



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 20.12.2006
KOM(2006) 818 galutinis

2006/0304 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87/EB, įtraukiant aviacijos veiklą į šiltnamio efektą
sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą Bendrijoje**

(pateikta Komisijos)

{SEK(2006) 1684}

{SEK(2006) 1685}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

XXI amžiuje susisiekimasis oru tapo sudedamąja visuomenės gyvenimo dalimi, jis suteikė galimybę precedentu neturinčiu greičiu vežti keleivius ir krovinius dideliais atstumais ir paskatino Europos ir pasaulinę integraciją. Deja, aviacija taip pat prisideda prie klimato kaitos. 2004 m., palyginti su 2003 m., šiltnamio efektą sukeliančių išmetamųjų dujų kiekis Bendrijai tenkančioje tarptautinės aviacijos dalyje padidėjo dar 7,5 %, o bendras didėjimas nuo 1990 m. siekė 87 %. Jei ši tendencija tęsis, išmetamųjų teršalų Bendrijai tenkančioje tarptautinės aviacijos dalyje kiekio didėjimas iki 2012 m. daugiau kaip ketvirtadaliu sumažintų teršalų mažinimo, kuri Bendrija įsipareigojo įgyvendinti pagal Kioto protokolą, naudą aplinkai. Tarptautinei aviacijai dar netaikomas Kioto protokolas, todėl šis išmetamųjų teršalų kiekio didėjimas šiuo metu neturi teisinių padarinių. Tačiau tai nemažina jo reikšmės aplinkai, todėl ši klausimą reikės įtraukti į kiekvieną veiksmingą ir pažangią klimato politiką.

Šio pasiūlymo tikslas – atsižvelgti į aviacijai priskirtiną didėjančią poveikį klimato kaitai, įtraukiant aviaciją į Bendrijos prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistemą („Bendrijos sistema“).

- **Bendrosios aplinkybės**

2005 m. rugsėjo 27 d. Komisija priėmė Komunikatą dėl aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimo. Pagrindinė komunikato išvada – atsižvelgiant į galimą oro eismo plėtrą ateityje reikia imtis tolesnių politinių veiksmų ir priemonių siekiant spręsti aviacijos poveikio klimatui klausimą. Išnagrinėjusi daug galimybių, Komisija nusprendė siekti Bendrijos lygiu priimti naują rinkos priemonę ir teikti pirmenybę šiai priemonei, o ne kitoms finansinėms priemonėms, pvz., mokesčiams ir rinkliavoms, ir padarė išvadą, kad „*ekonominiu ir aplinkos apsaugos požiūriu būtų geriausia aviacijos sektoriaus poveikį klimato kaitai įtraukti į [Bendrijos] sistemą*“. Remdamasi šia išvada, Komisija paskelbė ketinanti pateikti atitinkamo teisės akto pasiūlymą ir pakvietė kitas Bendrijos institucijas apsvarstyti komunikate pateiktas rekomendacijas dėl politikos priemonių ir projekto. Šiuo pasiūlymu siekiama įgyvendinti šią svarbią strategijos dalį nedarant poveikio kitoms kovos su klimato kaita priemonėms ir laikantis visapusiško požiūrio, grindžiamo pažangesnėmis technologijomis ir geresniu orlaivių naudojimu (įskaitant oro eismo valdymo, mokslinių tyrimų tobulinimą ir pan.)¹.

2005 m. gruodžio 2 d. Aplinkos ministrų taryba priėmė išvadas, kuriose pripažino, kad geriausias sprendimas būtų įtraukti aviacijos sektorius į Bendrijos sistemą, ir paragino Komisiją iki 2006 m. pabaigos pateikti pasiūlymą dėl teisės akto. Europos Vadovų Taryba patvirtino pagrindines Aplinkos tarybos išvadas. 2006 m. balandžio 21 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė nuomonę dėl

¹ Visų pirma žr. COM(2005) 459 5 skyrių.

komunikato, kurioje teigė, kad būtų visiškai įmanoma įgyvendinti galimybę įtraukti aviaciją į Bendrijos sistemą. 2006 m. liepos 4 d. Europos Parlamentas priėmė rezoliuciją, kurioje pasveikino Komisijos komunikatą ir pripažino, kad prekyba išmetamųjų teršalų leidimais gali būti visapusiško priemonių rinkinio, skirto klausimams dėl aviacijos poveikio klimatui spręsti, sudedamąja dalimi, jei tik ji bus tinkamai parengta.

Pagrindinis Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos tikslas – užtikrinti tokią pastovią šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentraciją atmosferoje, kad klimato sistema būtų apsaugota nuo pavojingo antropogeninio poveikio. Bendrija ne kartą pareiškė, kad norint įgyvendinti šį tikslą, būtina užtikrinti, kad žemės paviršiaus metinė vidutinė temperatūra nepakiltų daugiau kaip 2°C palyginti su ikiindustrinio laikotarpio lygiu. Politikos kryptis ir priemonės, kurių tikslas – gerokai sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių išmetamųjų dujų kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu, ir kurios yra būtinos siekiant šio tikslo, turėtų būti taikomos visiems Bendrijos ekonomikos sektoriams.

Į teršalų išmetimo ribojimo ir mažinimo tikslus, patvirtintus pagal Kioto protokolą, įtraukti vidaus aviacijos išmetami teršalai, tačiau neįtraukti tarptautinių skrydžių metu išmetami teršalai. Tačiau pagal Kioto protokolo įpareigojimus šalys „veikdamos atitinkamai per Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (...), siekia riboti ir mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų (...) išmetimus iš orlaivių (...) degalų talpyklų“. 2004 m. vykusiame šeštajame Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (TCAO) Aviacijos aplinkos apsaugos komiteto posėdyje buvo nuspręsta, kad aviacijai skirta išmetamųjų teršalų leidimų prekybos sistema, kuri būtų nustatyta naujajame teisiniame dokumente ir kurią remtų TCAO „...atrodo pakankamai nepatraukli ir nereikėtų siekti ją įgyvendinti“. Tačiau TCAO asamblėjos rezoliucijoje Nr. 35–5 pritariama atvirai išmetamųjų teršalų leidimų prekybai ir prašoma parengti teisiškai neprivalomas rekomendacijas, kuriomis vadovaudamasi valstybės savo ruožtu įtrauktų tarptautinės aviacijos išmetamus teršalus į savo išmetamųjų teršalų prekybos sistemas. Komisija ir valstybės narės remia ir dalyvauja atliekant šį darbą, kurį TCAO ketina baigti 2007 m. Šis klausimas bus aptartas 2007 m. rugsėjo mėn. vyksiančioje TCAO asamblėjoje. Bet koku atveju neplanuojama, kad šis pasiūlymas įsigalios anksčiau. Bendro sprendimo procedūros metu bus atitinkamai atsižvelgta į galutines TCAO rekomendacijas. Šio pasiūlymo tikslas – nustatyti aviacijos išmetamųjų teršalų leidimų prekybos modelį, kuriuo galima būtų remtis ES bendradarbiaujant su pagrindiniais tarptautiniais partneriais ir kurį galima būtų naudoti ar skatinti kurti panašias sistemas visame pasaulyje. Komisija taip pat pritaria pasaulinio susitarimo tikslui, kad galima būtų veiksmingai spręsti aviacijos išmetamųjų teršalų problemas pasaulio mastu.

- **Pasiūlymo srityje taikomos nuostatos**

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 (su pakeitimais). Šio pasiūlymo tikslas – iš dalies pakeisti Direktyvą 2003/87/EB, įtraukiant aviaciją į Bendrijos sistemą.

- **Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymo tikslas – apsaugoti, palaikyti ir gerinti aplinkos kokybę mažinant aviacijos poveikį klimatui. Jis atitinka bendrąją susisiekiimo politiką, nes skatinama tausi susisiekiimo oru plėtra.

2. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijų metodai, pagrindiniai tiriamieji sektoriai ir bendras respondentų apibūdinimas

2005 m. rugsėjo mėn. komunikatas buvo paskelbtas visuomenei atviroje aviacijos ir klimato kaitos konferencijoje, kuri buvo surengta per 2005 m. Žaliąją savaitę.

Siekiant toliau plėtoti komunikate aptartus klausimus, įgyvendinant antrąjį Europos klimato kaitos programos (EKKP II) etapą, buvo įkurta aviacijos darbo grupė, turinti teikti Komisijai rekomendacijas apie būdus įtraukti aviaciją į Bendrijos sistemą. Grupę sudarė valstybių narių ekspertai ir pagrindinių suinteresuotųjų šalių, įskaitant pramonės, vartotojų ir aplinkos organizacijas, atstovai.

Atsakymų santrauka, ir kaip į juos buvo atsižvelgta

Į informaciją, surinktą konsultuojantis su suinteresuotosiomis šalimis, buvo atsižvelgta rengiant siūlomos sistemos projektą. Išsami informacija apie rengimą pateikta poveikio vertinimo ataskaitoje.

Nuo 2005 m. kovo 11 d. iki 2005 m. gegužės 6 d. vyko atviros konsultacijos internete. Komisija gavo 5 758 atsakymus. Su rezultatais galima susipažinti tinklavietėje http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Susijusios mokslo ir (arba) tyrimo sritys

(1) Klimato kaitos mokslas; (2) aviacijos pramonės, įskaitant orlaivių gamintojus, oro uostų institucijas ir oro vežėjus, patirtis; (3) modeliavimo patirtis; (4) išmetamųjų teršalų įverčiai ir oro eismo duomenys.

Taikyti metodai

Modeliavimas taikant formalius matematinius modelius ir statistiniais duomenimis pagrįsti apskaičiavimai.

Pagrindinės organizacijos ir (arba) ekspertai, su kuriais konsultuotasi

Nacionalinės, regioninės ir vietos administracijos, pramonės asociacijos, prekybos organizacijos, aplinkos organizacijos, vartotojų organizacijos, mokslo ir tyrimų institutai bei kiti Komisijos generaliniai direktoratai.

Gautų ir panaudotų patarimų santrauka

Vieningai pritarta, kad aviacija prisideda prie klimato kaitos, ir pripažinta, kad būtina imtis priemonių šiam klausimui spręsti. Pirmenybė buvo suteikta išmetamųjų teršalų prekybai, o ne mokesčiams ar rinkliavoms. Aptariant sistemos struktūrą buvo plačiai pripažinta, kad pagal sistemą prisiimami išsipareigojimai turėtų būti taikomi orlaivių naudotojams. Nors geografinės sistemos aprėpties klausimu sutarimas nebuvo pasiektas, buvo plačiai sutarta, kad leidimų skaičių ir jų paskirstymo procesą reikėtų suderinti. Dauguma šalių, su kuriomis buvo konsultuotasi, manė, kad ši sistema turėtų būti atviros prekybos sistema, tačiau ji neturėtų neigiamai veikti Bendrijos sistemoje taikomos apskaitos sistemos.

