

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, siekiant išlaikyti dabartinius jos taikymo aviacijos veiklai apribojimus ir pasirengti nuo 2021 m. įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę**

(COM(2017) 54 final – 2017/0017 (COD))

(2017/C 288/10)

Pranešėjas: **Thomas KROPP**

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Konsultavimasis              | Taryba, 2017 2 21<br>Europos Parlamentas, 2017 2 13                             |
| Teisinis pagrindas           | Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsnio 1 dalis ir 304 straipsnis |
| Biuro sprendimas             | 2017 2 21   |
| Atsakingas skyrius           | Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius                                   |
| Priimta skyriuje             | 2017 5 17   |
| Priimta plenarinėje sesijoje | 2017 5 31   |
| Plenarinė sesija Nr.         | 526   |
| Balsavimo rezultatai         | 192/0/2   |
| (už/prieš/susilaikė)         |   |

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Nors atlikus Komisijos siūlomus pakeitimus bus išlaikyta reglamentavimo sistema, taikoma tik oro transporto bendrovėms, vykdysiančioms EEE vidaus skrydžius po 2017 m., siūlomi pakeitimai sudaro galimybę nuo 2020 m. ES iniciatyva remti ir įgyvendinti iškraipymų nesukeliančią pasaulinę anglies dioksido kompensavimo ir mažinimo sistemą tarptautinei aviacijai (CORSIA) <sup>(1)</sup>.

1.2 Komitetas remia Komisijos pasiūlymą (toliau – pasiūlymas) su kai kuriomis išlygomis. Jei jis būtų priimtas, aplinkosauginiai ES ATLPS siekiai būtų mažesni nei visas ES ATLPS mastas ir tokia sistema gali būti šiek tiek nepalanki ES vidaus klimato tikslams ir tarptautiniams išpareigojimams; tačiau tuo pačiu ES įtikinamai parodytų, jog remia pasaulinę priemonę, kad būtų galima toliau siekti mažinti pasaulinį poveikį.

1.3 Išplėtus dabartinės ES ATLPS taikymą visiems skrydžiams į EEE ir (arba) iš jos gali kilti tarptautinių prekybos ginčų dėl vienašalio eksteriotialaus ES tikslų taikymo ir gali vėluoti bendro sutarimo siekimo procesas, būtinas vienodam daugiašaliu lygiu sutartos sistemos įgyvendinimui.

1.4 ES turi imtis veiksmų, kad įgyvendinant pasaulinę rinkos priemonę Europos Sąjungoje būtų išvengta konkurencijos iškraipymo bendrojoje aviacijos rinkoje, kartu užtikrinti kuo didesnę CORSIA aplinkosauginį naudingumą, pagrįstą ATLPS patirtimi. Politiniuose debatuose dėl vienašališkų ES priemonių funkcionalumo turi būti atsižvelgta į CORSIA raidą ir į tai, ar ji galiausiai tenkina jai keliamus tikslus.

<sup>(1)</sup> 39-oji Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) asamblėja rekomendavo priimti galutinę rezoliuciją, pagal kurią bus įdiegta Anglies dioksido kompensavimo ir mažinimo sistema tarptautinei aviacijai.

1.5 Būtina nedelsti su teisėkūros procesu. Pasiūlymus reikia priimti iki 2017 m. pabaigos, kad parengiamųjų CORSIA įgyvendinimo priemonių būtų galima imtis nuo 2018 m. pradžios. Konkrečiai su ES susiję teisės aktai turėtų būti vertinami ir iš dalies keičiami tik siekiant skatinti pasaulines rinkos priemones. Komitetas ragina Tarybą ir Europos Parlamentą išlaikyti tempą, kad CORSIA būtų įgyvendinta laiku bei darniai ir nesukeltų iškraipymų.

