

Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

► **B** EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 421/2014

2014 m. balandžio 16 d.

kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 129, 2014 4 30, p. 1)

pataisytas:

► **C1** Klaidų ištaisymas, OL L 140, 2014 5 14, p. 177 (421/2014)



**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES)  
Nr. 421/2014**

**2014 m. balandžio 16 d.**

**kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė**

**(Tekstas svarbus EEE)**

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<sup>(1)</sup>,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros<sup>(2)</sup>,

kadangi:

- (1) aviacijos sektorius pasižymi ypač tarptautiniu pobūdžiu. Tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų problemą sprendžiant globaliai atsiranda geriausios ilgalaikio tvarumo užtikrinimo perspektyvos;
- (2) Sąjunga siekia, kad ateityje būtų sudarytas tarptautinis susitarimas, kuriuo būtų kontroliuojamas aviacijos poveikis išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui, o iki to susitarimo Sąjungos aerodromus apimančios aviacijos veiklos poveikį klimato kaitai ji riboja savarankiškais priemonėmis. Siekiant užtikrinti, kad tų tikslų įgyvendinimas būtų remiamas ir kad jie vienas kitam neprieštarautų, tinkama atsižvelgti į pažangą ir pozicijas, priimtas tarptautiniuose forumuose, visų pirma, į 38-ojoje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) asamblėjos sesijoje 2013 m. spalio 4 d. priimtą rezoliuciją, kurioje pateiktas „Konsoliduotas pareiškimas, kad ICAO toliau vykdyt su aplinkos apsauga susijusią politiką ir praktiką“;

<sup>(1)</sup> Nuomonė priimta 2014 m. sausio 22 d. (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(2)</sup> 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2014 m. balandžio 14 d. Tarybos sprendimas.

## ▼B

- (3) todėl, siekiant išlaikyti postūmį, pasiektą 2013 m. vykusioje 38-ojoje ICAO asamblėjos sesijoje ir sudaryti palankesnes sąlygas pažangai būsimoje 2016 m. vykiančioje 39-ojoje ICAO asamblėjos sesijoje, pageidautina laikinai laikyti, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/87/EB<sup>(1)</sup> nustatyti reikalavimai įvykdomi laikotarpiu iki 2016 m. gruodžio 31 d. skrydžiams į Europos ekonominei erdvei (toliau – EEE) nepriklausančių valstybių aerodromus ir iš jų. Taip Sąjunga pabrėžia, kad teisiniai reikalavimai gali būti taikomi skrydžiams į EEE valstybių aerodromus ir iš jų ir kad tokiu pačiu būdu teisiniai reikalavimai gali būti taikomi su skrydžiais tarp tokių aerodromų susijusiems išmetamiesiems teršalams. Siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, taikant šią nukrypti leidžiančią nuostatą skrydžius tarp EEE valstybių aerodromų ir aerodromų, esančių valstybėse, kurios įstojo į Sąjungą 2013 m., turėtų būti laikomi skrydžiais tarp EEE valstybių;
- (4) primenama, kad pagal Direktyvą 2003/87/EB valstybės narės nustato, kaip bus naudojamos pardavus apyvartinius taršos leidimus aukcione gautos pajamos. Tos pajamos turėtų būti naudojamos klimato kaitos problemoms Sąjungos ir trečiosiose šalyse spręsti, *inter alia*, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimui, prisitaikymui prie klimato kaitos poveikio Sąjungoje ir trečiosiose šalyse, ypač besivystančiose šalyse, mokslinių tyrimų ir pokyčių finansavimui siekiant sušvelninti šį poveikį ir prisitaikyti, ypač aeronautikos ir oro transporto srityse, išmetamų dujų kiekio naudojant nedidelį teršalų kiekį išmetantį transportą sumažinimui ir Sąjungos sistemos administravimo išlaidų padengimui. Aukcione gautos įplaukos taip pat turėtų būti naudojamos įnašams į Pasaulinį energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių fondą padengti bei priemonėms, kurios padėtų užkirsti kelią miškų kirtimui, finansuoti. Pajamų, gautų pardavus apyvartinius taršos leidimus aukcione pagal Direktyvą 2003/87/EB, panaudojimo skaidrumas yra labai svarbus, užtikrinant Sąjungos įsipareigojimų vykdymą. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 525/2013<sup>(2)</sup> valstybės narės turi teikti Komisijai įplaukų, gautų pardavus tokius leidimus aukcione, ataskaitą;
- (5) šiame reglamente numatytais nukrypti leidžiančiomis nuostatomis atsižvelgta į dvišalio ir daugiašalio bendravimo su trečiosiomis valstybėmis, kurį Komisija tęs Sąjungos vardu, rezultatus, siekiant skatinti naudoti rinkos priemones, kuriomis mažinamas aviacijos išmetamų teršalų kiekis;

