

Paziņojums Nr.

## Saturs

## Lappuse

III *Sagatavošanā esoši tiesību akti*

## PADOME

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |    |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2008/C 122 E/01 | 2008. gada 28. februāra Kopējā nostāja (EK) Nr. 11/2008, ko Padome pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 251. pantā noteikto procedūru nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu par konkrētiem mediācijas aspektiem civillietās un komercietās .....                                                                                   | 1  |
| 2008/C 122 E/02 | 2008. gada 3. martā Kopējā nostāja (EK) Nr. 12/2008, ko Padome pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 251. pantā noteikto procedūru nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos (Dzelzceļu drošības direktīva) <sup>(1)</sup> .....                                      | 10 |
| 2008/C 122 E/03 | 2008. gada 18. aprīļa Kopējā nostāja (EK) Nr. 13/2008, ko Padome pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 251. pantā noteikto procedūru nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā ..... | 19 |

## III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

## PADOME

## KOPĒJĀ NOSTĀJA (EK) Nr. 11/2008

ko Padome pieņēmusi 2008. gada 28. februārī

**nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/.../EK (... gada ...) par konkrētiem mediācijas aspektiem civillietās un komercietās**

(2008/C 122 E/01)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 61. panta c) punktu un 67. panta 5. punkta otro ievilkumu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru <sup>(2)</sup>,

tā kā:

- (1) Kopiena ir izvirzījusi mērķi uzturēt un attīstīt brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kurā ir nodrošināta personu brīva pārvietošanās. Lai to sasniegtu, Kopienai *inter alia* ir jāpieņem pasākumi par tiesu iestāžu sadarbību civillietās, lai nodrošinātu pareizu iekšējā tirgus darbību.
- (2) Taisnīguma pieejamības princips ir būtisks, un, lai sekmētu labāku taisnīguma pieejamību, Eiropadome Tampērē notikušajā 1999. gada 15. un 16. oktobra sanāksmē aicināja dalībvalstis izstrādāt alternatīvas ārpustiesas procedūras.
- (3) Padome 2000. gada maijā pieņēma secinājumus par alternatīvām strīdu izšķiršanas metodēm saskaņā ar civiltiesībām un komerciesībām, norādot, ka šajā jomā ir

būtiski noteikt pamatprincipus, lai dotu iespēju atbilstīgi izstrādāt un izmantot ārpustiesas procedūras strīdu izšķiršanai civillietās un komercietās, tādējādi vienkāršojot un uzlabojot taisnīguma pieejamību.

- (4) Eiropas Komisija 2002. gada aprīlī nāca klajā ar Zaļo grāmatu par strīdu alternatīvu izšķiršanu civillietās un komercietās, kurā izvērtēja esošo situāciju attiecībā uz strīdu alternatīvas izšķiršanas metodēm Eiropas Savienībā un ierosināja plašas apspriedes ar dalībvalstīm un ieinteresētām personām par iespējamiem pasākumiem, lai sekmētu mediācijas izmantošanu.

- (5) Mērķi nodrošināt labāku taisnīguma pieejamību kā daļai no Eiropas Savienības politikas brīvības, drošības un tiesiskuma telpā būtu jāietver tiesas, kā arī ārpustiesas strīdu izšķiršanas metožu pieejamība. Šai direktīvai būtu jāveicina iekšējā tirgus atbilstīga darbība, jo īpaši mediācijas pakalpojumu pieejamības ziņā.

- (6) Mediācija var nodrošināt strīdu civillietās un komercietās izšķiršanu ārpus tiesas, bez pārmērīgām izmaksām un ātri, izmantojot procesus, kas ir pielāgoti pušu vajadzībām. Izlīgumi, kas panākti, izmantojot mediāciju, tiek biežāk ievēroti labprātīgi, un tie sniedz lielākas iespējas saglabāt draudzīgas un ilgtspējīgas attiecības starp pusēm. Minētie ieguvumi ir vēl būtiskāki, ja darbojas pārrobežu faktori.

- (7) Lai vēl vairāk veicinātu mediācijas izmantošanu un nodrošinātu, ka iesaistītās puses, izmantojot mediāciju, var paļauties uz paredzamu tiesisko regulējumu, ir jāizstrādā pamatregulējums, jo īpaši attiecībā uz būtiskākajiem civilprocesuālajiem jautājumiem.

<sup>(1)</sup> OVC 286, 17.11.2005., 1. lpp.<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta 2007. gada 29. marta Atzinums (OV C 27 E, 31.I.2008., 129. lpp.) Padomes 2008. gada 28. februāra Kopējā nostāja un Eiropas Parlamenta ... Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts).