Priemonės viešai skelbti ekspertų rekomendacijas

Galutinė ataskaita ir kiekvieno Aviacijos darbo grupės posėdžio darbotvarkės, pagrindiniai dokumentai ir pristatymai yra viešai paskelbti tinklavietėje http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm. Šioje tinklavietėje taip pat paskelbtos suinteresuotųjų šalių pateiktos pozicijos, kurios pridėtos prie protokoluose įrašytų nuomonių.

• **Poveikio vertinimas**

Prie 2005 m. rugsėjo mėn. komunikato buvo pridėtas poveikio vertinimas, kuriame buvo įvertintos kelios politikos galimybės, kurias būtų galima įgyvendinti siekiant mažinti aviacijos poveikį klimatui. Poveikio įvertinime nustatyta, kad prekyba išmetamųjų teršalų leidimais yra veiksmingiausias sprendimas tiek aplinkos, tiek ekonomikos atžvilgiu.

Prie šio pasiūlymo pridedamas tolesnio poveikio vertinimas. Jame aptariami konkretūs aviacijos įtraukimo į Bendrijos sistemą modeliai ir politikos galimybės. Įvertinime nustatyta, kad kiekvienas oro vežėjas, vykdamas skrydžius į sistemą įtrauktu maršrutu, bus vertinamas vienodai, todėl galima manyti, kad oro vežėjai užkraus vartotojams didžiąją dalį ar net visas išlaidas, susijusias su atitiktis reikalavimais. Tačiau tai turėtų tik menką poveikį prognozuojamam paklausos prieaugiui, kuris sumažėtų nuo 142 %, jei niekas nebūtų keičiama, iki ne mažiau kaip 135 % 2005–2020 m. visų išvykstančių ir atvykstančių orlaivių atžvilgiu. Bus išvengta didesnio poveikio konkurencijai tarp oro vežėjų. Pagrindinis skirtumas tarp oro vežėjų – tai kelionių trukmė, naudojamų orlaivių amžius ir naudingoji apkrova. Taigi poveikis vežėjams, kurie keliauja mažesniais atstumais, naudoja senesnius orlaivius ar skraidina mažiau keleivių ar krovinių, bus didesnis, palyginti su ekonomiškiau kurą vartojančiais vežėjais. Bus išvengta didesnio poveikio konkurencijai tarp oro uostų ir turizmui. Tačiau bet koki pavojų turizmui būtų galima sumažinti įtraukiant į sistemą visus išvykstančius ir atvykstančius orlaivius.

Komisija atliko poveikio vertinimą, kaip nustatyta jos darbo programoje, ataskaita pateikta tinklavietėje http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

• Siūlomų veiksmų santrauka

Siūloma direktyva iš dalies pakeistų Direktyvą 2003/87/EB, įtraukiant aviaciją į Bendrijos sistemą.

Pagal galiojančią Bendrijos sistemą operatoriams paskirstomas tam tikras leidimų skaičius, ir kiekvienas leidimas suteikia jiems teisę per metus išmesti vieną anglies dioksido toną. Nustatant bendrą paskirstytų leidimų skaičių nustatoma visų sistemos dalyvių bendrų išmetamųjų teršalų riba. Operatoriai kasmet iki balandžio 30 d. privalo grąžinti leidimus, kurie atitiktų jų išmestų teršalų kiekį. Operatoriai gali prekiauti leidimais, kad išmetamųjų teršalų kiekis būtų mažinamas tose srityse, kur tai labiausiai ekonomiškai naudinga.

Reikalavimai stebėti išmetamuosius teršalus ir teikti ataskaitas įsigalios nuo 2010 m. Nuo 2011 m. aviacijos išmetamiems teršalams bus taikoma didžiausia riba, ir orlaivių naudotojai privalės grąžinti leidimus, kurie atitiktų jų išmestų teršalų kiekį.

Pagrindiniai aspektai yra šie:

- už sistemoje nustatytų įpareigojimų vykdymą bus atsakingi orlaivių naudotojai;
- nuo 2012 m. sausio 1 d. į sistemą įtraukiami visi skrydžiai į bet kurią Bendrijos oro uostą ar iš jo. Skrydžiai tarp Bendrijos oro uostų įtraukiami į sistemą nuo 2011 m. sausio 1 d.;
- valstybės orlaivių skrydžiai, skrydžiai pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, skrydžiai žiediniu maršrutu, skrydžiai, kurių tikslas – išbandyti navigacijos įrangą ar mokymas, gelbėjimo skrydžiai ir orlaivių, kurių didžiausia kilimo masė nesiekia 5 700 kg, skrydžiai į sistemą įtraukti nebus;
- siekdama spręsti kitų išmetamųjų dujų poveikio klausimą, iki 2008 m. pabaigos Komisija po išsamaus poveikio vertinimo pateiks pasiūlymą, kurio tikslas – spręsti aviacijos išmetamo azoto oksido problemas;
- siekiant vengti dubliavimosi ir perteklinio orlaivių naudotojų administravimo, kiekvieną orlaivio naudotoją, įskaitant trečiųjų šalių orlaivių naudotojus, administruos tik viena valstybė narė;
- priešingai, nei šiuo metu galiojanti sistema, leidimų paskirstymo metodas bus suderintas visoje Bendrijoje;
- bendras aviacijos sektoriui skirtinas leidimų skaičius bus nustatytas Bendrijos lygmeniu remiantis vidutiniais aviacijos išmetamųjų teršalų kiekiais 2004–2006 m.;
- tam tikra nustatyta bendro leidimų skaičiaus procentinė dalis bus nemokamai paskirstyta paraišką pateikusiems orlaivių naudotojams remiantis atskaitos kiekiu (anksčiausiai teikiamos su 2008 m. duomenimis susijusios paraiškos). 2011–2012 m. ši procentinė dalis bus lygi vidutinei procentinei daliai, kurią pasiūlo

valstybės narės, įskaitant aukcione parduodamą dalį, numatytą nacionaliniuose paskirstymo planuose. Vėliau šis metodas bus persvarstytas, atsižvelgiant į bendrojo išmetamųjų teršalų leidimų prekybos sistemos persvarstymo rezultatus;

- išsami informacija apie pardavimo aukciono būdu sistemą, pvz., tinkamą pardavimo struktūrą ir terminus, bus pateikta Komisijos reglamente. Įplaukos iš aukcionų turėtų būti panaudotos siekiant mažinti klimato kaitos poveikį ir prie jo prisitaikyti bei kompensuoti administracines išlaidas;
- orlaivių naudotojai, kaip ir kiti Bendrijos sistemos dalyviai, turės stebėti savo išmetamo anglies dioksido kiekį ir iki kiekvienų metų kovo 31 d. pranešti apie jį savo administruojančios valstybės narės kompetentingai institucijai. Ataskaitos turi būti patikrintos, kad būtų įsitikinta jų tikslumu. Pasiūlyme nustatyti pagrindiniai išmetamųjų teršalų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo principai bus išplėtoti rekomendacijose;
- orlaivių naudotojai galės pirkti leidimus iš kitų Bendrijos sistemoje dalyvaujančių sektorių, kad turėtų leidimų visam savo išmetamų teršalų kiekiui;
- orlaivių naudotojai taip pat galės iki tam tikro suderinto lygio, kuris prilygs valstybių narių nacionaliniuose paskirstymo planuose kitiems Bendrijos sistemoje dalyvaujantiems sektoriams nustatytų ribų vidurkiui, naudotis iš bendro įgyvendinimo ar švarios plėtros mechanizmų (angl. JI/CDM) gautais projektų kreditais – vadinamaisiais teršalų mažinimo vienetais ir patvirtintais teršalų mažinimo vienetais;
- vidaus aviacija bus įtraukta į sistemą ir vertinama lygiai taip pat, kaip ir tarptautinė aviacija;
- ypatingai svarbius klausimus, susijusius su oro paslaugų teikimu atokiuose ir izoliuotuose regionuose, kurie yra labiausiai priklausomi nuo oro susisiekimo paslaugų, geriausia spręsti pasitelkus esamas priemones, pavyzdžiui, su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus arba socialinio pobūdžio pagalbą pagal Sutarties 87 straipsnio 2 dalį.

• **Teisinis pagrindas**

Pasiūlymo teisinis pagrindas – Sutarties 175 straipsnis (jis taip pat buvo Direktyvos 2003/87/EB teisinis pagrindas).

• **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas tik tada, jeigu pasiūlymas nepriklauso išimtinai Bendrijos kompetencijai.

Valstybės narės vienos negali deramai pasiekti pasiūlyme numatytų tikslų dėl šių priežasčių:

- Išmetamųjų teršalų prekyba ekonominės naudos duos tik tada, kai leidimais bus galima prekiauti ir jie bus pripažįstami visoje Bendrijoje. Kad tai būtų pasiekta, būtina nustatyti bendrą sistemą.

- Atsižvelgiant į aukštą Bendrijos oro susisiekimo rinkos integracijos lygį, skirtingos politikos taikymas valstybėse narėse galėtų iškraipyti konkurenciją.

Bendrijos lygio priemonė leis geriau pasiekti pasiūlymo tikslus dėl šių priežasčių:

- Suderintus veiksmus, kurių tikslas – mažinti aviacijos poveikį klimato kaitai, geriausia įgyvendinti priimant atitinkamus teisės aktus Bendrijos lygmeniu. Visi Bendrijos oro uostuose veikiantys oro vežėjai būtų vertinami vienodai, todėl konkurencijos iškreipimai būtų kuo mažesni.
- Taryba ir Europos Parlamentas paragino Komisiją pateikti pasiūlymą dėl Bendrijos priemonės ir pripažino prekybos išmetamųjų teršalų leidimais potencialą. Reikia iš dalies pakeisti Direktyvą 2003/87/EB, įtraukiant aviaciją į Bendrijos sistemą.
- Bendrija yra svarbi pasaulio aviacijos dalyvė, jai tenka maždaug pusė išsivysčiusių šalių išmetamo anglies dioksido kiekio, apie kurį pranešama pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją, tarptautinėje aviacijoje.
- Šiuo pasiūlymu Bendrijos sistema iš dalies keičiama nustatant bendrą sistemą, tačiau įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo užduotys bus patikėtos valstybėms narėms, kurios gali atlikti jas geriau.