1.6 Komitetas pritaria Komisijos remiamam subalansuotam požiūriui, kuris išlaiko svorto poveikį, kurį Komisija sukūrė taikydama savo ES ATLPS, tačiau leidžia pasaulinę problemą spręsti pasaulio mastu, kad būtų mažinama tebekylanti anglies dioksido nutekėjimo rizika ir nepalankios Europai konkurencinės sąlygos. Komisijos prašoma informuoti vartotoją, kad tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų problema yra pasaulinė. Jei visos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) valstybės narės tinkamai taikys CORSIA, ji užtikrins, kad augimas vyktų nedidinant anglies dioksido kiekio, kai eismo augimas bus atsietas nuo išmetamo teršalų kiekio didėjimo, neatsižvelgiant į tai, kur vyksta kelionės oro transportu.

1.7 Komitetas nusprendė surengti viešą EESRK konferenciją dalyvaujant visiems suinteresuotiesiems subjektams, norėdamas suteikti jiems galimybę išsakyti organizuotos pilietinės visuomenės nuomonę dėl šios reguliavimo iniciatyvos politinių, socialinių, ekonominių ir ekologinių pasekmių.

## 2. Nuomonės rengimo aplinkybės

2.1 ES Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ES ATLPS) buvo įdiegta 2005 m.; ja apribojamas EEE pramonės sektorių didžiausias leidžiamas išmetamųjų teršalų kiekis. Apribojimas vykdomas išduodant apyvartinius taršos leidimus (ATL), kurių bendras skaičius yra lygus didžiausiam leidžiamam išmesti CO<sub>2</sub> kiekiui tonomis. Bendras didžiausias leidžiamas teršalų kiekis kasmet mažinamas 1,74 proc., taigi mažinimas yra naudingas pramonės sektoriams, kuriems reikia mažiau leidimų, o teršiančios pramonės šakos priverstos pirkti daugiau leidimų. Taikant šią sistemą, vyriausybės turi nuspręsti, kaip pasiekti pagrindinius išmetamųjų teršalų mažinimo tikslus, kad būtų sumažintas bendras ES išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis.

2.2 2008 m. ES nusprendė įtraukti aviacijos sektorių į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą nuo 2012 m. Pirmą kartą uždavinys laikytis išmetamųjų teršalų mažinimo tikslų buvo iškeltas sektoriui, o ne valstybei narei. Aviacijos išmetamųjų teršalų kiekis buvo preliminariai apribotas iki žemesnio nei vidutinis 2004–2006 m. išmetamųjų teršalų lygis. Didžiausias aviacijai skirtų ATL skaičius buvo atskirtas nuo bendro ES ATL skaičiaus. Taikant apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą aviacijos sektoriui, nuo 2012 m. orlaivių naudotojai turėjo pateikti apyvartinius taršos leidimus už kiekvieną CO<sub>2</sub> toną, išmetamą skrydžių iš EEE oro uostų ar į juos metu. Siekiant išspręsti transporto srauto augimo klausimą, taigi ir patenkinti aviacijos sektoriaus augimo poreikius, oro transporto bendrovėms buvo suteikta teisė įsigyti papildomų apyvartinių taršos leidimų aukcionuose, kur juos parduoda kiti sektoriai. Didžiausias aviacijos sektoriaus apyvartinių taršos leidimų skaičius 2012 m. buvo sumažintas nuo 97 proc. ankstesnio laikotarpio išmetamųjų teršalų kiekio (2004–2006 m.) iki 95 proc. bazinio kiekio 2013–2020 m. laikotarpiu. Šiuo laikotarpiu 82 proc. leidimų orlaivių naudotojams skiriama nemokamai, o 15 proc. parduodama aukcione.