- (8) Šī direktīva būtu jāpieņemo tikai mediācijas procesiem pārrobežu strīdos, taču dalībvalstīm nebūtu jāliedz tādus noteikumus piemērot arī iekšējiem mediācijas procesiem.
- (9) Šai direktīvai nekādi nebūtu jākavē mūsdienu saziņas tehnoloģiju izmantošana mediācijā.
- (10) Šī direktīva būtu jāpieņemo procesos, kuros divas vai vairākas pārrobežu strīdos iesaistītas puses pašas brīvprātīgi tiecas panākt izlīgumu ar kāda mediatora palīdzību. Tā būtu jāpieņemo civilietās un komercietās. Tomēr to nebūtu jāpieņemo tiesībām un pienākumiem, par kuriem puses nevar pašas pieņemt lēmumus saskaņā ar atbilstīgiem piemērojamiem tiesību aktiem. Tādas tiesības un pienākumi īpaši bieži ir ģimenes tiesībās un darba tiesībās.
- (11) Šī direktīva nebūtu jāpieņemo pirmslīgumiskajām sarunām, kā arī tādiem strīdu izšķiršanas procesiem kā samierināšana, patērētāju sūdzību izskatīšana, šķīrējtiesa, kā arī ekspertu izraudzīšana vai arī tādiem procesiem, ko vada personas vai struktūras, kas sniedz oficiālus ieteikumus attiecībā uz strīda izšķiršanu, neatkarīgi no tā, vai tie ir juridiski saistoši vai ne.
- (12) Šī direktīva būtu jāpieņemo gadījumos, ja mediāciju pusēm paredz tiesa vai arī ja mediācija ir paredzēta attiecīgas valsts tiesību aktos. Turklāt ciktāl tiesnesis saskaņā ar valsts tiesību aktiem var darboties kā mediators, šī direktīva būtu jāpieņemo arī mediācijai, ko veic tiesnesis, kurš nav atbildīgs par tiesvedību saistībā ar strīda jautājumu vai jautājumiem. Tomēr šai direktīvai nebūtu jāattiecas uz gadījumiem, kad lietas izskatīšana ir sākta, bet tiesa vai tiesnesis mēģina izšķirt strīdu tādā tiesvedībā, kas attiecas uz konkrēto strīdu vai uz lietām, kurās tiesa vai tiesnesis, kas sācis lietu izskatīt, lūdz kādas kompetentas personas palīdzību vai padomu.
- (13) Šajā direktīvā paredzētajai mediācijai vajadzētu būt labprātīgai, proti, tādai, kurā puses pašas ir atbildīgas par mediācijas procesu un var to organizēt atbilstīgi savām vēlmēm, un jebkurā laikā var to izbeigt. Tomēr saskaņā ar valsts tiesību aktiem tiesām vajadzētu būt iespējai noteikt laika ierobežojumus mediācijas procesam. Tiesām vajadzētu būt iespējai vērst pušu uzmanību uz iespēju izmantot mediāciju, kad vien tas ir atbilstīgi.
- (14) Nekam šajā direktīvā nebūtu jāskar attiecīgas valsts tiesību akti, kuros mediācijas izmantošana paredzēta kā obligāta vai kuros ir noteikti mediācijas izmantošanu veicinoši līdzekļi vai sankcijas, ja tādi tiesību akti pusēm neliedz īstenot tiesības uz piekļuvi tiesai. Tāpat nekam šajā direktīvā nebūtu jāskar pastāvošas pašregulatīvas mediācijas sistēmas, ja tās attiecas uz jautājumiem, kas nav ietverti šajā direktīvā.
- (15) Lai nodrošinātu tiesisko noteiktību, šajā direktīvā būtu jānorāda, kuru datumu izmanto, lai noteiktu, vai strīds, kuru puses mēģina izšķirt, izmantojot mediāciju, ir pārrobežu strīds. Ja nav rakstiskas vienošanās, pusēm būtu jāuzskata, ka tās ir vienojušās par mediācijas izmantošanu tad, kad tās ir veikušas konkrētas darbības, lai sāktu mediācijas procesu.
- (16) Lai nodrošinātu vajadzīgo savstarpējo uzticību, ievērojot konfidencialitāti, ietekmi uz noilgumu un tā termiņu un mediācijā panākto izlīgumu atzīšanu un izpildi, dalībvalstīm, izmantojot jebkurus līdzekļus, ko tās uzskata par atbilstīgiem, būtu jāveicina mediatoru apmācības un efektīvu kvalitātes kontroles mehānismu ieviešana saistībā ar mediācijas pakalpojumu sniegšanu.
- (17) Dalībvalstīm būtu jāizstrādā tādi mehānismi, kuri varētu ietvert uz tirgus attiecībām balstītu risinājumu izmantošanu, un tām nebūtu jāpieprasa nodrošināt ar šiem mehānismiem saistītu finansējumu. Tādiem mehānismiem būtu jāattiecas saglabāt mediācijas procesa elastību un iesaistīto pušu autonomiju, kā arī jānodrošina, lai mediācija notiktu efektīvi, objektīvi un kompetenti. Mediatoriem būtu jāzina, ka pastāv Eiropas Mediatoru rīcības kodekss; tas būtu arī jādara pieejams sabiedrībai, publicējot to internetā.
- (18) Komisija 2001. gadā pieņēma oficiālu ieteikumu patērētāju aizsardzības jomā <sup>(1)</sup>, nosakot minimālos kvalitātes kritērijus, kas uz vienprātību vērstu patērētāju strīdu izšķiršanā iesaistītām ārpustiesas struktūrām būtu jānodrošina to klientiem. Visi mediatori vai organizācijas, uz ko attiecas minētais ieteikums, būtu jāaicina ievērot tajā ietvertos principus. Lai veicinātu informācijas izplatīšanu par tādām struktūrām, Komisijai būtu jāizveido datu bāze par ārpustiesas sistēmām, ko dalībvalstis atzīst par tādām, kas ievēro minētā ieteikuma principus.
- (19) Mediāciju nevajadzētu uzskatīt par sliktāku alternatīvu tiesvedībai tā iemesla dēļ, ka mediācijas procesā panākto izlīgumu ievērošana būtu atkarīga no iesaistīto pušu labas gribas. Tālab dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai mediācijā panākta rakstiska izlīguma puses varētu izlīguma saturu
- <sup>(1)</sup> Komisijas Ieteikums 2001/310/EK (2001. gada 4. aprīlis) par principiem attiecībā uz ārpustiesas struktūrām, kas iesaistītas patērētāju strīdu vienprātīgā risināšanā (OV L 109, 19.4.2001., 56. lpp).