Todėl šis pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl šių priežasčių:

- Šiuo pasiūlymu reglamentuojami tik tie klausimai, kurie yra būtini siekiant užtikrinti deramą sistemos veikimą ir užkirsti kelią konkurencijos iškreipymams, kuriuos galėtų sukelti skirtingas orlaivių naudotojų vertinimas valstybėse narėse. Siekiant užtikrinti derėjimą ir mažinti įgyvendinimo išlaidas pasiūlyme kiek įmanoma panaudojama esama Bendrijos sistemos struktūra. Jei pagal esamą sistemą taikomos procedūros netinka aviacijos sektoriui, taikytinos ypatingos nuostatos, kurios buvo parengtos išsaugant sistemos paprastumą ir jos visapusišką naudą aplinkai.
- Išmetamųjų teršalų prekyba gali būti taikoma siekiant mažesnėmis sąnaudomis, palyginti su kitomis priemonėmis, gerinti aplinką, todėl ši prekyba yra veiksmingiausias būdas spręsti aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų klausimą.

- **Pasirinkta priemonė**

Siūloma priemonė: direktyva.

Kitos priemonės nebūtų tinkamos dėl toliau nurodytos priežasties.

Siekiant įtraukti aviaciją į Bendrijos sistemą, ši direktyva iš dalies keičia kitą direktyvą, todėl kitos priemonės nebūtų tinkamos.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Išlaidos veiklai pagal šią direktyvą, bus skiriamos iš aplinkos finansinės priemonės (LIFE+ programa 2007–2013 m.). Papildomai jokios sumos neprašoma.

5. PAPILDOMA INFORMACIJA

- **Persvarstymo, pakeitimo, laikino galiojimo sąlyga**

Pasiūlyme numatyta pakeitimo sąlyga.

- **Koreliacijos lentelė**

Valstybės narės privalo pateikti Komisijai nacionalinių nuostatų, kuriomis ši direktyva perkeliama į nacionalinę teisę, tekstus bei tų nuostatų ir šios direktyvos koreliacijos lentelę.

- **Europos ekonominė erdvė**

Siūlomas teisės aktas susijęs su EEE, todėl turėtų būti taikomas visai Europos ekonominei erdvei.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87/EB, įtraukiant aviacijos veiklą į šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą Bendrijoje

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 175 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą²,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę³,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁴,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁵,

kadangi:

- (1) 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatančia šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičiančia Tarybos direktyvą 96/61/EB⁶ buvo nustatyta šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistema Bendrijoje, siekiant skatinti taupų ir ekonomiškai veiksmingą išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimą.
- (2) Pagrindinis Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos, kuri Europos bendrijos vardu buvo patvirtinta 1993 m. gruodžio 15 d. Tarybos sprendimu 94/69/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos sudarymo⁷ tikslas – užtikrinti tokią pastovią šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentraciją atmosferoje, kad klimato sistema būtų apsaugota nuo pavojingo antropogeninio poveikio. Bendrija ne kartą pareiškė, kad norint įgyvendinti šį tikslą bendras metinis vidutinis temperatūros pakilimas pasaulyje neturėtų būti didesnis kaip 2°C, palyginti su ikiindustrinio laikotarpio lygiu. Naujausi mokslo tyrimai ir darbai rodo, kad siekiant

² OL C , [data], p. .

³ OL C , [data], p. .

⁴ OL C , [data], p. .

⁵ OL C , [data], p. .

⁶ OL L 275, 2003 10 25, p. 32. Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/101/EB (OL L 338, 2004 11 13, p. 18).

⁷ OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

šio ilgalaikio temperatūros tikslo, pasaulio šiltnamio efektą sukeliančių išmetamųjų dujų kiekiai turėtų pasiekti aukščiausią lygį per du dešimtmečius, o tuomet turėtų būti sumažinti bent 15 %, o palyginti su 1990 m. lygiu – galbūt net 50 %. Tarptautiniame kovos su klimato kaita procese dar nenustatyta, kokių mastu valstybės turi sumažinti išmetamųjų teršalų kiekius po 2013 m., kad galėtų stabilizuoti šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentraciją. Kadangi ši direktyva turi būti suderinama su ES veikla, kuria ji prisideda siekiant ilgalaikio su temperatūra susijusio tikslo, leidimų skyrimo orlaivių naudotojams metodai ir pagrindas pagal šią direktyvą po minėtos datos turėtų būti persvarstyti atsižvelgiant į mokslo pažangą ir politikos pokyčius tarptautiniu mastu.

- (3) Pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją visos šalys privalo parengti ir įgyvendinti nacionalines, o tam tikrais atvejais ir regionines programas, į kurias būtų įtrauktos priemonės, skirtos mažinti klimato kaitos poveikį.
- (4) Kioto protokolas, patvirtintas 2002 m. balandžio 25 d. Tarybos sprendimu 2002/358/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolo patvirtinimo Europos bendrijos vardu ir bendro jame numatytų įsipareigojimų vykdymo⁸, įpareigoja išsivysčiusias šalis veikiant per Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (TCAO) siekti riboti ar mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kurioms netaikomas Monrealio protokolas, išmetimą iš orlaivių.
- (5) Nepaisant to, kad Bendrija nėra 1944 m. Čikagos konvencijos susitariančioji šalis, visos valstybės narės yra šios konvencijos susitariančiosios šalys bei TCAO narės ir pasauliniu mastu bendradarbiaudamos su kitomis valstybėmis nuolat remia rinkos priemonių kūrimą. 2004 m. vykusiame šeštajame TCAO aviacijos aplinkos apsaugos komiteto posėdyje buvo nuspręsta, kad specialiai aviacijai skirta išmetamųjų teršalų prekybos sistema, kuri būtų nustatyta naujame teisės akte ir kurią remtų TCAO, atrodo pakankamai nepatraukli ir nereikėtų siekti ją įgyvendinti. Todėl TCAO asamblėjos rezoliucijoje Nr. 35–5 nesiūloma priimti jokie naujo teisės akto, tačiau pritariama atvirai išmetamųjų teršalų prekybai ir galimybei TCAO valstybėms narėms tarptautinės aviacijos išmetamuosius teršalus įtraukti į savo išmetamųjų teršalų prekybos sistemas.
- (6) Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 1600/2002/EB⁹ parengtoje šeštojoje Bendrijos aplinkosaugos veiksmų programoje numatyta, kad Bendrija turi nustatyti ir įgyvendinti konkrečius veiksmus siekiant mažinti aviacijos sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, jei TCAO nesusitarė dėl tokių priemonių iki 2002 m. Taryba 2002 m. spalio mėn., 2003 m. gruodžio mėn. ir 2004 m. spalio mėn. išvadose pakartotinai paragino Komisiją pasiūlyti priemones, kurių tikslas – mažinti tarptautinio oro susisiekimo poveikį klimato kaitai.
- (7) Siekiant užtikrinti reikšmingą būtiną teršalų išmetimo mažinimą, politikos kryptys ir priemonės turėtų būti įgyvendinamos valstybių narių ir Bendrijos lygmeniu visuose Bendrijos ekonomikos sektoriuose, ne vien tik pramonės ir energetikos sektoriuose. Jei aviacijos sektoriaus poveikis klimato kaitai ir toliau didės tokiais pat tempais, šis

⁸ OL L 130, 2002 5 15, p. 1.

⁹ OL L 242, 2002 9 10, p. 1.

sektorius gerokai pakenks teršalų išmetimo mažinimo tikslui, kuri, kovodami su klimato kaita, įgyvendina kiti sektoriai.

- (8) 2005 m. rugsėjo 27 d. komunikate¹⁰ Komisija priėmė aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimo strategiją. Strategijoje, kuri yra visapusiško priemonių rinkinio sudedamoji dalis, buvo pasiūlyta įtraukti aviaciją į Bendrijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą ir numatyta įgyvendinant antrąjį Europos klimato kaitos programos etapą sudaryti darbo grupę aviacijos klausimais, kuri suburtų daug suinteresuotųjų šalių ir svarstyti būdus įtraukti aviaciją į Bendrijos sistemą. 2005 m. gruodžio mėn. išvados Taryba pripažino, kad ekonominiu ir aplinkos požiūriu aviacijos sektoriaus įtraukimas į Bendrijos sistemą atrodytų geriausias sprendimas ir paragino Komisiją iki 2006 m. pabaigos pateikti teisės akto projektą. 2006 m. liepos 4 d. rezoliucijoje Europos Parlamentas pripažino, kad išmetamųjų teršalų prekyba gali būti visapusiško priemonių rinkinio, skirto klausimams dėl aviacijos poveikio klimatui spręsti, sudedamąja dalimi, jei tik ji bus tinkamai parengta.
- (9) Šios direktyvos tikslas – mažinti aviacijai priskirtiną poveikį klimato kaitai įtraukiant aviacijos išmetamuosius teršalus į Bendrijos sistemą.
- (10) Orlaivių naudotojai turi tiesioginę eksploatuojamų orlaivių rūšies ir jų skrydžių kontrolę, todėl jie turėtų atsakyti už šia direktyva nustatytą įpareigojimų vykdymą. Naudotojas gali būti identifikuojamas naudojant TCAO žymenį arba bet kokią kitą skrydžio identifikavimui naudojamą pripažintą žymenį. Jei orlaivio naudotojo tapatybė nežinoma, orlaivio naudotoju laikomas orlaivio savininkas, nebent jis nurodo, kuris kitas asmuo yra orlaivio naudotojas.
- (11) Nuo 2011 m. į Bendrijos sistemą turėtų būti įtraukti skrydžių tarp Bendrijos oro uostų metu išmetami teršalai, o nuo 2012 m. – visų skrydžių į Bendrijos oro uostus ir iš jų metu išmetami teršalai. Taigi Bendrijos sistema gali būti pavyzdys, pagal kurį sistema būtų plėtojama visame pasaulyje. Jei trečioji šalis priima priemones, kurių tikslas – mažinti skrydžių iš tos šalies į Bendrijos oro uostus poveikį klimato kaitai ir kurios bent lygiavertės šios direktyvos reikalavimams, Bendrijos sistemos taikymo sritis turėtų būti iš dalies pakeista, kad skrydžiai iš tos šalies į Bendriją būtų išbraukti.
- (12) Aviacija daro įtaką pasaulio klimatui: šiame sektoriuje išmetamas anglies dioksidas, azoto oksidai, vandens garai bei sulfatai ir suodžių dalelės. Tarpvyriausybinė klimato kaitos grupė apytikriai nustatė, kad bendras dabartinis aviacijos poveikis yra 2–4 kartus didesnis, nei vien tik šiame sektoriuje išmetamo anglies dioksido poveikis praeityje. Naujausi Bendrijos mokslo tyrimų rezultatai rodo, kad bendras aviacijos poveikis galėtų būti maždaug du kartus didesnis už vien tik anglies dioksido poveikį. Tačiau nė viename iš šių apskaičiavimų neatsižvelgiama į ypač neaiškų plunksninių debesų poveikį. Pagal Sutarties 174 straipsnio 2 dalį Bendrijos aplinkos politika turi būti pagrįsta atsargumo principu, todėl reikėtų kaip įmanoma daugiau dėmesio skirti visiems aviacijos poveikiams. Laukiant, kol mokslas padarys pažangą ir bus sukurta tinkamesnė matų sistema skirtingiems poveikiams palyginti, būtinas pragmatiškas ir prevencinis požiūris. Su išmetamais azoto oksidais susiję klausimai bus sprendžiami kituose teisės aktuose, kuriuos pateiks Komisija.

