstatymų leidėjai turės pakankamai laiko tolesnei bendro sprendimo procedūrai užbaigti, jeigu ji būtų reikalinga, nes 2017 m. išmetamųjų teršalų leidimai turi būti grąžinti iki 2018 m. balandžio mėn.

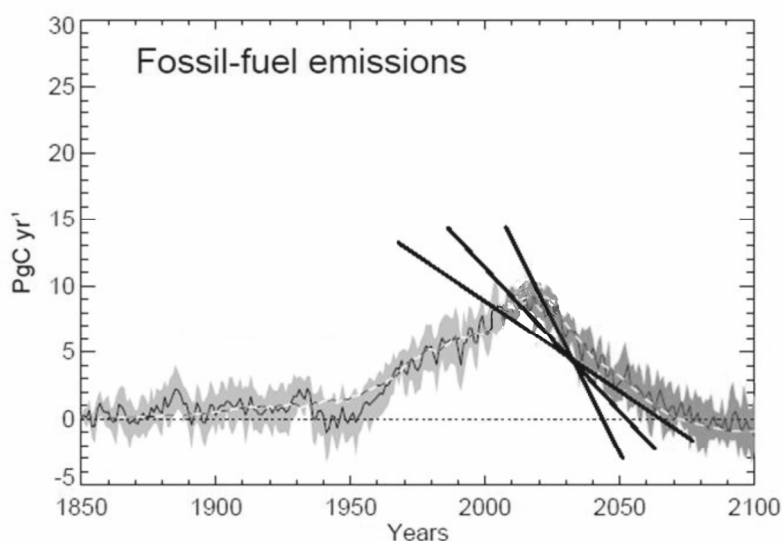
AIŠKINAMOJI DALIS

Kodėl reikia riboti aviacijos sektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį?

Aviacijos sektoriaus išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sparčiai didėja. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (angl. ICAO) prognozuoja, kad jei nebus imamasi veiksmų, iki 2040 m. jų kiekis pasieks 1 900 megatonų.



Remiantis kitais skaičiavimais, iki 2050 m. susikaups nuo 3 500 iki 4 500 megatonų išmetamųjų teršalų. 3,5 gigatonos sudaro 20 proc. kiekio, iki kurio, remiantis Tarpvyriausybine klimato kaitos komisija (TKKK), reikia sumažinti pasaulyje išmetamą dujų kiekį, jei 2050 m. siekiama klimato kaitą apriboti iki 2 laipsnių pagal Celsijų.



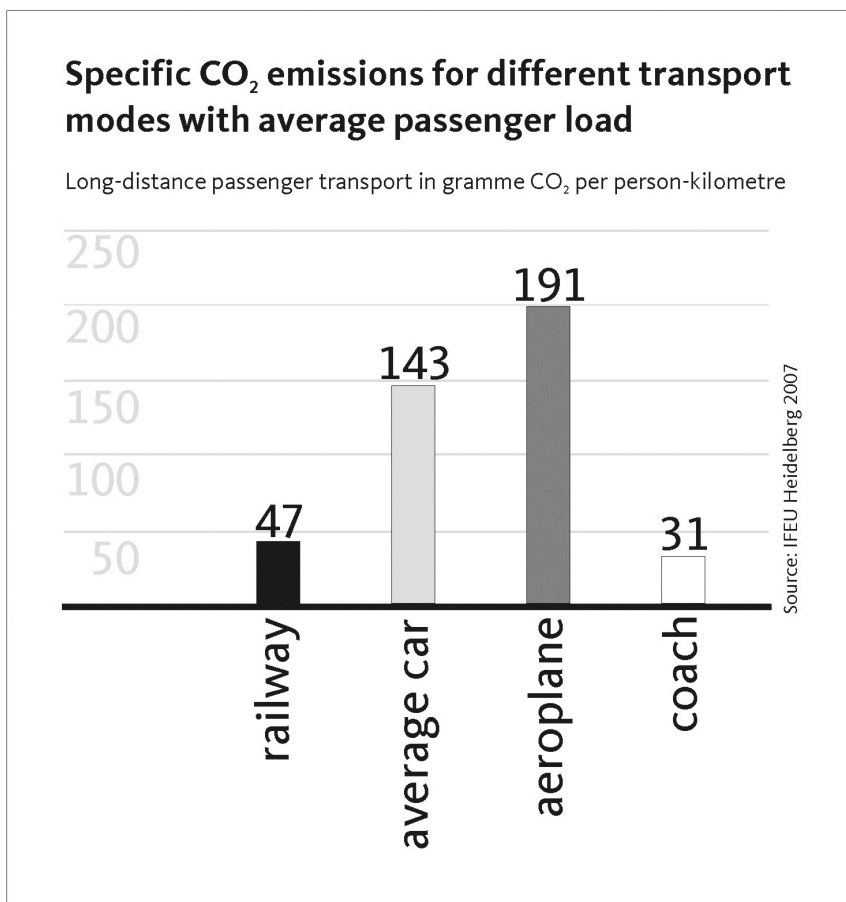
TKKK 2013 m. 5-osios ataskaitos duomenimis, iki 2050 m. pasaulyje išmetamas dujų kiekis turi būti gerokai sumažintas, jei norime dviem trečdaliais pasiekti tikimybę tais metais įgyvendinti 2 laipsnių pagal Celsijų tikslą.