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013 dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo stebėsenos bei ataskaitų ir kitos su klimato kaita susijusios nacionalinio bei Sąjungos lygmens informacijos teikimo mechanizmo ir kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 280/2004/EB (OL L 165, 2013 6 18, p. 13).

**▼B**

- (6) primenama, kad Direktyvoje 2003/87/EB numatyta galimybė priimti priemones, kuriomis iš dalies keičiama tos direktyvos I priede išvardyta aviacijos veikla, kai trečioji valstybė nustato priemones siekdama mažinti aviacijos veiklos poveikį klimato kaitai;
- (7) derybose dėl visų Sąjungos susitarimų aviacijos srityje su trečio-siomis valstybėmis turėtų būti siekiama išsaugoti Sąjungos lanks-tumą imtis su aplinkosaugos klausimais susijusių veiksmų, įskai-tant priemones, kuriomis siekiama sumažinti aviacijos poveikį klimato kaitai;
- (8) siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo, svarbu, kad visiems to paties maršruto skrydžiams būtų taikomos tos pačios sąlygos;
- (9) siekiant toliau išvengti neproporcingos administracinės naštos nustatymo mažiausių orlaivių naudotojams, Direktyvos 2003/87/EB I priedą reikėtų papildyti laikinąja išimtimi. Todėl nekomercinių orlaivių, per metus išmetančių mažiau kaip 1000 tonų CO<sub>2</sub>, naudotojams ta direktyva neturėtų būti taikoma laiko-tarpiu nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d.;
- (10) dera sudaryti galimybes orlaivių naudotojams, kurie yra mažieji teršėjai, naudoti alternatyvų jų išmetamų teršalų patikrinimo metodą, kad būtų dar labiau sumažinta jiems tenkanti administra-cinė našta. Valstybės narės turėtų galėti įgyvendinti supaprasti-nimo priemones, kuriomis ypač atsižvelgiama į nekomercinių orlaivių naudotojų, kurie yra mažieji teršėjai, poreikius;
- (11) ypatingą dėmesį reikėtų skirti tam, kad būtų mažinamas atokiausių Sąjungos regionų patiriamų prieinamumo ir konkuren-cingumo problemų poveikis arba kad tos problemos būtų pašalintos. Turint tai minty, skrydžiams tarp aerodromo, esančio viename iš atokiausių regionų Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 349 straipsnio prasme, ir kitame EEE regione esančio aerodromo, taip pat turėtų būti taikoma pagal šį reglamentą nustatyta nukrypti leidžianti nuostata;
- (12) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą orlaivių naudotojams ir naciona-linės valdžios institucijoms, tinkama leisti nuostatas dėl apyvarti-nių taršos leidimų atsisakymo ir ataskaitų pateikimo terminų, susijusių su 2013 m. išmetamaisiais teršalais, įvykdyti iki 2015 m.;
- (13) taikant šią nukrypti leidžiančią nuostatą svarbu priminti, kad apyvartinių taršos leidimų orlaivių naudotojams skyrimo ir išda-vimo metodai išlieka tokie, kokie yra nustatyti Direktyvoje 2003/87/EB, t. y. grindžiami patikrintais tonkilometrių duome-nimis atitinkamą toje direktyvoje nurodytą laikotarpį atžvilgiu;