¹⁰ COM(2005) 459.

- (13) Siekiant vengti konkurencijos iškraipymų reikėtų nustatyti suderintą leidimų paskirstymo metodiką. Siekiant užtikrinti naujiems orlaivių naudotojams galimybę patekti į rinką, dalis leidimų bus paskirstyta aukciono būdu pagal taisykles, kurias parengs Komisija. Veiklą nutraukusiems orlaivių naudotojams leidimai turėtų būti išduodami iki laikotarpio, kuriam jau buvo paskirti nemokami leidimai, pabaigos.
- (14) Aviacija prisideda prie bendro žmogaus veiklos poveikio klimato kaitai. Įplaukos iš leidimų pardavimo aukcione turėtų būti naudojamos mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos poveikį, prisitaikyti prie klimato kaitos pokyčių, finansuoti mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą, kurios tikslas – švelninti poveikį ir prie jo prisitaikyti, bei kompensuoti sistemos administravimo išlaidas. Įplaukos iš pardavimo aukcione pirmiausia turėtų būti naudojamos finansuoti įnašus į Pasaulinį energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančios energijos fondą ir priemones, kurių tikslas – vengti miškų iškirtimo ir lengvinti prisitaikymą besivystančiose šalyse. Apie nuostatas dėl įplaukų iš aukciono naudojimą reikėtų pranešti Komisijai. Toks pranešimas neatleidžia valstybių narių nuo Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje numatyto įsipareigojimo pranešti apie tam tikras nacionalines priemones. Šia direktyva neprieštaraujama jokiems būsimų valstybės pagalbos procedūrų, kurių gali būti imamasi pagal Sutarties 87 ir 88 straipsnius, rezultatams.
- (15) Siekiant didinti sistemos ekonomiškumą, orlaivių naudotojai turėtų turėti galimybę naudoti projektų veiklos patvirtintus išmetamųjų teršalų mažinimo vienetus ir išmetamųjų teršalų mažinimo vienetus, kad galėtų įvykdyti įsipareigojimą grąžinti leidimus iki suderinto lygio.
- (16) Siekiant mažinti orlaivių naudotojams tenkančią administravimo našta, už kiekvieną orlaivio naudotoją turėtų atsakyti viena valstybė narė. Valstybės narės turėtų būti įpareigosotos užtikrinti, kad orlaivių naudotojai, kuriems leidimas oro susisiekimui vykdyti buvo išduotas toje valstybėje, leidimo neturintys orlaivių naudotojai arba trečiųjų šalių orlaivių naudotojai, kurių didžiausias išmetamųjų teršalų kiekis baziniais metais tenka tai valstybei narei, laikosi šios direktyvos reikalavimų.
- (17) Siekiant išsaugoti Bendrijos sistemos apskaitos sistemos vientisumą atsižvelgiant į tai, kad tarptautinės aviacijos išmetamieji teršalai dar nėra įtraukti į valstybių narių pagal Kioto protokolą prisiimtus įsipareigojimus, aviacijos sektoriui skirti leidimai turėtų būti naudojami tik siekiant įgyvendinti orlaivių naudotojams nustatytus įsipareigojimus grąžinti leidimus pagal šią direktyvą. Tačiau orlaivių naudotojai per savo registro administratorių turėtų turėti galimybę pakeisti leidimą, išduotą aviacijos sektoriui, leidimu, kuriuo gali naudotis visi sistemos operatoriai.
- (18) Europos saugios oro navigacijos organizacija (Eurokontrolė) gali turėti informacijos, kuri galėtų padėti valstybėms narėms ar Komisijai įgyvendinti įsipareigojimus pagal šią direktyvą.
- (19) Bendrijos sistemos nuostatos, susijusios su išmetamųjų teršalų stebėseną, ataskaitų teikimu ir tikrinimu bei su operatoriams taikytinomis nuobaudomis taip pat turėtų būti taikomos orlaivių naudotojams.

- (20) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtoms pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹¹.
- (21) Visų pirma Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti priemones dėl leidimų, kurių neprivaloma išduoti nemokamai, pardavimo aukciono būdu, ir iš dalies keisti I priede išvardytas aviacijos veiklos rūšis, jei kuri nors trečioji šalis nustato priemones, skirtas mažinti aviacijos poveikį klimato kaitai. Tos priemonės yra bendro pobūdžio ir jų paskirtis – iš dalies pakeisti neesminius šios direktyvos elementus ir papildyti šią direktyvą, pridedant ar keičiant naujus neesminius elementus, todėl jos turėtų būti priimtoms pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje nustatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (22) Valstybės narės savarankiškai negali įgyvendinti siūlomos priemonės tikslo ir, atsižvelgiant į siūlomos priemonės taikymo apimtį bei poveikį, tą tikslą galima būtų geriau pasiekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali priimti priemones. Atsižvelgiant į minėtame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą, ši direktyva nenumato nieko, kas nėra būtina siekiant siūlomos priemonės tikslo.
- (23) Todėl Direktyvą 2003/87/EB reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I straipsnis
Direktyvos 2003/87/EB pakeitimai

Direktyva 2003/87/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) Prieš 1 straipsnį įterpiama ši I skyriaus antraštė:

„I skyrius
Bendrosios nuostatos“

- (2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) b dalis papildoma taip: „arba I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą vykdančio orlaivio tai veiklai nurodytos išmetamos dujos“;
- b) pridedamos šios dalys:
- „o) „orlaivio naudotojas“ – tai asmuo, eksploatuojantis orlaivį I priede nurodytai aviacijos veiklai vykdyti, arba orlaivio savininkas, jei naudotojo tapatybė nežinoma ar jos nenurodo orlaivio savininkas;

¹¹ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

- p) „administruojanti valstybė narė“ – tai valstybė narė, atsakinga už sistemos administravimą orlaivio naudotojo atžvilgiu pagal 18a straipsnio nuostatas;
- q) „aviacijai priskiriami išmetamieji teršalai“ – tai visų I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą atitinkančių skrydžių iš valstybės narės ar į valstybę narę iš trečiosios šalies išmetamieji teršalai;
- r) „ankstesnio laikotarpio aviacijos išmetamieji teršalai“ – tai I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą vykdančių orlaivių metinių išmetamųjų teršalų kiekio vidurkis 2004, 2005 ir 2006 kalendoriniais metais.“

(3) Po 3 straipsnio įterpiamas šis II skyrius, III skyriaus antraštė ir 3e straipsnis:

„II skyrius Aviacija

3a straipsnis II skyriaus taikymo sritis

Šio skyriaus nuostatos taikomos paskirstant ir išduodant išmetamųjų teršalų leidimus, susijusius su I priede nurodyta aviacijos veikla.

3b straipsnis Bendras aviacijai skirtų leidimų skaičius

1. Nuo 2011 m. sausio 1 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d. bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 100 % ankstesnio laikotarpio aviacijos išmetamųjų teršalų kiekio sumos kiekvienais metais.
2. 2013 m. sausio 1 d. prasidedančiu 11 straipsnio 2 dalyje minėtu laikotarpiu bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 100 % ankstesnio laikotarpio aviacijos išmetamųjų teršalų kiekio, padauginto iš laikotarpio metų skaičiaus.
3. Antruoju 11 straipsnio 2 dalyje minėtu laikotarpiu ir kiekvienu paskesniu laikotarpiu bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 100 % ankstesnio laikotarpio aviacijos išmetamųjų teršalų kiekio, padauginto iš laikotarpio metų skaičiaus.
4. Įsigaliojus šiai direktyvai, Komisija, remdamasi geriausiais turimais duomenimis, per šešis mėnesius nustato ankstesnio laikotarpio aviacijos išmetamųjų teršalų kiekius.

3c straipsnis
Aviacijai skirtų leidimų paskirstymo būdas

1. 3b straipsnio 1 dalyje minėtu laikotarpiu tam tikra procentinė leidimų dalis parduodama aukcione. Ta procentinė dalis atitinka vidutinę procentinę dalį, kurią pasiūlo valstybės narės, įskaitant aukcione parduodamą dalį, numatytą nacionaliniuose paskirstymo planuose atitinkamu laikotarpiu pagal III skyrių.
2. Būsimais laikotarpiais nustatant aukcione parduodamų leidimų dalį atsižvelgiama į bendro šios direktyvos persvarstymo rezultatus.
3. Komisija priima reglamentą, kuriame pateikiamos išsamios nuostatos dėl valstybių narių rengiamo aukciono parduoti leidimus, kurių neprivaloma išdalyti nemokamai pagal 1 ir 2 dalių nuostatas. Leidimų skaičius, kurį kiekviena valstybė narė gali parduoti aukcione kiekvienu laikotarpiu, yra proporcingas šiai valstybei narei ataskaitiniais metais tenkančiai bendrų visoms valstybėms narėms priskirtų išmetamųjų teršalų daliai, apie kurią pranešama pagal 14 straipsnio 3 dalį ir kuri tikrinama pagal 15 straipsnio nuostatas. 3b straipsnio 1 dalyje minėto laikotarpio ataskaitiniai metai yra 2010 m., o kiekvieno paskesnio 3b straipsnyje minėto laikotarpio ataskaitiniai metai – kalendoriniai metai, pasibaigę 24 mėnesius prieš laikotarpio, su kuriuo susijęs aukcionas, pradžią.