Šaltinis: TKKK

PE522.946v01-00

Tarptautinė bendruomenė 1997 m. Kioto protokolu užduotį reguliuoti aviacijos sektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį patikėjo Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai. Kadangi Kioto protokolas nėra pakankamai veiksmingas sprendžiant klimato kaitos problemą, negalima neatsižvelgti į tai, kad bent jau Europos Sąjunga laikosi savo įsipareigojimo ir riboja išmetamą teršalų kiekį. Kita vertus, nebuvo imtasi jokių reikšmingų veiksmų siekiant apriboti aviacijos sektoriaus išmetamą teršalų kiekį.

Todėl taip pat privalu, kad aviacijos pramonė sąžiningai drauge su kitų transporto rūšių sektoriais prisidėtų prie pastangų kovojant su klimato kaita. Deja, aviacijos sektorius yra labiausiai klimatui kenkianti transporto rūšis; nors kitos transporto rūšys yra griežtai reglamentuojamos ir joms taikoma daugelis mokesčių bei rinkliavų, šis klausimas aviacijos sektoriuje Europos lygmeniu nebuvo sprendžiamas:



Po 2008 m. priimti teisės aktai: trečiųjų šalių kritika ir jos pagrindimas

Teisės aktas, kuriuo aviacijos sektorius įtraukiamas į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ES ATLPS), buvo priimtas po daugiau nei dvejus metus trukusių diskusijų; Taryboje vieningai jam pritarė visos suinteresuotosios šalys, o Europos Parlamente sulaukta daugiau kaip 90 proc. daugumos pritarimo. Pagrindinis teisės akto aspektas tas, kad jis taikomas visiems Europos skrydžiams, kai iš jos kylama ir joje leidžiamasi. Tai ir lėmė trečiųjų šalių kritiką. Vis dėlto po „American Airlines“ iškeltos bylos Europos Sąjungos Teisingumo Teismas nusprendė, kad šis teisės aktas visiškai atitinka tarptautinę teisę. Nors trečiosios šalys

skundėsi, kad kai kuriais atvejais tai reiškia nepakeliamą našta jų pramonei, išlaidos leidimams buvo visai nedidelės. Remiantis naujausiais duomenimis, „Ryanair“ išlaidos leidimams siekia 0,03 EUR, „Easyjet“ – 0,11 EUR (kitoms oro linijoms, kurių oro transporto laivynas nėra toks rentabilus, šios išlaidos gali būti šiek tiek didesnės). Išlaidos, patiriamos dėl ES valstybių narių ar trečiųjų šalių taikomų mokesčių ir rinkliavų, yra kur kas didesnės.

Šalis	Įstatymas	Skrydžio sąnaudos
Vokietija	<i>Luftverkehrssteuer</i>	Iki 42,18 EUR, atsižvelgiant į paskirties vietą
JK	Oro keleivio mokestis (angl. APD)	Iki 184 svarų sterlingų 6 000 mylių
JAV	Tarptautinis vežimo mokestis	16,30 dolerio vienam keleiviui
ES	Bendrijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema	0,03 EUR („Ryanair“) Iki 2 EUR tarpžemyniniam skrydžiui (nustatyta Komisijos)
Indija	Išvykimo mokestis + 10,3 proc. paslaugos mokestis (dėl oro uostų plėtojimo mokesčio Delyje)	7,40 EUR, 10 dolerių +19 EUR, 25 doleriai (tik Delyje)
Austrija	<i>Flugabgabegesetz</i>	Iki 35 EUR, atsižvelgiant į atstumą