▼B

- (14) po 2016 m. ICAO asamblėjos sesijos Komisija, atsižvelgdama į tos sesijos rezultatus, turėtų Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti išsamią ataskaitą. Toje ataskaitoje Komisija, *inter alia*, turėtų apsvarstyti visas alternatyvas, kaip derėtų reglamentuoti išmetamuosius teršalus, susijusius su aviacijos veikla, ir prireikus nedelsdama pateiktų pasiūlymus dėl priemonių, siekiant užtikrinti, jog būtų atsižvelgta į pokyčius pasaulyje ir prireikus spręsti klausimą dėl nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo. Komisija turėtų taip pat skirti ypatingą dėmesį tam, kiek veiksmingas Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ES ATLPS) poveikis aplinkai, ir šiame kontekste taip pat konkrečiam aviacijos sektoriaus poveikiui, įskaitant geresnio taisyklių, taikytinų atitinkamai stacionariems įrenginiams ir aviacijos veiklai, suderinimo metodus;
- (15) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. nustatyti nukrypti leidžiančią laikiną nuostatą, taikomą apyvartinių taršos leidimų, susijusių su skrydžiais į ne EEE valstybes ir iš jų laikotarpiu nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d., stebėsenai, ataskaitų teikimui ir atsisakymui, taip pat palengvinti administracinę naštą ir supaprastinti sistemos administravimą valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl veiksmo masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydami Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (16) labai svarbu užtikrinti teisinį tikrumą orlaivių naudotojams ir nacionalinės valdžios institucijoms, atsižvelgiant į tai, kad nustatytas apyvartinių taršos leidimų atsisakymo terminas, kaip nurodyta Direktyvoje 2003/87/EB, yra 2014 m. balandžio 30 d. Todėl šis reglamentas turėtų būti taikomas nuo jo priėmimo dienos;
- (17) Direktyva 2003/87/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis*

Direktyva 2003/87/EB iš dalies keičiama taip:

1) Įterpiamas šis straipsnis:

*„28a straipsnis*

**Nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos iki tarptautinio susitarimo dėl vienos pasaulinės rinkos priemonės taikymo įgyvendinimo iki 2020 m.**

1. Nukrypdamos nuo 12 straipsnio 2a dalies, 14 straipsnio 3 dalies ir 16 straipsnio, valstybės narės laiko, kad tose nuostatose nustatyti reikalavimai yra įvykdyti, ir nesima prieš orlaivių naudotojus nukryptų veiksmų dėl:

a) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius į aerodromus, esančius šalyse, nepriklausančiose Europos ekonominei erdvei (toliau – EEE), ir iš jų;

**▼B**

- b) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio viename iš atokiausių regionų Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 349 straipsnio prasme, ir kitame EEE regione esančio aerodromo;
- c) apyvartinių taršos leidimų atsisakymo, jei apyvartinių taršos leidimų už 2013 m. patikrintus išmetamuosius teršalus, susijusius su skrydžiais tarp aerodromų, esančių EEE valstybėse, atsisakoma ne vėliau kaip 2015 m. balandžio 30 d. vietoj 2014 m. balandžio 30 d., o patikrintas 2013 m. tų skrydžių išmetamųjų teršalų kiekis pranešamas ne vėliau kaip 2015 m. kovo 31 d. vietoj 2014 m. kovo 31 d.

11a, 12 ir 14 straipsnių taikymo tikslais, su pirmoje pastraipoje nenurodytais skrydžiais susiję patikrinti išmetamieji teršalai laikomi orlaivių naudotojo patikrintais išmetamaisiais teršalais.

2. Nukrypstant nuo 3e straipsnio 5 dalies ir 3f straipsnio, orlaivių naudotojui, kuriam taikomos šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos, išduodamų nemokamų apyvartinių taršos leidimų skaičius proporcingai sumažinamas pagal tuose punktuose numatytą mažesnę atsisakytinų apyvartinių taršos leidimų skaičių.

Nukrypstant nuo 3f straipsnio 8 dalies, panaikinami apyvartiniai taršos leidimai, kurie nėra paskirstomi taikant pirmą pastraipą.

Ne vėliau kaip ►**C1** 2014 m. rugsėjo 1 d. ◀ valstybės narės paskelbia kiekvienam orlaivių naudotojui nemokamai skirtų aviacijos apyvartinių taršos leidimų, susijusių su veikla vykdoma laikotarpiu nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d., skaičių.