Tas reglamentas, kurio tikslas – iš dalies pakeisti neesminius šios direktyvos elementus juos papildant, priimamas pagal 23 straipsnio 2a dalyje minėtą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

4. Įplaukos iš leidimų pardavimo aukcione pagal 3 straipsnį naudojamos mažinti šiltnamio efektą sukeliančių išmetamųjų dujų poveikį, prisitaikyti prie klimato kaitos poveikio, finansuoti mokslo tyrimus ir technologijų plėtrą, kurios tikslas – mažinti poveikį ir prie jo prisitaikyti bei kompensuoti administruojančios valstybės narės išlaidas, susijusias su šia direktyva. Valstybės narės praneša Komisijai apie priemones, kurių imtasi pagal šią straipsnio dalį.
5. Informacija, pateikta Komisijai pagal šią direktyvą, neatleidžia valstybių narių nuo įsipareigojimo teikti informaciją pagal Sutarties 88 straipsnio 3 dalį.

3d straipsnis
Leidimų paskirstymas ir išdavimas orlaivių naudotojams

1. Kiekvienu 3b straipsnyje minėtu laikotarpiu kiekvienas orlaivio naudotojas gali kreiptis dėl nemokamai skiriamų leidimų pagal 3c straipsnį. Paraišką galima pateikti perduodant administruojančiai valstybei narei patikrintus I priede nurodytos aviacijos veiklos, kurią vykdo tas orlaivio naudotojas, tonkilometrių duomenis už kalendorinius metus, pasibaigusius dvidešimt keturis mėnesius prieš laikotarpio, kuriam teikiama paraiška, pradžią pagal IV ir V priedus. Kiekviena paraiška turi būti pateikta likus bent dvidešimt vienam mėnesiui iki laikotarpio, kuriam ji teikiama, pradžios.

2. Likus bent aštuoniolikai mėnesių iki laikotarpio, kuriam teikiama paraiška, pradžios, valstybės narės paraiškas, gautas pagal 1 dalį, pateikia Komisijai.
3. Likus bent penkiolikai mėnesių iki kiekvieno 3b straipsnyje minėto laikotarpio pradžios, Komisija priima sprendimą dėl šių klausimų:
 - a) bendro tam laikotarpiui pagal 3b straipsnį paskirstytinų leidimų skaičiaus;
 - b) nemokamai tuo laikotarpiu pagal 3c straipsnį paskirstytinų leidimų skaičiaus;
 - c) atskaitos dydžio, naudotino nemokamai paskirstant leidimus orlaivių naudotojams, kurių paraiškos buvo pateiktos Komisijai pagal 2 dalį.

c punkte nurodytas atskaitos dydis apskaičiuojamas padalijant b punkte minėtą leidimų skaičių iš tonkilometrų duomenų, nurodytų Komisijai pagal 2 dalį pateiktose paraiškose, sumos.
4. Per tris mėnesius nuo Komisijos sprendimo priėmimo pagal 3 dalį dienos kiekviena administruojanti valstybė narė apskaičiuoja ir paskelbia:
 - a) bendrą kiekvienam orlaivio naudotojui, kurio paraiška pateikta Komisijai pagal 2 dalies nuostatas, paraiškos laikotarpiui skirtų leidimų skaičių, apskaičiuotą padauginus paraiškoje nurodytus tonkilometrų duomenis iš atskaitos kiekio, paskelbto pagal 3 dalies c punkto nuostatas;
 - b) kiekvienam orlaivio naudotojui kiekvieniems metams skirtų leidimų skaičių, kuris nustatomas padalijus bendrą visam laikotarpiui skirtų leidimų skaičių, apskaičiuotą pagal a punkto nuostatas, iš laikotarpio metų, kuriais tas orlaivio naudotojas vykdo I priede nurodytą aviacijos veiklą, skaičiaus.
5. Administruojančios valstybės narės kompetentinga institucija kiekvienam orlaivių naudotojui išduoda tam orlaivių naudotojui tiems metams skirtą leidimų skaičių iki 2011 m. vasario 28 d. ir kiekvienių paskesnių metų vasario 28 d.

III skyrius

Stacionarūs įrenginiai

3e straipsnis

III skyriaus taikymo sritis

Šio skyriaus nuostatos taikomos paskirstant ir išduodant šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimus, susijusius su kita veikla, nei I priede nurodyta aviacijos veikla.“

- (4) 6 straipsnio 2 dalies e punkte po žodžio „leidimų“ įterpiama „, išskyrus pagal II skyrių išduotus leidimus,“.
- (5) Po 11 straipsnio įterpiama ši IV skyriaus antraštė:

„IV skyrius Aviacijai ir stacionariems įrenginiams taikomos nuostatos“

(6) 11a straipsnyje įterpiama ši 1a dalis:

„1a. Atsižvelgiant į šio straipsnio 3 dalį, kiekvienu 3b straipsnyje minėtu laikotarpiu valstybės narės leidžia kiekvienam orlaivio naudotojui naudoti projektų veiklos patvirtintus teršalų mažinimo vienetus ir teršalų mažinimo vienetus, neviršijant procentinės leidimų dalies, kurią jis turi grąžinti pagal 12 straipsnio 2a dalį; ši procentinė dalis – valstybių narių šiam laikotarpiui pagal 1 dalį nurodytų procentinių dalių vidurkis.“

Komisija skelbia šią procentinę dalį likus bent šešioms mėnesiams iki kiekvieno 3b straipsnyje minėto laikotarpio pradžios.“

(7) 11b straipsnio 2 dalyje frazė „iš įrenginių, kuriems“ pakeičiama „vykdant veiklą, kuriai“.

(8) 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalyje po žodžio „nustatyti“ įterpiama „ar orlaivio naudotojas vykdo įsipareigojimus pagal 2a dalį arba“;

b) įterpiama ši 2a dalis:

„2a. Administruojanti valstybė narė garantuoja, kad kiekvienas orlaivio naudotojas vėliausiai iki kiekvienų metų balandžio 30 d. grąžintų leidimus, kurių skaičius atitinka bendrą ankstesnių kalendorinių metų išmetamųjų teršalų vykdančią I priede išvardytą rūšių aviacijos veiklą, kurią vykdančias buvo orlaivio naudotojas, kiekį, patikrintą pagal 15 straipsnio nuostatas. Valstybės narės garantuoja, kad leidimai, kurie grąžinti pagal šios dalies nuostatas, vėliau yra panaikinami.“

c) 3 dalyje po žodžio „leidimų“ įterpiama frazė „, išskyrus pagal II skyrių išduotus leidimus,“.

(9) 13 straipsnio 3 dalyje žodžiai „12 straipsnio 3 dalį“ pakeičiami žodžiais „12 straipsnio 2a arba 3 dalį“.

(10) 14 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalyje

i) po žodžio „emisijų“ įterpiami žodžiai „ir tonkilometrų duomenų 3d straipsnyje nurodytos paraiškos tikslais“;

ii) žodžiai „iki 2003 m. rugsėjo 30 d.“ išbraukiami.

b) 3 dalyje

i) žodis „įrenginio“ pakeičiamas fraze „orlaivio naudotojo ar“;

- ii) frazė „iš to įrenginio per kiekvienus kalendorinius metus“ pakeičiama fraze „per kiekvienus kalendorinius metus iš įrenginio arba, nuo 2010 m. sausio 1 d., iš jo naudojamo orlaivio“.

(11) 15 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) pirmoje pastraipoje
 - i) žodis „operatorių“ pakeičiamas „operatorių ir orlaivių naudotojų“;
 - ii) po žodžių „V priede nustatytus kriterijus“ įterpiama frazė „ir visas Komisijos pagal šią dalį priimtas išsamias nuostatas“;
- b) antroje pastraipoje
 - i) žodis „operatorius“ pakeičiamas „operatorius ir orlaivio naudotojas“;
 - ii) po žodžių „V priede išvardytus kriterijus“ įterpiama frazė „ir visas Komisijos pagal šią dalį priimtas išsamias nuostatas“;
- c) po antrosios pastraipos pridedama ši pastraipa:

„Komisija gali priimti išsamias nuostatas dėl orlaivių naudotojų pagal 14 straipsnio 3 dalį pateiktų ataskaitų ir pagal 3d straipsnį pateiktų paraiškų tikrinimo pagal 23 straipsnio 2 dalyje minėtą reguliavimo procedūrą.“

(12) 16 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 1 dalyje išbraukiami žodžiai „ne vėliau kaip iki 2003 m. gruodžio 31 d.“;
- b) 2 dalyje
 - i) žodis „operatorių“ pakeičiamas fraze „operatorių ir orlaivių naudotojų“;
 - ii) žodžiai „12 straipsnio 3 dalį“ pakeičiami „šią direktyvą“;
- c) 3 dalyje
 - i) žodis „operatorius“ pakeičiamas fraze „operatorius ir orlaivio naudotojas“;
 - ii) antrame sakinyje išbraukiami žodžiai „išmestą iš to įrenginio“.

(13) Įterpiami šie 18a ir 18b straipsniai:

*„18a straipsnis
Administruojanti valstybė narė*

1. Administruojanti valstybė narė orlaivio naudotojo atžvilgiu yra ši:

- a) jei orlaivio naudotojas turi galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB)

Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo¹² nuostatas, – valstybė narė, tam orlaivio naudotojui išdavusi licenciją oro susisiekimui vykdyti;

- b) visais kitais atvejais – tai valstybė narė, kuriai teko didžiausia apskaičiuotų aviacijai priskirtų teršalų, išmestų tam orlaivio naudotojui vykdant skrydžius baziniais metais, dalis.

2. Vadovaudamasi geriausia turima informacija, Komisija:

- a) iki 2009 m. vasario 1 d. paskelbia orlaivių naudotojus, kurie 2006 m. sausio 1 d. arba vėliau vykdė I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, sąrašą, nurodydama kiekvieno orlaivio naudotojo administruojančią valstybę narę pagal 1 dalį;
- b) iki kiekvienų paskesnių metų vasario 1 d. atnaujina sąrašą, įtraukdama į jį orlaivių naudotojus, kurie vėliau vykdė I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą.