2.3 Aviacijos įtraukimas į ATL prekybos sistemą tapo labai prieštaringų diskusijų objektu. Sunkumai yra užprogramuoti jau pačiame aviacijos, kaip tarptautinių paslaugų pramonės, pobūdyje, kadangi CO<sub>2</sub> išmetantys subjektai yra mobilūs, todėl sunku priskirti tam tikroje erdveje išmestą CO<sub>2</sub> kiekį kokiam nors nacionalinei vyriausybei. Tačiau keli pagrindiniai klausimai yra tarptautiniu mastu neginčijami:

2.3.1 Aviacijai tenka ne mažiau kaip 2 proc. viso pasaulyje išmetamo teršalų kiekio, tarptautinei aviacijai – 1,3 proc.

2.3.2 Joks sektorius neturėtų būti atleistas nuo išmetamųjų teršalų poveikio klimato kaitai mažinimo, taigi jūrų ir aviacijos sektoriai turėtų būti įtraukti į pasaulines sistemas, kurių tikslas – mažinti CO<sub>2</sub> poveikį klimato kaitai.

2.3.3 Laikui bėgant pasiektas bendras sutarimas, kad su anglies dioksido mokesčiais susiję trūkumai nusveria rinkos priemonių privalumus. Visa mokesčių suma sumokama nuo pirmos dienos, o tokios sistemos kaip ATLPS iš anksto numato nemokamus apyvartinius taršos leidimus kaip paskatą būti kuo veiksmingesniais ir parduodant nepanaudotus apyvartinius taršos leidimus sąnaudas paversti pajamų šaltiniu. Be to, mokesčiai savaime nėra pagrįsti tikslais, bet yra mokami į nacionalinių vyriausybių išdą, o rinkos mechanizmai gali būti susieti su kompensavimo priemonėmis, kad būtų galima tiesiogiai kompensuoti išmetamuosius teršalus.

2.4 Pagrindinį ginčą dėl aviacijos įtraukimo į ES ATLPS sukėlė sistemos taikymo tarptautiniu mastu klausimas. ES Komisija tvirtino, kad klimato kaita yra pasaulinio masto reiškinys, todėl su ja negalimai veiksmingai kovoti tik regioninėmis priemonėmis. Todėl ji siekė, kad ES ATLPS aviacijos srityje būtų taikoma visiems oro vežėjams, vykdančioms skrydžius į Europos Sąjungos oro uostus ir (arba) iš jų, nepaisant to, ar tokie vežėjai yra registruoti valstybėje narėje. Tačiau vienašališkai reikalaujant taikyti šį mechanizmą trečiosioms šalims visame pasaulyje būtų pažeidžiamas tų šalių suverenumas. Nesant dvišalio ar daugiašalio tarptautinio susitarimo dėl rinkos priemonės taikymo paslaugoms, kurias suverenios valstybės teikia viena kitai, liko neaišku, kokių teisiniu pagrindu Europos Sąjunga galėtų nustatyti tokią sistemą trečiosioms šalims. Sprendimą dėl ES skrydžių į trečiąsias šalis ir iš jų teisėtumo Europos Bendrijų Teisingumo Teismas priėmė 2016 m.<sup>(2)</sup>. Be teisinių ginčų<sup>(3)</sup>, ES iškilo grėsmė, kad didesnės valstybės gali taikyti atsakomąsias prekybos sankcijas.

2.5 Keletas didelių prekybos partnerių, pavyzdžiui, Kinija, Brazilija, JAV, Indija ir Rusija, derino savo veiksmus priešindamosi vienašališkam šios sistemos įgyvendinimui. Patirdama tarptautinį spaudimą, Komisija 2012 m. lapkričio 12 d. pateikė pasiūlymą atidėti ATLPS taikymą aviacijai vieniems metams. Taryba ir Europos Parlamentas formaliai patvirtino sprendimą dėl nukrypti leidžiančios nuostatos 2013 m. balandžio mėn. prieš pat reikalavimą, kad oro bendrovės grąžintų 2012 m. taršos leidimus; Komisija atgaline tvarka susiaurino ATLPS taikymo sritį aviacijai, palikdama ją galioti tik EEE vidaus skrydžiams.

2.6 2014 m. kovo mėn. buvo priimtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 421/2014<sup>(4)</sup>, kuriuo buvo pratęstas EEE vidaus skrydžiams nukrypti leidžiančios nuostatos galiojimas iki 2016 m. pabaigos grąžinant pradinę ATLPS taikymo sritį (visiems skrydžiams į EEE oro uostus ir iš jų), nebent jei 2016 m. ICAO asamblėjoje būtų pasiekta reikšminga pažanga kuriant pasaulinę sistemą.