Trečiosios šalys kaip svarbų argumentą pateikė tai, kad Europos Sąjungos teisės aktas yra neteisėtas dėl savo eksteritorialumo. Pasak Europos Sąjungos Teisingumo Teismo, šis argumentas yra nepagrįstas, nes teisės aktas taikomas tik skrydžiams, kai kylama ir leidžiamasi Europoje. Antra vertus, įsipareigojimas pateikti leidimus, be abejonės, didesnis tuo atveju, kai skrydžiai yra ilgesni. Bet tai nėra tik ES teisės aktams būdingas bruožas. Beje, nustatant nacionalines rinkliavas ir mokesčius, taikomas toks pat principas. Pvz., Didžiosios Britanijos mokestis, nustatytas skrendant į Meksiką, yra gerokai didesnis nei skrydžio į Kanadą mokestis, nors atstumą tarp Kanados ir Meksikos iš esmės sudaro Jungtinių Amerikos Valstijų teritorija, žr. žemėlapi:



skrendant į Torontą Kanada taiko 130 svarų sterlingų (156 EUR) oro keleivio mokestį (angl. APD);



skrendant iš Londono į Meksiką verslo klase (maždaug 5 000 mylių), taikomas 162 svarų sterlingų (195 EUR) oro keleivio mokestis.

ICAO procesas ir teisės aktas, kuriuo laikinai atidėtas orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymas (angl. *stop the clock*)

Nors kritika nėra pagrįsta, Europos Sąjunga atsiliepė į trečiųjų šalių argumentus. Teigiama, kad ES teisės aktu kliudoma įgyvendinti tarptautinį susitarimą. Tai niekad nebuvo tiesa, bet, rodydama gerą valią, Komisija pasiūlė vieniems metams apriboti šios sistemos taikymą ir ją taikyti tik Europos vidaus skrydžiams, kol 2013 m. rugsėjo ir spalio mėn. vyksiančioje ICAO generalinėje asamblėjoje bus pasiektas geresnis susitarimas.

Teisės akte aiškiai nurodyta, kad:

„Šiame sprendime numatyta nukrypti leidžianti nuostata susijusi tik su 2012 m. aviacijos išmetamų teršalų kiekiu.“

„(10) <...> Sąjunga siūlo šią nukrypti leidžiančią nuostatą siekdama sudaryti palankesnes sąlygas pasiekti susitarimą ICAO asamblėjos 38-ojoje sesijoje dėl realistinio pasaulinės rinkos priemonės parengimo tvarkaraščio po ICAO asamblėjos 38-osios sesijos ir dėl sistemos, pagal kurią būtų galima visapusiškai taikyti nacionalines ir regionines rinkos priemones tarptautinei aviacijai, kol dar netaikoma pasaulinė rinkos priemonė.“

ICAO asamblėja 2013 m. rugsėjo ir spalio mėn. priėmė rezoliuciją, į kurią įtraukė įpareigojimą „parengti pasaulinę rinkos priemonę tarptautinėje aviacijoje, atsižvelgiant į darbą, kurį reikalaujama atlikti 19 dalyje“. Tai svarbus žingsnis, bet, deja, rezoliucijoje yra ir daug reikalavimų bei išankstinių sąlygų. Todėl nėra visiškai aišku, ar ICAO asamblėjai 2016 m. iš tikrųjų pavyks priimti aiškias rinkos priemonės taisykles. Turi būti atsižvelgta į tai, kad ICAO asamblėja dar 2001 m. patvirtino apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, deja, realios pažangos nebuvo pasiekta:

2001 m. ICAO asamblėja:

c) prekyba išmetamųjų teršalų leidimais:

1) *pritaria* atviros prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemos tarptautinėje aviacijoje sukūrimui;

2013 m. ICAO asamblėja:

18. nusprendžia sukurti pasaulinę rinkos priemonės sistemą tarptautinėje aviacijoje, atsižvelgiant į darbą, kurį reikalaujama atlikti 19 dalyje;

Palyginti su itin skirtinga pažanga, padaryta pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (JT BKKK), vertėtų pažymėti, kad net 19-ojoje šalių konferencijoje Varšuvoje