3. 1 dalyje „baziniai metai“ veiklą Bendrijoje po 2006 m. sausio 1 d. pradėjusio orlaivio naudotojo atžvilgiu – tai pirmieji kalendoriniai veiklos metai; visais kitais atvejais – 2006 m. sausio 1 d. prasidėję kalendoriniai metai.

18b straipsnis
Eurokontrolės teikiama pagalba

Siekdama įgyvendinti įsipareigojimus pagal 3b straipsnio 4 dalį ir 18a straipsnį, Komisija gali kreiptis pagalbos į Eurokontrolę ir, siekdama šio tikslo, gali sudaryti su ta organizacija bet kokius tinkamus susitarimus.“

(14) 19 straipsnio 3 dalis papildoma šiais žodžiais: „ir nuostatas, kad atsižvelgtų į aviacijos veiklos įtraukimą į Bendrijos sistemą. Remiantis tuo reglamentu orlaivių naudotojams leidžiama prašyti registro administratoriaus pakeisti pagal II skyrių išduotą leidimą leidimu, lygiaverčiu tam, kuris išduodamas pagal III skyrių. Administratoriai paprašius atlieka tokį pakeitimą.“

(15) 23 straipsnyje įterpiama ši 2a dalis:

„2a. Jei daroma nuoroda į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į to sprendimo 8 straipsnio nuostatas.“

(16) Įterpiamas šis 25a straipsnis:

„25a straipsnis
Trečiųjų šalių priemonės siekiant mažinti aviacijos poveikį klimato kaitai

Jei trečioji šalis priima priemones, kurių tikslas – mažinti iš tos šalies kylančių ir Bendrijoje nutūpančių orlaivių poveikį klimato kaitai, ir kurios bent lygiavertės šios

¹² OL L 24, 1992 8 24, p. 1.

direktyvos reikalavimams, Komisija iš dalies pakeičia šią direktyvą, kad skrydžiai iš tos šalies nuo kito 3b straipsnyje minėto laikotarpio būtų išbraukti iš I priede išvardytų aviacijos veiklos rūšių.

Šis pakeitimas, kurio tikslas – iš dalies pakeisti neesminius šios direktyvos elementus, priimamas pagal 23 straipsnio 2a dalyje minėtą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“

(17) 28 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 3 dalies b punkte po žodžio „leidimų“ įterpiama frazė „, išskyrus pagal II skyrių išduotus leidimus,“;
- b) 4 dalyje po žodžio „leidimų“ įterpiama frazė „, išskyrus pagal II skyrių išduotus leidimus,“.

(18) Po 30 straipsnio įterpiama ši antraštė:

„V skyrius Baigiamosios nuostatos“

(19) I, IV ir V priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos priedą.

2 straipsnis Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės priima šiai direktyvai įgyvendinti būtinus įstatymus ir kitus teisės aktus ne vėliau kaip per 12 mėnesių po jos įsigaliojimo dienos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų nuostatų tekstą bei tų nuostatų ir šios direktyvos koreliacijos lentelę.

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

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės nuostatų tekstą. Komisija praneša apie tai valstybėms narėms.

3 straipsnis Įsigaliojimas

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

4 straipsnis
Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, [data]

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
[...]

Tarybos vardu
Pirmininkas
[...]

PRIEDAS

Direktyvos 2003/87/EB I, IV ir V priedai iš dalies keičiami taip:

(1) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„VEIKLOS, KURIAI TAIKOMA ŠI DIREKTYVA, KATEGORIJOS“;

b) po 2 dalies įterpiama ši pastraipa:

„2011 m. aviacijos veiklai priskiriami tik skrydžiai iš valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esančio oro uosto ir į tokį oro uostą. Nuo 2012 m. sausio 1 d. šiai veiklai priskiriami visi skrydžiai į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, oro uostą ir iš jo.“

c) pridedama ši veiklos kategorija:

”

<p><i>Aviacija</i></p> <p>Skrydžiai į oro uostą arba iš oro uosto, esančio valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje.</p> <p>Šiai veiklai nepriskiriami:</p> <p>a) skrydžiai, kurių vienintelis tikslas – skraidinti oficialią misiją vykdančią valdančią monarchą ir jo artimiausius gimines, valstybės vadovus, vyriausybės vadovus ir vyriausybės ministrus, jei tai pagrindžia atitinkamas statuso žymuo skrydžio plane;</p> <p>b) kariniai skrydžiai kariniais orlaiviais, muitinės ir policijos skrydžiai, paieškos ir gelbėjimo skrydžiai, kuriuos vykdyti leido atitinkama kompetentinga valdžios institucija;</p> <p>c) bet kokie skrydžiai, išskirtinai atlikti pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, kaip apibrėžta 1944 m. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 2 priede;</p> <p>d) skrydžiai be tarpinių nutūpimų, užbaigiami orlaivio pakilimo</p>	<p>Anglies dioksidas</p>
--	--------------------------

<p>aerodrome;</p> <p>e) mokomieji skrydžiai, kurių vienintelis tikslas – įgyti licenciją arba, skrydžio įgulos atveju, – gauti kvalifikaciją, jei tai pagrindžia atitinkamas žymuo skrydžio plane, su sąlyga, kad skrydis nebuvo skirtas skraidinti keleivius ir (arba) krovinį, arba nustatyti orlaivio padėtį ar jį perkelti;</p> <p>f) skrydžiai, kurių vienintelis tikslas – patikrinti ar išbandyti įrangą, kuri naudojama arba kurią ketinama naudoti kaip oro navigacijos antžemines pagalbines priemones, išskyrus susijusio orlaivio padėties nustatymo skrydžius;</p> <p>g) orlaivio, kurio patvirtinta didžiausia kilimo masė nesiekia 5 700 kg.</p>	
---	--

“

(2) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) po pavadinimo įterpiama ši antraštė:

„A DALIS. Stacionarių įrenginių išmetamų teršalų stebėseną ir ataskaitų teikimas“

b) pridedama ši B dalis:

„B DALIS. Aviacijos išmetamų teršalų stebėseną ir ataskaitų teikimas“

Išmetamo anglies dioksido stebėseną

Išmetamieji teršalai stebimi atliekant apskaičiavimą. Išmetamieji teršalai apskaičiuojami pagal šią formulę:

Kuro suvartojimas x teršalų išmetimo veiksnys

Į kuro suvartojimo rodiklį įskaičiuojamas pagalbinės jėgainės suvartotas kuras. Kai įmanoma, naudojamas tikrasis kuro suvartojimas per kiekvieną skrydį, kuris apskaičiuojamas pagal šią formulę:

Kuro kiekis orlaivio degalų bakuose, užbaigus kuro atsargų papildymą skrydžiui – kuro kiekis orlaivio bakuose, užbaigus kuro atsargų papildymą paskesniai skrydžiui + tam paskesniai skrydžiui įpilto kuro kiekis.

Jei tikrųjų kuro suvartojimo duomenų nėra, kuro suvartojimo duomenims apskaičiuoti pagal geriausią turimą informaciją taikomas standartizuotas pakopinis metodas.

Taikomi numatytieji Tarpvyriausybės klimato kaitos grupės (TKKG) teršalų išmetimo veiksniai, nustatyti pagal 2006 m. TKKG aprašo gaires arba paskesnes atnaujintas šių gairių versijas, nebent veiklai būdingi teršalų išmetimo veiksniai, kuriuos, pasitelkusios priimtinus analizės metodus, nustatė nepriklausomos akredituotos laboratorijos, būtų tikslesni. Biomasės teršalų išmetimo veiksnys yra lygus nuliui.

Atskirai atliekamas kiekvieno skrydžio ir kiekvieno kuro rūšies kiekio apskaičiavimas.

Išmetamųjų teršalų ataskaitų teikimas

Pagal 14 straipsnio 3 dalį teikiamoje ataskaitoje kiekvienas orlaivio naudotojas pateikia šią informaciją:

A. Orlaivio naudotojo identifikavimo duomenis, įskaitant:

- naudotojo pavadinimą;
- jį administruojančią valstybę narę;
- jo adresą, įskaitant pašto indeksą ir šalį bei kontaktinį adresą administruojančioje valstybėje narėje, jei skiriasi nuo pirmesnio adreso;
- orlaivių, kuriuos orlaivio naudotojas naudojo ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklai vykdyti, registracijos numerius ir orlaivių rūšis;
- oro vežėjo pažymėjimo ir licencijos oro susisiekimui vykdyti, pagal kurią orlaivio naudotojas vykdė I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, numerius bei juos išdavusios valdžios institucijos pavadinimą;
- kontaktinio asmens adresą, telefoną, fakso numerį ir el. pašto duomenis; ir
- orlaivio savininko pavadinimą.

B. Apie kiekvienos rūšies kurą, kuriam apskaičiuojami išmetamieji teršalai:

- kuro suvartojimą;
- teršalų išmetimo veiksnį;
- visų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, išmetamųjų teršalų sumą;
- bendrą išmetamųjų teršalų kiekį iš:
 - visų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, ir kurių išvykimo vieta – oro uostas valstybės narės teritorijoje, o atvykimo vieta – oro uostas tos pačios valstybės narės teritorijoje;

- visų kitų ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą;
- bendrą išmetamųjų teršalų kiekį visiems ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu orlaivio naudotojo vykdytiems skrydžiams, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą ir kurių:
 - išvykimo vieta – bet kuri valstybė narė;
 - išvykimo vieta – trečioji šalis, o atvykimo vieta – bet kuri valstybė narė;
- nenumatytus veiksnius.

Tonkilometrių duomenų stebėseną įgyvendinant 3d straipsnio nuostatas

Teikiant aviacijos leidimų paraišką pagal 3d straipsnio 1 dalį, aviacijos veiklos apimtis apskaičiuojama tonkilometrais pagal šią formulę:

tonkilometrai = atstumas x naudingoji apkrova

kur:

„atstumas“ – tai ortodrominis atstumas tarp išvykimo ir atvykimo oro uostų; ir

„naudingoji apkrova“ – tai bendra skraidinamų krovinių, pašto ir keleivių masė.

Apskaičiuojant naudingąją apkrovą atsižvelgiama į šiuos veiksnius:

- keleivių skaičius – tai orlaivyje esančių asmenų skaičius, neįskaitant įgulos narių;
- orlaivio naudotojas gali taikyti tikrąją ar standartinę keleivių ir registruoto bagažo masę, nurodytą jo atitinkamų skrydžių masės ir balanso dokumentuose, arba nustatytą kiekvieno keleivio ir jo registruoto bagažo 100 kg vertę.