2.7 Nors keletas NVO abejojo, ar susitarimas buvo pakankamas naudingam tikslui pasiekti, plačiai pripažįstama, kad Paryžiaus susitarimas pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją, pasirašytas 2015 m. gruodžio 12 d.<sup>(5)</sup> Paryžiuje, buvo svarbus proveržis siekiant tarptautinio sutarimo dėl tolesnių tarptautiniu mastu koordinuojamų veiksmų klimato kaitos poveikiui švelninti. Susitarimas buvo kolektyvinių veiksmų visais lygmenimis katalizatorius. Po susitarimo paskelbimo jį pasirašiusių vyriausybių skaičius nuolat augo<sup>(6)</sup>.

2.8 Paryžiaus susitarimas remiasi šia konvencija ir pirmą kartą suvienija visas tautas bendram tikslui imtis plataus užmojo veiksmų kovoti su klimato kaita ir prisitaikyti prie jos poveikio teikiant didesnę paramą besivystančioms šalims, kad ir jos galėtų tai daryti. Susitarimas nubrėžia naują pasaulio kovos su klimato kaita veiksmų kryptį<sup>(7)</sup>.

2.8.1 Pagrindinis Paryžiaus susitarimo tikslas yra stiprinti pasaulinį atsaką į klimato kaitą, kad pasaulinė temperatūra padidėtų kur kas mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoniniu lygiu, ir dėti pastangas, kad ji nepakiltų daugiau kaip 1,5 °C. Be to, susitarimu siekiama sustiprinti šalių pajėgumą spręsti klimato kaitos poveikio problemas. Šiems plataus užmojo tikslams įgyvendinti bus sukurtas deramas finansinis mechanizmas, nauja technologijų ir gebėjimų stiprinimo sistema besivystančių šalių ir labiausiai pažeidžiamų šalių pastangoms, atitinkančioms jų nacionalinius tikslus, remti. Susitarimas taip pat numato didesnių veiksmų ir paramos skaidrumą, kurį užtikrins tvirtesnė skaidrumo sistema<sup>(8)</sup>.

<sup>(2)</sup> Dokumentas 62015CJO272 – 2016 m. gruodžio 21 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas byloje C-272/15.

<sup>(3)</sup> 2008 m. priėmus sprendimą nuo 2012 m. įtraukti aviaciją į ES prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistemą, JAV vežėjas bylinėjosi Jungtinėje Karalystėje, tvirtindamas, kad ATLPS pagal tarptautinę teisę yra neteisėta.

<sup>(4)</sup> OL L 129, 2014 4 30, p. 1.

<sup>(5)</sup> [http://unfccc.int/documentation/documents/advanced\\_search/items/6911.php?prifref=600008865](http://unfccc.int/documentation/documents/advanced_search/items/6911.php?prifref=600008865).

<sup>(6)</sup> Susitarimą ratifikavo 43 iš 197 konvencijos šalių. 2016 m. spalio 5 d. buvo pasiektas Paryžiaus susitarimui įsigaliooti būtinas valstybių skaičius. Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio 4 d. Pirmoji šalių konferencijos sesija, kuri laikoma Paryžiaus susitarimo šalių susitikimu (CMA 1), vyko 2016 m. lapkričio 15–18 d. Marakeše (Marokas).

<sup>(7)</sup> Tekstas paimtas iš Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos interneto svetainės.

<sup>(8)</sup> Daugiau informacijos apie pagrindinius susitarimo aspektus galima rasti čia.