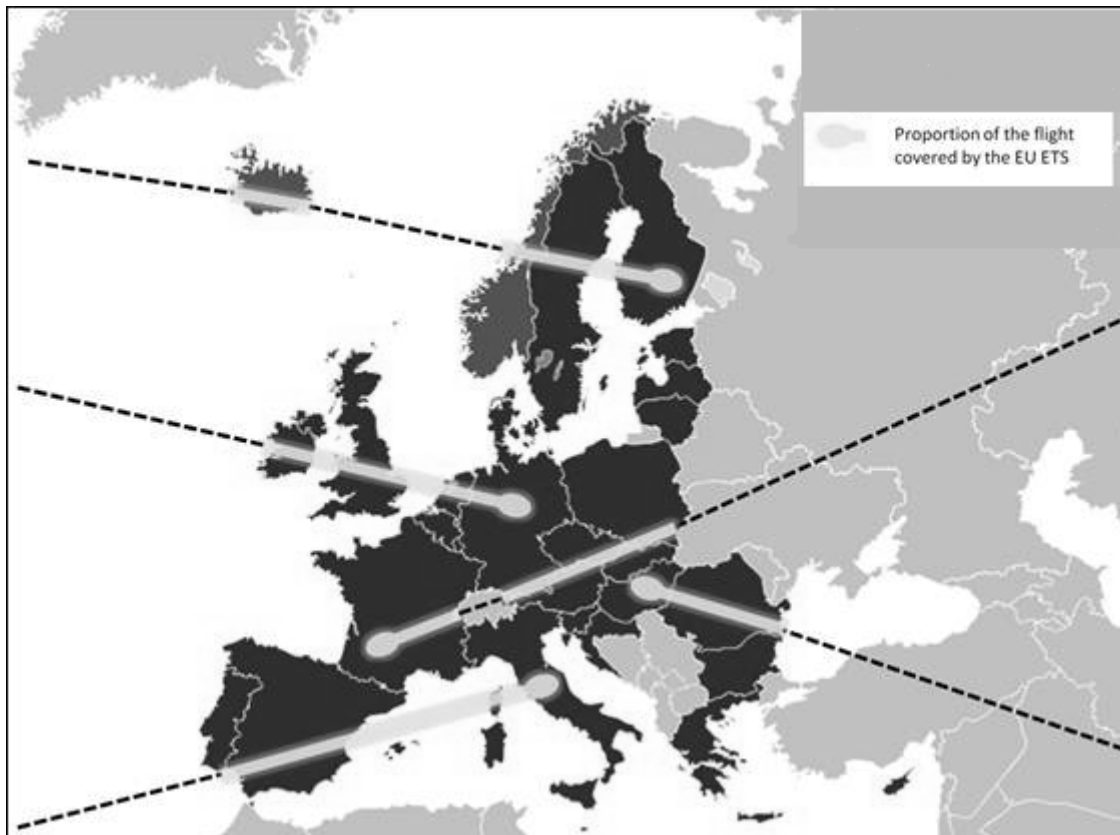
pasiekta konkretnių ir geresnių rezultatų negu ICAO asamblėjoje. Siekiant, kad Europos Sąjunga galėtų toliau keisti savo teisės aktus, labai svarbi sąlyga buvo patvirtinti sistemą, kurios pagrindu veiktų nacionalinės ir regioninės sistemos, pvz., ES sistema. Deja, taip neįvyko.

Apgailestaujama, kad aviacijos pramonė, kuriai daugiausia atstovavo Tarptautinė oro transporto asociacija (angl. IATA), smarkiai prieštaravo Europos Sąjungai ICAO procese, antra vertus, reikia pripažinti, kad IATA prisidėjo prie pasaulinio proceso. Pramonės įsipareigojimas iki 2050 m. išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 50 proc. yra daug didesnis, negu numatyta ICAO dokumente.