padarīt par izpildāmu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atteikties kādu izlīgumu atzīt par izpildāmu tikai tad, ja tā saturs ir pretrunā tās tiesību aktiem, tostarp starptautisko privāttiesību aktiem, vai ja tās tiesības neparedz konkrētā izlīguma satura izpildi. Tā tas varētu būt, ja izlīgumā paredzētais pienākums nav bijis izpildāms pēc būtības.

(20) Mediācijā panākta izlīguma saturs, kurš ir atzīts par izpildāmu vienā dalībvalstī, būtu jāatzīst un jāpasludina par izpildāmu citās dalībvalstīs saskaņā ar spēkā esošiem Kopienas vai attiecīgās valsts tiesību aktiem. To varētu pamatot, piemēram, ar Padomes Regulu (EK) Nr. 44/2001 (2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās<sup>(1)</sup> vai ar Padomes Regulu (EK) Nr. 2201/2003 (2003. gada 27. novembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi laulības lietās un lietās par vecāku atbildību<sup>(2)</sup>.

(21) Regulā (EK) Nr. 2201/2003 ir īpaši paredzēts, ka, lai izlīgumi būtu izpildāmi citās dalībvalstīs, izlīgumiem starp pusēm ir jābūt izpildāmiem tajā dalībvalstī, kurā tie ir panākti. Tālab, ja mediācijā panākta izlīguma saturs ģimenes tiesību lietā nav izpildāms dalībvalstī, kurā tas ir panākts un kurā ir iesniegts izpildes lūgums, šai direktīvai nebūtu jāveicina, ka puses apiet konkrētās dalībvalsts tiesību aktus, panākot, ka attiecīgo izlīgumu atzīst par izpildāmu citā dalībvalstī.

(22) Šai direktīvai nebūtu jāietekmē dalībvalstu noteikumi par mediācijā panāktu izlīgumu izpildi.

(23) Konfidencialitāte mediācijas procesā ir būtiska, un tālab šai direktīvai būtu jāparedz minimāla atbilstība ar civilprocesa noteikumiem, lai aizsargātu mediācijas konfidencialitāti jebkurā turpmākā civillietu un komercietu tiesvedībā vai šķīrējtiesas procesā.

(24) Lai sekmētu to, ka puses izmanto mediāciju, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka attiecīgie valstu noteikumi par noilgumu un noilguma termiņiem neliedz pusēm iespēju sākt tiesvedību vai šķīrējtiesas procesu, ja mediācijas mēģinājums nav bijis sekmīgs. Dalībvalstīm būtu jāpārliecina, ka šis rezultāts tiek sasniegts, pat ja šī direktīva nesaskaņo attiecīgos valstu noteikumus par noilgumu un noilguma termiņiem. Šai direktīvai nebūtu jāietekmē starptautiskajos nolīgumos ietvertais regulējums par noilgumu un

tā termiņiem, kuru dalībvalstīs īsteno, piemēram, transporta tiesību aktu jomā.

(25) Dalībvalstīm būtu jāveicina informācijas sniegšana plašai sabiedrībai par to, kā sazināties ar mediatoriem un organizācijām, kas sniedz mediācijas pakalpojumus. Tām arī būtu jāaicina praktizējošus juristus informēt klientus par mediācijas iespēju.

(26) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>(3)</sup> dalībvalstis ir mudinātas savām vajadzībām un Kopienas interesēs sagatavot tabulas, kurās pēc iespējas pilnīgāk atainota šīs direktīvas un transponēšanas pasākumu savstarpējā atbilstība, un darīt tās pieejamas sabiedrībai.

(27) Šī direktīva tiecas veicināt pamattiesību ievērošanu, un tajā ir ņemti vērā principi, kas ir jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā.

(28) Ņemot vērā to, ka šī direktīva mērķi nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka rīcības mēroga vai iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.

(29) Saskaņā ar 3. pantu Protokolā par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Eiropas Kopienas dibināšanas līgumam, Apvienotā Karaliste un Īrija piedalās šīs direktīvas pieņemšanā un piemērošanā.