2.8.2 Pagal Paryžiaus susitarimą reikalaujama, kad visos šalys dėtų visas įmanomas pastangas „nacionaliniu lygmeniu nustatytais įpareigojančiais veiksmais“ (angl. NDC) ir ateityje šias pastangas stiprintų. Tai apima reikalavimus, kad visos susitarimo šalys teiktų reguliarias išmetamųjų teršalų ir įgyvendinimo pastangų ataskaitas<sup>(9)</sup>. 2018 m. susitarimo šalys įvertins kolektyvines pastangas siekiant pažangos įgyvendinant Paryžiaus susitarime nustatytą tikslą ir informuos apie nacionalinių lygmeniu nustatytų įpareigojančių veiksmų rengimą. Kas 5 metus bus atliekamas visuotinis padėties įvertinimas kolektyvinei pažangai siekiant susitarimo tikslo įvertinti ir informuoti apie tolesnius susitarimo šalių individualius veiksmus.

2.9 Iš esmės manoma, kad Paryžiaus susitarimas paskatino ICAO asamblėją 2016 m. priimti atitinkamą sprendimą konkrečiai civilinės aviacijos atžvilgiu<sup>(10)</sup>. Po trejus metus trukusių derybų po 2013 m. įvykusios 38-osios ICAO asamblėjos valstybės narės spalio 6 d. susitarė įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę siekiant kompensuoti tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų kiekio didėjimą po 2020 m. Asamblėja priėmė rezoliuciją, įdiegiančią Anglies dioksido kompensavimo ir mažinimo sistemą tarptautinei aviacijai (CORSIA)<sup>(11)</sup>. Oro transporto bendrovės pagal šią sistemą turi kompensuoti tam tikrą savo išmetamųjų teršalų kiekį, bet nebūtinai jį sumažinti.

2.10 Pagal Asamblėjos rezoliuciją, vidutinis tarptautinės aviacijos išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis, įtrauktas į šią sistemą 2019–2020 m. laikotarpiu, bus pagrindas, pagal kurį nuo 2020 m. bus apskaičiuojama, ar augimas vyksta nedidinant išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio, ir pagal kurį bus lyginamas vėlesnių metų išmetamųjų teršalų kiekis. Pradedant nuo 2021 m., bet kuriais metais, kai tarptautinės aviacijos išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis, įtrauktas į sistemą, viršija 2019–2020 m. teršalų išmetimo vidutinį bazinį lygį, sektorius tais metais privalo kompensuoti tokį skirtumą.

2.11 ICAO nusprendė sistemą įgyvendinti laipsniškai, kad būtų atsižvelgiama į ypatingas aplinkybes ir atitinkamus tam tikrų šalių pajėgumus. Iš pradžių dalyvavimas sistemoje bus savanoriškas, vėliau jame dalyvaus visos šalys, išskyrus kai kurias šalis, kurioms taikoma nukrypti leidžianti nuostata.

ICAO nusprendė laikytis maršrutu grindžiamo požiūrio, siekiant sumažinti CORSIA daromą konkurencinį poveikį veiklos vykdytojams. Išimties, taikomos maršrutams, kuriems taikomas nukrypti leidžiančios nuostatos, galios visoms oro transporto bendrovėms, vykdančioms skrydžius tais maršrutais.

2.12 Bandomasis etapas (2021–2023 m.) ir Pirmasis etapas (2024–2026 m.) taikomi valstybėms, kurios dalyvauja savanoriškai. 2016 m. spalio 12 d. 66 valstybės išreiškė ketinimą savanoriškai dalyvauti rinkos priemonėje nuo pradžios. Antrasis etapas (2027–2035 m.) taikomas visoms valstybėms, išskyrus valstybes, kurioms taikoma nukrypti leidžianti nuostata, nebent jos nusprendžia dalyvauti savanoriškai. EESRK teigiamai vertina šį susitarimą, tačiau dėl jo savanoriško pobūdžio kitiems sektoriams gali tekti kompensuoti skirtumą, kad būtų laikomasi ES klimato tikslų.