Pasekmės Europos Sąjungoje įvykus ICAO asamblėjai

Dauguma suinteresuotųjų šalių, pvz., Europos pigių skrydžių aviakompanijų asociacija (angl. ELFAA), kuri vykdo beveik 50 proc. Europos vidaus skrydžių, daugelis NVO ir Europos Parlamento narių prašo nekeisti dabartinio teisės akto. Tai reiškia, kad visi ATLPS reikalavimai, įskaitant skirtus tarpžemyniniams skrydžiams, kai kylama ir leidžiamasi Europoje, visam nuotoliui turėtų būti taikomi nuo kitų metų gegužės 1 d. Kiti (daugelis suinteresuotųjų šalių tokią poziciją pateikia neoficialiai) tvirtina, kad dabartinį laikinai atidėtą orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymą būtina pratęsti iki 2016 m. ar netgi 2020 m. Tai reikštų, kad daug metų sistema būtų taikoma tik Europos vidaus skrydžiams, net tuo atveju, kai jie būtų vykdomi ne Europos oro erdvėje.

Komisijos pasiūlyme, į kurį įtrauktas oro erdvės metodas, pateikiamas šių dviejų kraštutinių sprendimų kompromisas:



Šaltinis: Europos Komisija

Tai reiškia, kad visiems skrydžiams, kai kylama ir (arba) leidžiamasi Europoje, sistema taikoma tik tai daliai, kuria skrydis vykdomas Europos oro erdvėje. Pvz., skrydžio iš Paryžiaus ar Londono į Stambulo oro uostą (tai labai svarbu, nes Stambulas ruošiasi atidaryti didžiausią oro uostą pasaulyje) atveju sistema būtų taikoma iki Graikijos sienos, t. y. beveik 100 proc. Taikant laikinai atidėto orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymo nuostatą, tokiam skrydžiui sistema nebūtų taikoma išvis. Skrendant į oro uostą Jungtiniuose Arabų Emyratuose sistema pagal oro erdvės metodą būtų taikoma beveik pusei (50 proc.) skrydžio metu išmetamo teršalų kiekio.

Pranešėjo pasiūlymai

Pranešėjas iš esmės pritaria Europos Komisijos pasiūlymui. Nors pranešėjas ir toliau yra įsitikinęs, kad neturi būti pritariama trečiųjų šalių spaudimui, būtina atsižvelgti į tai, kad, visapusiškai įgyvendinant šią sistemą, gali būti pakenkta tarptautiniam procesui. Oro erdvės metodas turi daug privalumų, palyginti su laikinai atidėto orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymu:

- 1) aplinkos ir klimato apsauga:
Komisijos pasiūlyme nurodyta išmetamą teršalų kiekį sumažinti apie 40 proc., palyginti su pirminiu reglamentu, o, taikant laikinai atidėto orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymą, išmetamą teršalų kiekį numatoma sumažinti tik apie 20 proc.;
- 2) įtaka tarptautinėms deryboms:
paprasčiausias laikinai atidėto orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymo pratęsimas galėtų būti vertinamas kaip besąlygiškas Europos Sąjungos pozicijos atsisakymas. Jei tarptautiniu lygmeniu buvo padaryta tam tikra pažanga, tai iš esmės tik dėl Europos Sąjungos spaudimo. Daugelyje pasiūlymų, kuriuos svarsto ICAO, nebūtų nustatytas koks nors reikšmingai mažesnis aviacijos sektoriaus išmetamas teršalų kiekis, būtų tik svarstoma po 2020 m. pereiti prie anglies dioksido neišskiriančios ekonomikos. Pagrindinė ICAO strategija grindžiama kompensavimu (tai iš esmės reiškia švarios plėtros mechanizmą) ir biokuru. Aptariant esmines šių dviejų priemonių diskusijas Europos Sąjungoje, svarbu pateikti alternatyvą. Iš tikro, taikant mūsų sistemą, verčiama mažinti išmetamą teršalų kiekį, nei jeigu jis būtų tik 5 proc.;
- 3) konkurencinė Europos oro uostų ir aviacijos pramonės padėtis:
pasiūlymas dėl laikinai atidėto orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymo trukdo Europos oro linijų ir oro uostų konkurencingumui. Dideliems prie Europos Sąjungos esantiems oro uostams, pvz., Stambulo oro uostui, toks pratęsimas bus naudingas. Oro transporto bendrovės, daugiausia vykdančios vidaus skrydžius Europoje, patirs konkurencinių nepatogumų, palyginti su oro transporto bendrovėmis, kurios gali kryžmiškai subsidijuoti skrydžius Europos Sąjungoje;
- 4) teisinė padėtis:
akivaizdu, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimu ir Čikagos konvencija grindžiamas oro erdvės metodas visiškai atitinka tarptautinę teisę. ICAO taryba rugsėjo mėn. pradžioje vieningai pritarė oro erdvės metodui. ICAO rezoliucija, į kurią nėra įtrauktas oro erdvės metodas, šiuo klausimu nėra teisiškai privaloma, nes

ES ir dauguma kitų šalių yra nustačiusios nukrypti leidžiančias nuostatas.