Tonkilometrių duomenų ataskaitų teikimas įgyvendinant 3d straipsnio nuostatas

Pagal 3d straipsnio 1 dalį teikiamoje paraiškoje kiekvienas orlaivio naudotojas pateikia šią informaciją:

A. Orlaivio naudotojo identifikavimo duomenis, įskaitant:

- naudotojo pavadinimą;
- jį administruojančią valstybę narę;
- jo adresą, įskaitant pašto indeksą ir šalį bei kontaktinį adresą administruojančioje valstybėje narėje, jei skiriasi nuo pirmesnio adresą;
- orlaivių, kuriuos orlaivio naudotojas naudojo ataskaitoje apžvelgiamu laikotarpiu I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklai vykdyti, registracijos numerius ir orlaivių rūšis;

- oro vežėjo pažymėjimo ir licencijos oro susisiekimui vykdyti, pagal kurią orlaivio naudotojas vykdė I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, numerius bei juos išdavusios valdžios institucijos pavadinimą;
- kontaktinio asmens adresą, telefoną, fakso numerį ir el. pašto duomenis; ir
- orlaivio savininko pavadinimą.

B. Tonkilometrių duomenis:

- skrydžių skaičius kiekvienai oro uostų porai;
- keleivių ir kilometrų skaičius kiekvienai oro uostų porai;
- tonkilometrių skaičius kiekvienai oro uostų porai;
- bendras visų ataskaitoje apžvelgiamais metais orlaivio naudotojo vykdytų skrydžių, kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, tonkilometrių skaičius.“

(3) V priedas iš dalies keičiamas taip:

- a) po pavadinimo įterpiama ši antraštė:

„A DALIS. Stacionarių įrenginių išmetamų teršalų tikrinimas“

- b) pridedama ši B dalis:

„B DALIS. Aviacijos išmetamų teršalų tikrinimas“

(13) Šiame priede nustatyti bendrieji principai ir metodika, taikomi tikrinant vykdytą skrydžius, atitinkančius I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, išmetamų teršalų ataskaitas.

Šiuo tikslu:

- a) 3 dalyje nuoroda į operatorių taip pat laikoma nuoroda į orlaivio naudotoją, o c punkte nuoroda į įrenginį taip pat laikoma nuoroda į orlaivį, naudotą ataskaitoje apžvelgtai aviacijos veiklai vykdyti;
- b) 5 dalyje nuoroda į įrenginį taip pat laikoma nuoroda į orlaivio naudotoją;
- c) 6 dalyje nuoroda į įrenginiu vykdomą veiklą taip pat laikoma nuoroda į orlaivio naudotojo vykdomą ataskaitoje apžvelgiamą aviacijos veiklą;
- d) 7 dalyje nuoroda į įrenginio naudojimo vietą taip pat laikoma nuoroda į vietas, kuriomis orlaivio naudotojas naudojosi, kad vykdytų ataskaitoje apžvelgiamą aviacijos veiklą;
- e) 8 ir 9 dalyse nuorodos į išmetamųjų teršalų šaltinius, kurie priskiriami įrenginiui, taip pat laikomos nuorodomis į orlaivį, už kurį atsakingas orlaivio naudotojas;

- (f) 10 ir 12 dalyse nuorodos į operatorių taip pat laikomos nuorodomis į orlaivio naudotoją.

Aviacijos išmetamų teršalų ataskaitų tikrinimo papildomos nuostatos

- (14) Tikrintojas pirmiausia patikrina, ar:
- a) atsižvelgta į visus skrydžius, atitinkančius I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą. Atlikdamas šią užduotį, tikrintojas remiasi tvarkaraščio duomenimis ir kitais orlaivio naudotojo eismo duomenimis, įskaitant duomenis, kurių orlaivio naudotojas paprašo iš Eurokontrolės;
 - b) bendri kuro suvartojimo duomenys atitinka vykdant aviacijos veiklą naudotam orlaiviui pirktu ar kitaip pateikto kuro duomenis.

Pagal 3d straipsnio 1 dalį pateiktų tonkilometrių duomenų tikrinimo papildomos nuostatos

- (15) Šiame priede nustatyti pagal 14 straipsnio 3 dalį teikiamų išmetamųjų teršalų ataskaitų tikrinimo bendrieji principai ir metodika, jei tinkama, taip pat atitinkamai taikomi aviacijos tonkilometrių duomenims tikrinti.
- (16) Tikrintojas pirmiausia patikrina, ar pagal 3d straipsnio 1 dalį pateiktoje to orlaivio naudotojo paraiškoje atsižvelgta tik į skrydžius, kurie realiai buvo įvykdyti ir kurie atitinka I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, už kurią atsako orlaivio naudotojas. Atlikdamas šią užduotį, tikrintojas remiasi orlaivio naudotojo eismo duomenimis, įskaitant duomenis, kurių orlaivio naudotojas paprašo iš Eurokontrolės. Be to, tikrintojas patikrina, ar orlaivio naudotojo nurodyta naudingoji apkrova atitinka orlaivio naudotojo saugos tikslais saugomus naudingosios apkrovos dokumentus.“

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO PAVADINIMAS:

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87/EB, įtraukiant aviacijos veiklą į šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą Bendrijoje, pasiūlymas.

2. VALDYMO IR BIUDŽETO SUDARYMO PAGAL VEIKLOS RŪŠIS SISTEMA

Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) ir susijusi (-ios) veiklos rūšis (-ys):

Politikos sritis: 07 aplinka

Biudžeto sudarymo pagal veiklos rūšis kodas Nr. 0703: Bendrijos aplinkos politikos ir teisės aktų įgyvendinimas

3. BIUDŽETO EILUTĖS

3.1. Biudžeto eilutės (veiklos eilutės ir atitinkamos techninės bei administracinės pagalbos eilutės (buvusios BA eilutės)) su pavadinimais:

Straipsnis 07 03 07. LIFE+ (Aplinkos finansinė priemonė 2007–2013 m.)

3.2. Priemonės ir jos finansinio poveikio trukmė:

2007–2013 m. laikotarpiu reikiami asignavimai bus skiriami iš LIFE+ programai jau numatytų lėšų. Papildomai jokios sumos neprašoma.

3.3. Biudžeto ypatybės (prireikus įterpti eilučių):

Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis		Nauja	ELPA įnašas	Šalių kandidačių įnašai	Finansinės perspektyvos išlaidų kategorija
	NPI	DIF				
07 03 07	NPI	DIF	NE	NE	NE	Nr. 2

4. IŠTEKLIŲ APŽVALGA

4.1. Finansiniai ištekliai

4.1.1. Įsipareigojimų asignavimų (IA) ir mokėjimų asignavimų (MA) suvestinė

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Išlaidų rūšis	Skirsnio Nr.		2007	2008	2009	2010	2011	2012 ir vėliau	Iš viso
---------------	--------------	--	------	------	------	------	------	----------------------	---------

Veiklos išlaidos¹³

Įsipareigojimų asignavimai (IA)	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Mokėjimų asignavimai (MA)		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,00	0,200	0,605

Administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą¹⁴

Techninė ir administracinė pagalba (NDIF)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

ORIENTACINĖ SUMA IŠ VISO

Įsipareigojimų asignavimai		a+c	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Mokėjimų asignavimai		b+c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Į orientacinę sumą neįskaičiuotos administracinės išlaidos¹⁵

Žmogiškieji ištekliai ir susijusios išlaidos (NDIF)	8.2.5.	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Žmogiškiesiems ištekliais ir susijusioms išlaidoms nepriskiriamos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą (NDIF)	8.2.6.	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Iš viso orientacinių priemonės finansinių išlaidų

IŠ VISO IA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliais		a+c +d+ e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
IŠ VISO MA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliais		b+c +d+ e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493

¹³ Išlaidos, nepriklausančios atitinkamos xx antraštinės dalies xx 01 skyriui.

¹⁴ Išlaidos pagal xx antraštinės dalies xx 01 04 straipsnį.

¹⁵ Išlaidos pagal xx 01 skyrių, nepriskiriamos xx 01 04 arba xx 01 05 straipsniams.

Išsami informacija apie bendrą finansavimą

Jeigu numatoma, kad pasiūlymą bendrai finansuos kelios valstybės narės arba kitos įstaigos (nurodyti kokios), toliau pateiktoje lentelėje reikėtų nurodyti tokio bendro finansavimo dalies įvertinimą (jei numatoma, kad bendrai finansuos kelios skirtingos įstaigos, galima pridėti papildomų eilučių):

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Bendrą finansavimą teikianti įstaiga		n metai	n + 1 metai	n + 2 metai	n + 3 metai	n + 4 metai	n + 5 ir vėles ni metai	Iš viso
.....	f	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO IA, įskaitant bendrą finansavimą	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Suderinamumas su finansiniu programavimu

- Pasiūlymas atitinka esamą finansinį programavimą.
- Atsižvelgiant į pasiūlymą teks pakeisti atitinkamų finansinės perspektyvos išlaidų kategorijų programas.
- Įgyvendinant pasiūlymą gali tekti taikyti Tarpinstitucinio susitarimo nuostatas¹⁶ (t. y. taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti finansinę perspektyvą).

4.1.3. Finansinis poveikis įplaukoms

- Pasiūlymas neturi finansinio poveikio įplaukoms.
- Pasiūlymas įplaukoms turi tokį finansinį poveikį:

Pastaba: visa išsami informacija ir pastabos, susijusios su poveikio įplaukoms apskaičiavimo metodais, turėtų būti pateiktos atskirame priede.

¹⁶ Žr. Tarpinstitucinio susitarimo 19 ir 24 punktus.

mln. EUR (dešimtųjų tikslumu)

		Prieš taikant priemonę [n-1 metai]	Padėtis pradėjus taikyti priemonę					
Biudžeto eilutė	Iplaukos		[n metai]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁷
	a) Iplaukos absoliučiąja verte							
	b) Iplaukų pokytis	Δ						

(Nurodyti kiekvieną susijusią biudžeto eilutę. Jei poveikis daromas kelioms biudžeto eilutėms, lentelėje įterpti reikiamą eilučių skaičių.)

4.2. Žmogiškųjų išteklių visos darbo dienos ekvivalentas (įskaitant pareigūnus, laikinuosius ir išorės darbuotojus) – išsami informacija pateikta 8.2.1 punkte.