(30) Saskaņā ar 1. un 2. pantu Protokolā par Dānijas nostāju, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Eiropas Kopienas dibināšanas līgumam, Dānija nepiedalās šīs direktīvas pieņemšanā, un Dānijai šī direktīva nav saistoša un nav jāpiemēro,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU:

#### 1. pants

#### Mērķis un piemērošanas joma

1. Šīs direktīvas mērķis ir atvieglot piekļuvi alternatīvai strīda izšķiršanai un rosināt strīdu izšķiršanu ar izlīgumu, veicinot mediācijas izmantošanu un nodrošinot līdzsvarotas mediācijas un tiesvedības procesu attiecības.

<sup>(3)</sup> OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

<sup>(1)</sup> OV L 12, 16.1.2001., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).

<sup>(2)</sup> OV L 338, 23.12.2003., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 2116/2004 (OV L 367, 14.12.2004., 1. lpp.).

2. Šo direktīvu piemēro attiecībā uz pārrobežu strīdiem civil-lietās un komercietās, izņemot attiecībā uz tādām tiesībām un pienākumiem, ko puses nevar izmantot saskaņā ar attiecīgajiem piemērojamajiem tiesību aktiem. To jo īpaši nepiemēro ieņēmumu, muitas vai administratīvajās lietās vai valsts atbildībai par darbībām un bezdarbību, īstenojot valsts varu (*“acta iure imperii”*).

3. Šajā direktīvā jēdziens “dalībvalsts” nozīmē visas dalībvalstis, izņemot Dāniju.

## 2. pants

### Pārrobežu strīdi

1. Šās direktīvas nolūkā pārrobežu strīds ir tāds strīds, kurā vismaz vienas puses mītnesvieta vai pastāvīga dzīvesvieta ir dalībvalsts, kas nav otras puses mītnesvieta vai pastāvīga dzīvesvieta, dienā, kad:

- a) puses vienojas izmantot mediāciju pēc strīda rašanās,
- b) mediāciju nosaka tiesa,
- c) pienākums izmantot mediāciju izriet no attiecīgās valsts tiesībām, vai
- d) piemērojot šīs direktīvas 5. pantu, puses ir aicinātas uzsākt mediācijas procesu.

2. Neskarot 1. punktu un piemērojot 7. un 8. pantu, par pārrobežu strīdu uzskata arī tādu strīdu, par kuru pēc mediācijas procesa starp pusēm ir uzsākta tiesvedība tiesā vai šķīrējtiesā dalībvalstī, kas nebija pušu mītnesvieta vai pastāvīga dzīvesvieta dienā, kura minēta 1. punkta a), b) vai c) apakšpunktā.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minēto mītnesvietu nosaka saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 44/2001 59. un 60. pantu.

## 3. pants

### Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- a) “mediācija” ir strukturēts process, neatkarīgi no tā, kā tas būtu nosaukts vai minēts, kurā divas puses vai vairāki strīdā iesaistītie paši brīvprātīgi cenšas vienoties par izlīgumu ar mediatora palīdzību. Šo procesu var sākt strīdā iesaistītās puses vai arī to var ieteikt vai noteikt tiesa, vai arī tas ir paredzēts dalībvalsts tiesību aktos.

Tā ietver mediāciju, ko veic tiesnesis, kas nav atbildīgs par tiesvedību saistībā ar konkrēto strīdu. Tā neietver tiesas vai

tiesneša, kas sācis izskatīt lietu, mēģinājumus panākt izlīgumu tādā tiesvedībā, kas attiecas uz konkrēto strīdu;

- b) “mediators” ir jebkura trešā persona, kura ir lūgta efektīvi, objektīvi un kompetenti veikt mediāciju, neatkarīgi no tās nosaukuma vai profesijas attiecīgajā dalībvalstī, un veida, kā šī trešā persona ir norīkota vai lūgta veikt mediāciju.

## 4. pants

### Mediācijas kvalitātes nodrošināšana

1. Dalībvalstis ar tādiem līdzekļiem, kādus tās uzskata par piemērotiem, veicina mediatoru un mediācijas pakalpojumu sniegšanā iesaistītu organizāciju brīvprātīgu rīcības kodeksu izstrādi un ievērošanu, kā arī citus efektīvus kvalitātes kontroles mehānismus mediācijas pakalpojumu sniegšanai.

2. Dalībvalstis veicina mediatoru sākotnējas un turpmākas apmācību, lai nodrošinātu to, ka mediāciju attiecībā uz iesaistītajām pusēm veic efektīvi, objektīvi un kompetenti.

## 5. pants

### Mediācijas izmantošana

1. Ja tas ir lietderīgi un ņemot vērā visus lietas apstākļus, tiesa, kurā ir ierosināta lieta, var aicināt puses izmantot mediāciju, lai izšķirtu attiecīgo strīdu. Tiesa var arī aicināt iesaistītās puses apmeklēt informatīvu pasākumu par mediācijas izmantošanu, ja tādas pasākumus rīko un tie ir viegli pieejami.

2. Šī direktīva neskar tādas attiecīgas valsts tiesību aktus, kuros mediāciju paredzēts izmantot obligāti, vai, ja ar to saistīti mediācijas izmantošanu veicinoši līdzekļi vai sankcijas, ko piemēro pirms vai pēc tiesvedības sākuma, ja tādi tiesību akti neliedz attiecīgām pusēm izmantot tiesības uz piekļuvi tiesai.