2.13 CORSIA kertiniai dalykai, dėl kurių ICAO turi susitarti ir juos paskelbti, yra atskirų veiklos vykdytojų išmetamųjų teršalų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo metodai, išmetamųjų teršalų kiekio vieneto kriterijai (EUC) ir registrai. Tačiau ICAO aprūpins visas valstybes ištekliais būtinai infrastruktūrai sukurti<sup>(12)</sup>. Dėl šių aspektų kol kas nėra išsamaus susitarimo; nuo jų priklausys CORSIA aplinkosauginis veiksmingumas, kuris turėtų derėti su plataus užmojo reikalavimais.

2.14 Oro transporto bendrovės galės vykdyti savo kompensavimo reikalavimus pirkdamos kompensacinius kreditus anglies dioksido rinkose. Todėl išmetamųjų teršalų kiekio vienetas (1 vienetas atitinka 1 toną CO<sub>2</sub>) bus sumažintas už tarptautinės aviacijos sektoriaus ribų. Išmetamųjų teršalų vieneto kriterijus dar reikės parengti. Bus labai svarbu užtikrinti, kad orlaivio naudotojo išmesta 1 CO<sub>2</sub> tona iš tikrųjų bus lygi sutaupyta 1 CO<sub>2</sub> tonai kitame sektoriuje.

<sup>(9)</sup> Daugiau informacijos apie nacionalinių lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus galima rasti čia.

<sup>(10)</sup> Nėra lygiavertės tarptautinės JT priklausančios organizacijos, atsakingos už karinių orlaivių išmetamus teršalus. ES ATLPS taip pat netaikoma karinių orlaivių išmetamiems teršalams. Nors aiškiai darant išimtį skrydžiams su oficialia misija, tyrimo grupė išreiškė pageidavimą įvertinti mokomųjų karinių skrydžių poveikį CO<sub>2</sub> lygiams. Vieša informacija apie karinių orlaivių išmetamą teršalų kiekį regionų, nacionaliniu ar pasauliniu lygmeniu nėra renkama.

<sup>(11)</sup> CORSIA yra viena iš keleto priemonių, sprendžiančių orlaivių ir variklių technologijų ir tvarių alternatyviųjų degalų bei naujų energijos šaltinių klausimus.

<sup>(12)</sup> Išsamus reikalavimų sąrašas pateiktas nuomonės I priede.

2.15 Atsižvelgiant į daugiau kaip dešimtmetį ICAO vykstančias diskusijas, 2016 m. pasiektas susitarimas laikomas istoriniu. Jame atsispindi skirtumai, kurie praeityje ne kartą trukdė pasiekti bendrą sutarimą. ICAO valstybių narių nuomonės išsiskyrė dėl atitinkamų valstybių skirtingo ekonominio brandumo, taip pat dėl jų ekonominės įtakos ir bendros aplinkos apsaugos politikos. Didelis valstybių, kurios yra pasirengusios dalyvauti CORSIA nuo pat pradžios, skaičius paskatins kitas valstybes taip pat dalyvauti sistemoje. Tačiau CIORSIA atžvilgiu dar reikia iki 2019 m. sausio 1 d. pasiekti susitarimą dėl stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, iki 2018 m. – dėl išmetamųjų teršalų vieneto kriterijų, iki 2020 m. – dėl reglamentavimo sistemos įgyvendinimo, taip pat iki 2021 m. sausio mėn. – dėl registrų sukūrimo.

### 3. Pasiūlymo vertinimas

3.1 Jeigu nebus padaryti jokie Reglamento (ES) Nr. 421/2014 pakeitimai, remiantis dabartine teksto redakcija ES ATLPS aviacijos srityje bus vėl taikoma kaip pirmiau, t. y. visiems tarptautiniams skrydžiams iš EEE oro uostų ir į juos. Tai reikštų, kad orlaivių naudotojai iki 2018 m. balandžio 30 d. turės grąžinti apyvartinius taršos leidimus, atitinkančius visą skrendantį trečiąsias šalis ir iš jų išmestą ŠESD kiekį<sup>(13)</sup>. Kaip jau minėta<sup>(14)</sup>, Reglamentas (ES) Nr. 421/2014 buvo sustabdytas, kol bus įvertintas 2016 m. ICAO asamblėjos rezultatas. Komisija savo vertinime<sup>(15)</sup> daro išvadą, kad ICAO rezoliucija dėl pasaulinės rinkos priemonės (angl. GMBM) atitinka ES siektinus tikslus ir politiką. Todėl Reglamento (ES) Nr. 421/2014 tekstą reikia iš dalies pakeisti, kad nereikėtų grįžti prie ES priemonės įgyvendinimo, nepaisant ES bendro sutarimo dėl bendros pasaulinės rinkos priemonės. Komisijos pasiūlymas grindžiamas šiais argumentais:

#### 3.1.1 Formatas

Atsižvelgdama į ribotą laiką, per kurį turi būti baigtas teisėkūros procesas, Komisija siūlo, kad priemonė turėtų tapti reglamentu, kuris būtų tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse ir būtų privalomas visas, siekiant pakeitimus įgyvendinti laiku ir darniai, prieš 2018 m. kovo ir balandžio mėn. sueinant 2017 m. įsipareigojimų vykdymo terminams.

#### 3.1.2 Poveikio vertinimas<sup>(16)</sup>

Komisija pritaria *status quo* išlaikymui, t. y. 2017–2020 m. laikotarpiu tinkamiausia būtų ir toliau ES ATLPS taikyti EEE vidaus skrydžiams (taigi nebūtų grįžta prie jos taikymo tarptautiniams skrydžiams nuo 2017 m., kaip buvo numatyta iš pradžių). Komisija patvirtina, kad dabartinis ES ATLPS taikymas EEE vidaus skrydžiams padėjo sumažinti išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį maždaug 17 mln. tonų per metus, todėl aviacija kaip ir kiti sektoriai prisideda prie kovos su klimato kaita tikslų. Be to, Komisija patvirtina, kad tolesniam ES ATLPS taikymui EEE vidaus skrydžiams pritarėtų trečiosios šalys ir kad tai leistų sutelkti dėmesį į priemones, būtinas savalaikiam ir darniam pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimui.

#### 3.1.3 Galutiniai terminai

Komisija siūlo pratęsti nukrypti leidžiančios nuostatos galiojimą po 2016 m., ją nuo 2017 m. taikyti taip pat kaip ir 2016 m. ir sudaryti ICAO galimybę nustatyti priemones, būtinas veiksmingam pasaulinės rinkos priemonės taikymui. Komisija atliks tolesnius vertinimus ir į laikotarpį po 2020 m. orientuotą ES ATLPS peržiūrą. Šio naujai persvarstyto reglamento galiojimo terminai nenustatyti.

3.1.4 28 straipsnio a punktas pakeičiamas taip, kad nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos tarptautiniams skrydžiams į EEE oro uostus ir iš jų po 2016 m. galios toliau, o EEE viduje vykdomiems skrydžiams ir toliau bus taikoma ATLPS.

3.1.5 Įterpiamas naujas 28 straipsnio b punktas, skirtas pasirengti įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę. Šis straipsnis susieja pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimą su Komisijos reikalavimais teikti ataskaitas Europos Parlamentui apie įgyvendinimo būklę ir numatoma teikti pasiūlymus, kokius reikia padaryti ES ATLPS pakeitimus, kad ji būtų taikoma ir EEE<sup>(17)</sup>.

3.1.6 28c straipsnis suteikia Komisijai įgaliojimus priimti stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo mechanizmus siekiant įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę.

<sup>(13)</sup> Kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/87/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

<sup>(14)</sup> Žr. 2.6 punktą.

<sup>(15)</sup> Aiškinamasis memorandumas dėl pasiūlymo dėl Reglamento 0017/2017 (COD).

<sup>(16)</sup> Žr. aiškinamąjį memorandumą, p. 6.

<sup>(17)</sup> Šis straipsnis atspindi tai, kad skrydžiai EEE viduje yra tarptautiniai skrydžiai ir kad pagal ICAO 2016 m. rezoliuciją, CORSIA turėtų būti vienintelė tarptautiniams skrydžiams taikoma rinkos priemonė.