Pranešėjo pasiūlyti pakeitimai

Kadangi pranešėjas siūlo kuo labiau laikytis Komisijos pasiūlymo, derėtų pateikti kai kuriuos pakeitimus.

1. Teisinė padėtis po 2016 m.

Dalinis direktyvos keitimas pateisinamas tik todėl, kad 2016 m. tikimės pasiekti proveržį dėl teisiškai privalomo pasaulinio aviacijos sektoriaus susitarimo. Nors tai – reali galimybė, ji nėra visiškai užtikrinta. Todėl būtų protinga oro erdvės metodą taikyti tik iki 2016 m., o nuo 2017 m. vėl taikyti visus ATLPS reikalavimus. Jei 2016 m. ICAO iš tikrųjų sudarytų tarptautinį susitarimą, Europos Sąjunga, be abejonės, turėtų būti pasirengusi atitinkamai iš dalies pakeisti teisės aktą.

2. Pakeitimai, kuriais didinami užmojai ir aplinkosauginis vientisumas, taip pat užtikrinamos tokios pat kaip ir kitoms pramonės šakoms galiojančios sąlygos

Aukcionuose parduodama tik 15 proc. aviacijos apyvartinių taršos leidimų, palyginti su 40 proc. leidimų vidurkiu kitose pramonės šakose. Viršutinė riba yra tik 5 proc., o kitose pramonės šakose – 21 proc. Tai visada buvo kritikuojama, ir Europos Parlamentas, jau 2007–2008 m. siekdamas pažangos teisėkūros srityje, reikalavo nustatyti vienodas sąlygas visoms pramonės šakoms. Taikant oro erdvės metodą, į ATLPS įtrauktas išmetamųjų dujų kiekis, palyginti su pradine sistema, mažinamas iki 40 proc. Siekiant apriboti aplinkai daromą žalą, būtų pagrįsta padidinti prekybos aukcione apimtis ir būtina sumažinti išmetamą teršalų kiekį (viršutinę ribą) bent jau iki tokio lygio, kurio kitos pramonės šakos turi laikytis jau nuo 2013 m. pradžios.

Galiojančių ES teisės aktų įgyvendinimas yra labai svarbus siekiant pažangos

Pranešėjas atkreipė dėmesį į tai, kad nors ES ATLPS taikoma tik Europos vidaus skrydžiams, panašu, kad šiuo metu kai kurios valstybės narės abejoja dėl teisės akto įgyvendinimo. Trečiosios šalys, pvz., Kinija ir Indija, nesutinka pateikti leidimų už skrydžius Europoje, pvz., iš Frankfurto į Londoną. Pranešėjui atrodo nepriimtina diskutuoti su Taryba dėl pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto rezultatų, kol nėra patikslinta, kad įgyvendinamas tik labai ribotas teisės aktas, kuriuo laikinai atidėtas orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymas. Negalime sutikti, kad trečiosios šalys, kaip antai Kinija ir Indija, vykdydamos veiklą Europos Sąjungoje, atsisakytų laikytis ES teisės aktų.

Labai svarbu priimti sprendimą iki balandžio mėn.

Visi subjektai, nepritariantys pirminei ES ATLPS aviacijos srityje redakcijai, – tai reiškia, kad ši sistema taikoma visiems tarpžemyniniams skrydžiams nuo išvykimo iki atvykimo vietos, – turi iki balandžio mėn. pasiekti susitarimą dėl iš dalies pakeistos direktyvos, kitaip gegužės 1 d. įsigalios pirminis teisės aktas. Todėl buvo susitarta dėl plačių užmojų tvarkaraščio, taip pat ir su atsakingais asmenimis Transporto ir turizmo komitete. Pranešėjas mano, kad būtina susitarti dėl dalinio pakeitimo, ir yra pasiruošęs diskutuoti su visomis suinteresuotosiomis šalimis, tačiau nerekomenduoja Europos Parlamentui apsiriboti kompromisu, kuriuo pratęsiamas dabartinis laikinai atidėtas orlaivių naudotojų įpareigojimų vykdymas.