## 6. pants

### Mediācijā panākta izlīgumu izpilde

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pusēm vai vienai pusei — gadījumā, ja citas puses ir skaidri apliecinājušas piekrišanu — ir iespēja lūgt, lai mediācijā panākta rakstiska izlīguma saturs atzīst par izpildāmu. Tāda izlīguma saturs atzīst par izpildāmu, izņemot, ja konkrētā gadījumā izlīguma saturs ir vai nu pretrunā tās dalībvalsts tiesību aktiem, kurā ir iesniegts lūgums, vai ja attiecīgās dalībvalsts tiesību akti neparedz tā izpildi.

2. Tiesa vai cita kompetenta iestāde var atzīt tāda izlīguma saturu par izpildāmu ar spriedumu vai lēmumu, vai arī ar autentisku instrumentu — saskaņā ar tās dalībvalsts tiesību aktiem, kurā lūgums ir iesniegts.

3. Dalībvalstis Komisijai dara zināmas tās tiesas vai citas iestādes, kas ir kompetentas pieņemt lūgumus saskaņā ar 1. un 2. punktu.

4. Šajā pantā nekas neietekmē kādā citā dalībvalstī piemērojamus noteikumus par tādu izlīgumu atzīšanu un izpildi, kuri ir atzīti par izpildāmiem saskaņā ar 1. punktu.

#### 7. pants

### Mediācijas konfidencialitāte

1. Tā kā mediācijai ir jānotiek, ievērojot konfidencialitāti, dalībvalstis nodrošina, lai, ja vien puses nevienojas par ko citu, ne mediatoriem, ne mediācijas procesa piemērošanā iesaistītām personām neprasa sniegt liecības civillietu un komercietu tiesvedībā vai šķīrējtiesas procesā attiecībā uz informāciju, kas izriet no mediācijas procesa vai ir ar to saistīta, izņemot:

a) ja tas ir vajadzīgs sevišķi svarīgu attiecīgas dalībvalsts sabiedriskās kārtības apsvērumu dēļ, jo īpaši, ja ir jānodrošina bērnu interešu aizsardzība vai jānovērš kaitējums kādas personas fiziskai vai psiholoģiskai integritātei, vai

b) ja mediācijā panākta izlīguma satura izpaušana ir vajadzīga, lai īstenotu vai izpildītu konkrēto izlīgumu.

2. Nekas 1. punktā neliedz dalībvalstīm ieviest stingrākus pasākumus, lai aizsargātu mediācijas konfidencialitāti.

#### 8. pants

### Mediācijas ietekme uz noilgumu un noilguma termiņiem

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka pusēm, kas, tiecoties izšķirt strīdu, izvēlas mediāciju, tādēļ neliedz konkrētā strīda sakarā pēc tam uzsākt tiesvedību vai lietas izskatīšanu šķīrējtiesā pēc noilguma vai noilguma termiņu beigām, kas iestājušās mediācijas procesa laikā.

2. Panta 1. punkts neskar noteikumus par noilgumu vai noilguma termiņiem starptautiskos nolīgumos, kuros dalībvalstis ir līgumslēdzējas puses.

#### 9. pants

### Informācija plašai sabiedrībai

Dalībvalstis, izmantojot līdzekļus, ko tās uzskata par piemērotiem, veicina informācijas sniegšanu plašai sabiedrībai, jo īpaši,

izmantojot internetu, par to, kā sazināties ar mediatoriem un organizācijām, kas sniedz mediācijas pakalpojumus.

#### 10. pants

### Informācija par kompetentām tiesām un iestādēm

Komisija, izmantojot atbilstīgus līdzekļus, dara publiski pieejamu informāciju par kompetentām tiesām vai iestādēm, ko dalībvalstis tai darījušas zināmu saskaņā ar 6. panta 3. punktu.

#### 11. pants

### Pārskatīšana

Vēlākais ... (\*), Komisija Eiropas Parlamentam, Padomei un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai sniedz pārskatu par šīs direktīvas piemērošanu. Pārskatā izvērtē mediācijas attīstību visā Eiropas Savienībā un šīs direktīvas ietekmi dalībvalstīs. Pārskatam vajadzības gadījumā pievieno priekšlikumus šīs direktīvas pielāgošanai.

#### 12. pants

### Transponēšana

1. Vēlākais ... (\*\*) dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai ievērotu šīs direktīvas prasības, izņemot 10. pantu, kura izpildi nodrošina vēlākais ... (\*\*\*). Tās nekavējoties informē par to Komisiju.

Pieņemot minētos tiesību aktus, dalībvalstis tajos iekļauj atsauci uz šo direktīvu vai tādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstīs nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādu atsauci.

(\*) 8 gadi pēc šīs direktīvas pieņemšanas.

(\*\*) 3 gadi pēc šīs direktīvas pieņemšanas.

(\*\*\*) 30 mēneši pēc šīs direktīvas pieņemšanas.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

14. pants

**Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

13. pants

...,

**Stāšanās spēkā**

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētājs

...

Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs

...

## PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

### I. IEVADS

1. Komisija 2004. gada 22. oktobrī iesniedza priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par konkrētiem mediācijas aspektiem civillietās un komercietās.
2. Padome (Tieslietas un iekšlietas) 2005. gada 1. un 2. decembra sanāksmē ņēma vērā minēto direktīvas projekta teksta kopīgo izpratni, kas panākta Civiltiesību jautājumu komitejā (ADR) <sup>(1)</sup>.
3. Eiropas Parlaments 2007. gada 29. martā par minēto priekšlikumu pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā <sup>(2)</sup>.
4. Civiltiesību jautājumu komiteja (ADR) izskatīja Eiropas Parlamenta ierosinātos grozījumus 2007. gada 13. aprīlī. Ņemot vērā minētās izskatīšanas rezultātus, sagatavoja priekšlikuma konsolidētu redakciju, ko vēlāk apsprieda vairākās sanāksmēs un kurā pārstrādāja vairākus punktus.
5. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2007. gada 3. oktobrī apstiprināja no komitejas apspriedēm izrietošo kompromisa tekstu <sup>(3)</sup> kā pamatu sarunām ar Eiropas Parlamentu, lai panāktu vienošanos otrajā lasījumā.
6. Vēlākās sarunās ar Eiropas Parlamentu tika apstiprināti daži grozījumi kompromisa tekstā. Padome (Tieslietas un iekšlietas) 2007. gada 8. un 9. novembra sanāksmē panāca politisku vienošanos par jauno teksta redakciju <sup>(4)</sup>. Šai saistībā Eiropas Parlaments apstiprināja, ka var pieņemt šo tekstu.
7. Padome 2008. gada 28. februārī vienprātīgi pieņēma šo kopējo nostāju.

### II. KOPĒJĀS NOSTĀJAS ANALĪZE

8. Padomes kopējā nostāja atbilst 2007. gada novembra politiskās vienošanās tekstam, kurā ir atspoguļoti Padomes, Komisijas un Eiropas Parlamenta savstarpējo sarunu iznākumi pēc tam, kad Eiropas Parlaments pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā.

#### A. 1.–11. grozījums attiecībā uz apsvērumiem

9. Padome pēc iespējas ir pārņēmusi 1.–11. grozījuma būtību, taču daudzi no tiem ir pārstrādāti un iekļauti citā secībā, lai veidotu direktīvas projekta galīgo redakciju un struktūru.
10. Padome nav pieņēmusi 2. grozījumu, taču 18. apsvērumā ir saglabājusi atsauci uz grozījumā minēto Komisijas ieteikumu. Ceturtais grozījums īsākā formulējumā ir iekļauts 8. apsvērumā. Sestā grozījuma pēdējais teikums nav iekļauts, jo Padome ir saglabājusi 7.a panta tekstu no 2005. gada decembra kopīgās izpratnes (kopējās nostājas 8. pants). Desmitais grozījums ir iekļauts 17. apsvērumā pēc būtības, bet nav iekļautas konkrētas atsauces uz Komisijas ieteikumiem un Eiropas Mediatoru rīcības kodeksa publicēšanu.
11. Padome ir iekļāvusi dažus jaunus apsvērumus, lai labāk izskaidrotu dažus direktīvas projekta aspektus. Padome vēlējās atzīt, ka mediācijas procesā arvien vairāk būs jāizmanto mūsdienu saziņas tehnoloģijas, un tāpēc iekļāva 9. apsvērumu, ar kuru regulē šo aspektu. Padome arī vēlējās paskaidrot, ka direktīvas projektā nav noteikumu par izpildi un ka direktīva neietekmē noteikumus, kas pašlaik dalībvalstīs ir spēkā attiecībā uz izpildi (22. apsvēruma). Visbeidzot, lai ievērotu Iestāžu nolīgumu par labāku likumdošanas procesu, Padome ir iekļāvusi 26. apsvērumu, kurā mudina dalībvalstis reizē ar direktīvas īstenošanu sagatavot atbilstības tabulas.