3.1.7 I priede daromas techninio pobūdžio pakeitimas, kad išimties, taikomos nekomercinių oro transporto priemonių naudotojams, kuriems vykdant skrydžius per metus išmetamas mažesnis kaip 1 000 tonų CO<sub>2</sub> kiekis, galiojimas būtų pratęstas nuo 2020 m. iki 2030 m. Tai prilygsta tik 0,2 proc. viso išmetamo teršalų kiekio, o juos įtraukus į ATLPS administracinė našta būtų neproporcinga.

3.2 Diskusijos įvairiuose forumuose, taip pat kaip praneša Komisija<sup>(18)</sup>, atskleidė galimus nesutarimus dėl trijų klausimų:

3.2.1 2017–2020 m. laikotarpiui reikia griežtesnių ES ATLPS direktyvos nuostatų. Be įvykdymo klausimų, kyla klausimas, ar prieštaringos diskusijos tokiu metu, kai dėmesys turėtų būti sutelktas į pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimą, yra naudingos ir ar jos nėra veikiau žalingos pramonės konkurencingumui ir ES pozicijai tarptautinėse derybose dėl pasaulinės rinkos priemonės techninių aspektų; be to, abejotina, ar ES ATLPS pakeitimai šiuo etapu sukurtų pakankamą pridėtinę vertę išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo požiūriu, kuri pateisintų pasaulio ekonomikai, politinei padėčiai ir prekybai keliamą riziką. Bent jau tokie svarstymai nėra savalaikiai tol, kol nėra daugiau aiškumo apie CORSIA teikiamas perspektyvas.

3.2.2 Reikia nustatyti terminą naujai ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos peržiūrai. Tai suprantama, nes pakartotiniai nukrypti leidžiančios nuostatos pratęsimo pakeitimai negali tapti galutiniu į ateitį orientuotu reguliavimo būdu. Be to, galutinė CORSIA forma dar nėra žinoma, o CORSIA įtraukimas į ES politiką turės būti dar kartą įvertintas priartėjus prie 2020 m. termino. Tačiau kyla pavojus planavimo stabilumui, jei suinteresuotosios šalys žino, kad reglamentas yra ribotos trukmės, tačiau nežino, ar naujas reglamentas pakeis senąjį, arba ar bus grąžinta buvusi tvarka, dėl kurios vėl kiltų tarptautiniai prekybos ginčai, kurių kartojimosi daugelis suinteresuotųjų subjektų nepageidauja. Tai, kad nėra nustatyto termino, yra aiškus privalumas, nes Komisija gali baigti savo poveikio vertinimus ir peržiūras prieš pateikdama ES ATLPS direktyvos pakeitimą.

3.2.3 Būtina, kad Europos Parlamentas ir Taryba bendrą sutarimą pasiektų nedelsiant. Abi ES institucijos, užuot išitraukusios į ilgas diskusijas apie ES ATPLS poveikį praeityje, turėtų sutelkti savo politines diskusijas į tai, kaip geriausia skatinti laiku įgyvendinti suderintą pasaulinę rinkos priemonę. Svarstymai dėl ES Komisijos pasiūlymo turėtų būti baigti iki 2017 m. pabaigos, kad būtų išvengta grįžimo prie ATLPS taikymo.

4. EESRK, atsižvelgiant į jo sudėtį ir ekspertines žinias, turi puikią galimybę išdėstyti organizuotos pilietinės visuomenės nuomonę politinėse diskusijose dėl šios reguliavimo iniciatyvos politinių, socialinių, ekonominių ir aplinkosauginių pasekmių. Todėl EESRK nusprendė tolesnio su šia nuomone susijusio darbo kontekste surengti konferenciją, kurioje dalyvautų visi atitinkami suinteresuotieji subjektai.

Bruselis, 2017 m. gegužės 31 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Georges DASSIS*

<sup>(18)</sup> Prie poveikio vertinimo pridėto dokumento, iš dalies keičiančio Direktyvą 2003/87/EB, santrauka.