3. Nukrypdamos nuo 3d straipsnio, valstybės narės aukcione parduodamų aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičių sumažina proporcingai bendrai sumažintam išduotų apyvartinių taršos leidimų skaičiui.

4. Nukrypdamos nuo 3d straipsnio 3 dalies, kiekviena valstybė narė laikotarpiu nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d. aukcione parduodamų apyvartinių taršos leidimų skaičių sumažina atitinkamai pagal jai priskirtų aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais, kuriems netaikomos šio straipsnio 1 dalies a ir b punktų numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos, kiekį.

5. Nukrypstant nuo 3g straipsnio, orlaivio naudotojas neprivalo pateikti stebėsenos planų, kuriame būtų nustatytos priemonės, skirtos stebėti išmetamųjų teršalų kiekį ir teikti ataskaitas apie juos, jei tie teršalai susiję su skrydžiais, kuriems taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos, numatytos šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose.

6. Nukrypstant nuo 3g, 12, 15 ir 18a straipsnių, kai orlaivių naudotojas per metus iš viso išmeta mažiau kaip 25 000 tonų CO<sub>2</sub> teršalų, jo išmetamieji teršalai laikomi patikrintais, jei jie nustatyti naudojant mažiesiems teršėjams skirtą pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 606/2010 (\*) patvirtintą priemonę, kuri užpildoma Eurokontrolės pateiktais duomenimis, gautais taikant ATLPS pagalbinę priemonę. Nekomercinių orlaivių naudotojų atžvilgiu valstybės narės gali įgyvendinti supaprastintas procedūras, jei taikant tokias procedūras gaunami ne mažiau tikslūs duomenys negu taikant mažųjų teršėjų priemonę.

▼B

7. Taikant šį straipsnį skrydžiai tarp aerodromų, esančių EEE valstybėse ir aerodromų, esančių valstybėse, įstojusiose į Sąjungą 2013 m., laikomi skrydžiais tarp EEE šalių.

8. Komisija reguliariai ir ne rečiau kaip kartą per metus informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą apie derybų su Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO) pažangą ir apie Komisijos pastangas skatinant, kad tarptautiniu mastu trečiosios šalies priimtų rinkos priemonės. Po 2016 m. ICAO asamblėjos sesijos Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai turi pateikti ataskaitą dėl veiksmų, skirtų įgyvendinti tarptautinį susitarimą dėl pasaulinės rinkos priemonės, kuri turėtų būti taikoma nuo 2020 m. ir kuri padės nediskriminaciniu būdu sumažinti išmetamų šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekį, be kita ko, dėl valstybių narių pagal Reglamento (ES) Nr. 525/2013 17 straipsnį pateikiamos informacijos apie įplaukų panaudojimą.

Ataskaitoje Komisija nagrinėja, kaip derėtų reglamentuoti išmetamuosius teršalus, susijusius su skrydžiais į aerodromus, esančius EEE nepriklausančiose valstybėse, ir iš jų nuo 2017 m. sausio 1 d., ir, prireikus, pateikia pasiūlymus dėl reagavimo į tuos pokyčius. Ataskaitoje Komisija taip pat apsversto galimus kitų problemų, galinčių iškilti taikant šio straipsnio 1–4 dalis, sprendimo būdus, siekdama, kad visiems tuo pačiu maršrutu skrydžius vykdančioms orlaivių naudotojoms būtų sudarytos vienodos sąlygos.

(\*) 2010 m. liepos 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 606/2010 dėl Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) parengtos supaprastintos priemonės, kuria apskaičiuojamos apytikslės tam tikrų aplinką mažai teršiančių naudotojų orlaivių degalų sąnaudos, patvirtinimo (OL L 175, 2010 7 10, p. 25).“

2) I priedo stulpelis „Veikla“ pavadinime „Aviacija“ po j punkto papildomas šiuo punktu:

„k) nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. – skrydžiai, kurie, jei nebūtų taikomas šis punktas, būtų priskiriami šiai veiklos rūšiai ir kuriuos atlieka nekomercinės oro transporto priemonės naudotojas, vykdamas skrydžius, kurių bendras metinis išmetamų teršalų kiekis yra mažesnis kaip 1 000 tonų.“

## 2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną.

Jis taikomas nuo 2014 m. balandžio 30 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.