<sup>(1)</sup> 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

<sup>(2)</sup> 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

<sup>(3)</sup> 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

<sup>(4)</sup> 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

**B. 12.–34. grozījums attiecībā uz pantiem**

12. Padome ir pieņēmusi 12., 13. un 14. grozījumu attiecībā uz 1. pantu, kurš lielā mērā atbilst 2005. gada decembra kopīgās izpratnes tekstam. Netika pieņemts ierosinājums svītrot 2. punkta pirmā teikuma daļu, bet izņēmums ir pārformulēts, un kopējās nostājas tekstā tagad ir lasāms: "izņemot attiecībā uz tādām tiesībām un pienākumiem, ko puses nevar izmantot saskaņā ar attiecīgajiem piemērojamajiem tiesību aktiem". Turklāt 10. apsvērumā ir paskaidrots šis noteikums.
13. Padome ir pēc būtības iekļāvusi 15. grozījumu par jaunu pantu attiecībā uz direktīvas pārrobežu būtību, bet ir nedaudz pārstrādājusi šo noteikumu. Tā ir arī iekļāvusi jaunu apsvērumu (15. apsvērumu), lai precizētu 1. punktu.
14. 16. un 17. grozījums ir atspoguļots pašreizējā 3. panta tekstā. Padome ir piekritusi tekstā īpaši norādīt, ka mediācijas process ir labprātīgs, un ir to uzsvērusi arī 13. apsvērumā. Tāpēc Padome nav uzskatījusi par vajadzīgu iekļaut jaunu punktu attiecībā uz šo jautājumu, kā to ierosināja Eiropas Parlaments 21. grozījumā. Attiecībā uz pašreizējā 3. panta b) apakšpunktu Padome ir nolēmusi paturēt 2005. gada decembra kopīgās izpratnes tekstu, uzskatot, ka šis teksts pietiekami paskaidro, kādām prasībām ir jāatbilst mediatoram, kas veic mediāciju.
15. Padome kopējās nostājas 4. pantā ir iekļāvusi 18. grozījumu, izņemot ierosināto 3. punktu, ko Padome nevarēja pieņemt.
16. Pilnībā ir pieņemts 19. un 20. grozījums attiecībā uz 3. pantu (kopējās nostājas 5. pantu), kas atbilst 2005. gada decembra kopīgās izpratnes tekstam. Tāpat pilnībā ir pieņemts 22. un 27. grozījums attiecībā uz noteikumu svītrošanu.
17. Padome ir pieņēmusi 23.–26. grozījumu par 5. pantu (kopējās nostājas 6. pantu), teksta skaidrības labad nedaudz pārstrādājot 1. punktu.
18. Padome ir pieņēmusi 28. grozījuma būtību, kas ir atspoguļota kopējās nostājas 7. panta tekstā. Taču Padome ir nolēmusi saglabāt noteikumu 2005. gada decembra kopīgajā izpratnē iekļautajā redakcijā. Tas nozīmē, ka Padome nav pieņēmusi, ka arī mediācijas procesā iesaistītās personas nevar izpaust informāciju par mediācijas procesu un ka aizliegumam izpaust informāciju būtu jāattiecas arī uz informācijas izpaušanu trešām pusēm. Paturot kopīgās izpratnes tekstu, Padome ir arī nolēmusi neprasīt no dalībvalstīm, lai tās nodrošinātu, ka mediācijas procesā iesaistītās personas nemaz nebūtu tiesīgas sniegt liecības.
19. Padome nevarēja pieņemt 29. grozījumu, kas — pēc Padomes uzskatiem — ietvēra direktīvai pārāk detalizētus noteikumus. Tāpēc kopējās nostājas 8. pantā tā ir saglabājusi 2005. gada decembra kopīgās izpratnes tekstu. Taču, lai uzsvērtu šā noteikuma nozīmību un reaģētu uz Eiropas Parlamenta paustajām bažām, Padome ir iekļāvusi jaunu apsvērumu (24. apsvēruma), kurā ir skaidri noteikts, ka dalībvalstīm ir jāsasniedz noteikumā paredzētais rezultāts. Padome pieņēma 30. grozījumu attiecībā uz 8. panta 2. punktu, taču uzskatīja noteikuma pēdējo daļu par nevajadzīgu un galīgajā teksta redakcijā to neiekļāva.
20. Padome ir pieņēmusi 31. grozījumu, kas ir atspoguļots kopējās nostājas jaunajā 9. pantā un attiecīgajā apsvērumā (25. apsvērumā).
21. Padome noraidīja 32. grozījumu, sakot, ka Eiropas Mediatoru rīcības kodeksu nevarētu publicēt Oficiālajā Vēstnesī, jo rīcības kodekss nav oficiāli pieņemts teksts. Taču, kā jau minēts 10. punktā, Padome 17. apsvērumā ir iekļāvusi atsauci uz rīcības kodeksu.

22. Padome ir pēc būtības pieņēmusi 33. grozījumu, kurā iekļauta pārskatīšanas klauzula, un šis noteikums — lai gan citā formulējumā — ir iekļauts kopējās nostājas 11. pantā. Padome nevarēja pieņemt ierosinātās pārskatīšanas klauzulas pēdējo daļu attiecībā uz noilgumu un noilguma termiņu saskaņošanu, kā arī 29. grozījumu attiecībā uz pantu par to pašu tematu. Par šo noteikumu notika sarunas ar Eiropas Parlamentu, un tāpēc jau ir panākta vienošanās par pašreizējo tekstu.
23. Padome nevarēja pieņemt 34. grozījumu, jo ierosinātā īstenošana ar brīvprātīgu vienošanos starpniecību nebūtu iespējama juridisku iemeslu dēļ. Taču, lai paskaidrotu, ka pastāvošās pašregulatīvās mediācijas sistēmas var saglabāt, ja tās attiecas uz jautājumiem, kas nav ietverti šai direktīvā, 14. apsvērumā tika iekļauta norāde par to. Attiecībā uz 34. grozījumā ierosinātajiem izpildes termiņiem — Padome ir noteikusi citus termiņus. Dalībvalstīm tagad no pieņemšanas dienas būs 36 mēneši, lai panāktu atbilstību direktīvai, bet tām 30 mēnešu laikā ir Komisijai jāsniedz informācija par kompetento tiesu vai iestādēm.