Metų poreikiai	2007	2008	2009	2010	2011	2012 ir vėliau
Iš viso žmogiškųjų išteklių	1A*/A D	1A*/ AD	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D

5. YPATYBĖS IR TIKSLAI

5.1. Trumpalaikiai ar ilgalaikiai poreikiai

Aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimas, įtraukiant aviaciją į šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą Bendrijoje (žr. Aiškinamojo memorandumo skirsnį „Pasiūlymo pagrindas ir tikslai“). Siekiant šio tikslo finansiniai ištekliai reikalingi šioms užduotims:

- rengti pagal pasiūlymą reikalingas įgyvendinimo taisykles ir gaires;
- atlikti tyrimus ar teikti kitą su įgyvendinimu susijusią techninę pagalbą;
- atlikti Komisijai pagal direktyvą skirtas užduotis, įskaitant sprendimų, susijusių su leidimų skyrimu, priėmimą bei visų orlaivių naudotojų administruojančių valstybių narių sąrašo rengimą ir tvarkymą.

Numatoma, kad tyrimams ar kitai techninei pagalbai, susijusiai su direktyvos įgyvendinimu, pirmaisiais metais prireiks 200 000 EUR, antraisiais metais – dar 140 000 EUR ir trečiaisiais metais – 40 000 EUR. Numatoma, kad 2012 m. reikės papildomai skirti 200 000 EUR tolesnei techninei pagalbai ir įvertinimui.

¹⁷ Jei reikia, t. y. jei priemonė trunka ilgiau kaip 6 metus, įterpti papildomų skilčių.

Pritaikyti informacinių technologijų sistemas Bendrijos nepriklausomam sandorių žurnalui numatyta 2009 m. (25 000 EUR).

5.2. Papildoma nauda, sukurta dalyvaujant Bendrijai, pasiūlymo suderinamumas su kitomis finansinėmis priemonėmis ir galima sinergija

Suderintus veiksmus, kurių tikslas – mažinti aviacijos poveikį klimato kaitai, geriausia įgyvendinti pasitelkiant teisės aktus ir koordinavimą Bendrijos lygmeniu (t. p. žr. aiškinamojo memorandumo 3 skirsnį).

Veiklos išlaidas numatyta finansuoti iš LIFE+ biudžeto dalies, jei taikomas centrinis tiesioginis valdymas.

5.3. Pasiūlymo tikslai, numatomi rezultatai ir susiję rodikliai atsižvelgiant į valdymo pagal veiklos rūšis sistemą

Aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimas, įtraukiant aviaciją į šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą Bendrijoje. Visų pirma:

- oro susisiekimo sektoriaus įtraukimas į klimato kaitos poveikio mažinimo priemones;
- klimato kaitos išorės išlaidų internalizavimas;
- dalyvavimas siekiant mažinti žalingą oro susisiekimo veiklos poveikį aplinkai, siūlant oro susisiekimo veiklos vykdytojams didesnes ekonomines paskatas mažinti jų poveikį klimatui.

5.4. Įgyvendinimo metodas (orientacinis)

X **Centralizuotas valdymas**

X Tiesioginis, vykdomas Komisijos

Netiesioginis, perduodant:

vykdomosioms agentūroms

Bendrijų įkurtoms įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 185 straipsnyje

nacionalinei (-ėms) viešojo sektoriaus įstaigai (-oms) ar įstaigai (-oms), teikiančiai (-čioms) viešąsias paslaugas

Pasidalijimas arba decentralizuotas valdymas

kartu su valstybėmis narėmis

kartu su trečiosiomis šalimis

Bendras valdymas su tarptautinėmis organizacijomis (nurodyti)

Pastabos:

6. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

6.1. Stebėsenos sistema

Valstybės narės turės pranešti apie visus veiksmus ir priemones, kurių imasi direktyvai įgyvendinti.

Sutartyse, kurias Komisija pasirašo siekdama įgyvendinti direktyvą, numatoma, kad Komisija (arba jos įgaliotas atstovas) atlieka priežiūrą bei finansinę kontrolę, o Audito Rūmai atlieka auditą, jei prireikia, vietoje.

6.2. Vertinimas

6.2.1. Ex-ante vertinimas

Žr. poveikio vertinimą, kuris prie šio pasiūlymo pridedamas kaip Komisijos tarnybų darbo dokumentas. Visų siūlomų priemonių poveikis buvo įvertintas ekonominiu, socialiniu, sveikatos ir aplinkos aspektais.

6.2.2. Priemonės, kurių buvo imtasi atlikus tarpinį arba ex-post įvertinimą (panašios ankstesnės veiklos patirtis)

Siūlomose priemonėse ir pridedamame poveikio vertinime atsižvelgiama į patirtį, įgytą įgyvendinant Bendrijos sistemą.

6.2.3. Būsimų vertinimų sąlygos ir dažnumas

Netaikoma

7. KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Laikomasi visų vidinės kontrolės standartų Nr. 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 ir Tarybos reglamente (EB, Euratomas) Nr. 1605/2002 dėl Europos Bendrijų bendrajam biudžetui taikomo Finansinio reglamento nustatytų principų.

8. IŠSAMI INFORMACIJA APIE IŠTEKLIUS

8.1. Pasiūlymo tikslai, vertinant pagal finansines išlaidas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

(Nurodyti tikslų, priemonių ir rezultatų pavadinimus)	Rezultato rūšis	Vid. išlaidos	2007		2008		2009		2010		2011		2012 ir vėliau		IŠ VISO	
			Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų
VEIKLOS TIKSLAS ¹⁸ Įgyvendinimo taisyklių Komisijos sprendimų rengimas	Tyrimai ir konsultacijos ir Įgyvendinimo sistemų pritaikymas		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
IŠ VISO IŠLAIDŲ				0,200		0,140		0,65		0,000		0,000		0,200		0,605

¹⁸ Kaip apibūdinta 5.3. skirsnyje.

8.2. Administravimo išlaidos

8.2.1. Žmogiškųjų išteklių skaičius ir rūšis

Pareigų rūšis		Darbuotojai, skiriami priemonei įgyvendinti iš esamų ir (arba) papildomų išteklių (darbo vietų arba visos darbo dienos ekvivalentų skaičius)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pareigūnai arba laikinieji darbuotojai ¹⁹ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Darbuotojai, finansuojami ²⁰ pagal XX 01 02 straipsnį							
Kiti darbuotojai ²¹ , finansuojami pagal XX 01 04/05 straipsnį							
IŠ VISO		1	1	1	1	1	1

8.2.2. Užduočių, susijusių su priemone, aprašymas

- Įgyvendinimo taisyklių dėl pardavimo aukcione, stebėsenos gairių, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reikalavimų rengimas
- Įgyvendinimo valstybėse narėse tikrinimas
- Administruojančių valstybių narių sąrašo rengimas ir atnaujinimas
- Komisijos sprendimai dėl leidimų skyrimo aviacijos sektoriui.

8.2.3. Žmogiškųjų išteklių (numatytų teisės aktais) šaltiniai

- Šiuo metu programos valdymui skirtos darbo vietos, kurias reikia pakeisti arba pratęsti.
- Darbo vietos, pagal MPS (metinę politikos strategiją) / PBP (preliminarų biudžeto projektą) iš anksto skirtos n-tiesiems metams.
- Darbo vietos, kurių bus prašoma kitos MPS / PBP procedūros metu.
- Darbo vietos, kurios bus perskirstytos naudojant valdymo tarnybos išteklius (vidinis perskirstymas)

¹⁹ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

²⁰ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

²¹ Kurių išlaidos įskaičiuotos į orientacinę sumą.

- Darbo vietos, reikalingos n-tiesiems metams, tačiau nenumatytos tų metų MPS / PBP.

8.2.4. *Kitos administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą (XX 01 04/05 – Administracinės valdymo išlaidos)*

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė (numeris ir pavadinimas)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 ir vėliau	IŠ VISO
1. Techninė ir administracinė pagalba (įskaitant susijusias išlaidas darbuotojams)							
Vykdomosios agentūros ²²							
Kita techninė ir administracinė pagalba							
– <i>intra muros</i>							
– <i>extra muros</i>							
Iš viso techninei ir administracinei pagalbai							

8.2.5. *Finansinės išlaidos žmogiškiems ištekliams ir kitos susijusios išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą*

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Žmogiškųjų išteklių rūšis	2007	2008	2009	2010	2011	2012 ir vėlesni m.
Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Darbuotojai, finansuojami pagal XX 01 02 straipsnį (pagalbiniai darbuotojai, deleguotieji nacionaliniai ekspertai, pagal sutartis dirbantys darbuotojai ir kt.) (nurodyti biudžeto eilutę)						
Iš viso žmogiškųjų išteklių ir susijusių išlaidų (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

²² Žr. konkrečią atitinkamos (-ų) vykdomosios (-ųjų) agentūros (-ų) finansinę teisės akto pasiūlymo pažymą.

Apskaičiuota – *Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai*

Standartinė alga 1A*/AD pareigūnui, kaip numatyta 8.2.1 skirsnyje, yra 0,108 mln. EUR.

Apskaičiuota – *Darbuotojai, finansuojami pagal XX 01 02 straipsnį*

Netaikoma

8.2.6. *Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą*

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 ir vėles ni m.	IŠ VISO
XX 01 02 11 01 – Komandiruotės	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Posėdžiai ir konferencijos	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 – Komitetai ²³	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Tyrimai ir konsultacijos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Informacinės sistemos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Iš viso kitų valdymo išlaidų (XX 01 02 11)							
3 Kitos administravimui priskiriamos išlaidos (patikslinti nurodant biudžeto eilutę)							
Iš viso administracinių išlaidų, nepriskiriamų žmogiškiesiems ištekliams ir susijusioms išlaidoms (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Apskaičiuota – *Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą*

Siekiant paaiškinti pasiūlymą ir palengvinti jo įgyvendinimą valstybėse narėse, 2009–2013 m. laikotarpiu kasmet yra numatytos keturios komandiruotės, kurių kiekvienai reikės skirti 1 000 EUR.

²³ Nurodyti komiteto rūšį ir kuriai grupei jis priklauso.

2008 ir 2009 m. numatyta surengti Klimato kaitos komiteto posėdžius (vieneto kaina – 27 000 EUR), siekiant patvirtinti įgyvendinimo taisykles ir gaires.

Išlaidos, skirtos žmogiškiesiems ir administraciniams ištekliams, apmokamos iš valdančiajam GD pagal metinių asignavimų tvarką skirtų lėšų.