### III. SECINĀJUMS

24. Padome uzskata, ka tās kopējā nostāja ir sabalansēts teksts, kurā ir godprātīgi atspoguļota vienošanās, kas 2007. gada oktobra sarunās ir panākta ar Eiropas Parlamentu.
-

**KOPĒJĀ NOSTĀJA (EK) Nr. 12/2008,****ko Padome pieņēmusi 2008. gada 3. martā****nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/.../EK (... gada ...) ar ko groza Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos (Dzelzceļu drošības direktīva)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 122 E/02)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

apspriedušies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru <sup>(2)</sup>,

tā kā:

- (1) Lai turpinātu darbu dzelzceļa transporta pakalpojumu kopējā tirgus izveidošanā, Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Direktīvu 2004/49/EK <sup>(3)</sup>, ar ko noteica vienotus dzelzceļa drošību reglamentējošus noteikumus.
- (2) Sākotnēji dzelzceļa ritekļu eksploatācijas atļauju piešķiršanas procedūras bija noteiktas Padomes Direktīvā 96/48/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību <sup>(4)</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/16/EK (2001. gada 19. marts) par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību <sup>(5)</sup>, attiecinot to uz jaunām vai modernizētām Kopienas dzelzceļu sistēmas daļām, kā arī Direktīvā 2004/49/EK attiecībā uz riteklēm, kurus jau izmanto. Lai nodrošinātu labāku regulējumu un

lai vienkāršotu un modernizētu Kopienas tiesību aktus, visi noteikumi, kuri saistīti ar dzelzceļa ritekļu eksploatācijas atļauju piešķiršanu, būtu jāiekļauj vienā tiesību aktā. Tāpēc būtu jāsvīturo pašreizējais Direktīvas 2004/49/EK 14. pants un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/.../EK (...) par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā <sup>(6)</sup>, turpmāk "Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīva", ar ko ir aizvietotas Direktīvas 96/48/EK un 2001/16/EK, būtu jāiekļauj jauns noteikums, kas attiecas uz jau eksploatācijā esošo dzelzceļa ritekļu eksploatācijas atļaujām.

- (3) Pēc tam, kad 2006. gada 1. jūlijā stājās spēkā jaunā 1999. gada Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), tika radīti jauni noteikumi attiecībā uz ritekļu izmantošanas līgumiem. Saskaņā ar tās CUV (Vienoti noteikumi par ritekļu izmantošanas līgumiem starptautiskajā dzelzceļu satiksmē) papildinājumu vagonu turētājiem vagoni vairs nav jāreģistrē kādā konkrētā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumā. Iepriekšējo *Regolamento Internazionale Veicoli* (RIV) nolīgumu starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vairs nepiemēro un to daļēji aizstāj ar jaunu privātu un brīvprātīgu nolīgumu par vagonu izmantošanu (Vagonu izmantošanas vispārējais līgums, GCU) starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un vagonu turētājiem — tajā noteikts, ka vagonu turētāji atbild par savu vagonu tehnisko apkopi. Lai atspoguļotu šīs izmaiņas un palīdzētu īstenot Direktīvu 2004/49/EK, ciktāl tas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikāciju, būtu jādefinē jēdzieni "turētājs" un "par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra", kā arī konkrētāk jānosaka attiecības starp šīm struktūrām un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

- (4) Definīcijai "turētājs" vajadzētu būt pēc iespējas līdzīgākai definīcijai, kāda noteikta 1999. gada COTIF konvencijā. Daudzas struktūras var noteikt par ritekļa turētājiem, piemēram, tas var būt īpašnieks, uzņēmums, kas gūst peļņu no vagonu parka izmantošanas, uzņēmums, kas iznomā vagonus Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs, kas izmanto riteklus, lai uzturētu infrastruktūru. Šīs struktūras pārvalda ritekli, lai Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji to varētu izmantot kā transportlīdzekli. Lai nerastos šaubas, turētāju būtu skaidri jānorāda Valsts ritekļu reģistrā (VRR), kas paredzēts Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvas 33. pantā.

<sup>(1)</sup> OVC 256, 27.10.2007., 39. lpp.

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta 2007. gada 29. novembra Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts) un Padomes 2008. gada 3. marta Kopējā nostāja un Eiropas Parlamenta ... Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp. Labota redakcija OV L 220, 21.6.2004., 16. lpp.

<sup>(4)</sup> OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2007/32/EK (OV L 141, 2.6.2007., 63. lpp.).

<sup>(5)</sup> OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2007/32/EK.

<sup>(6)</sup> OV L ...

- (5) Pirms ritekli nodod ekspluatācijā vai lieto tīklā, par tā tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrai vajadzētu būt reģistrētai VRR. Turētājs un par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra var būt viena un tā pati persona vai struktūra. Tomēr izņēmuma gadījumos, piemēram, ja ritekli pirmo reizi nodoti ekspluatācijā trešā valstī, ritekļi, kurus velk, lai tos nodotu ekspluatācijā citā tīkla vietā, vai ar kuriem veic īpašus transporta pakalpojumus, nav iespējams noteikt par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru vai arī tas nav atbilstīgi. Šādos izņēmuma gadījumos attiecīgai valsts drošības iestādei būtu jāļauj iekļaut ritekļus tīklā, kurš ir tās kompetencē, nenosakot par šo ritekļu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru.
- (6) Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra ir Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, tās drošības pārvaldes sistēmā ir iekļauta tehniskās apkopes sistēma, un nevienai no tām nav vajadzīga papildu sertifikācija. Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra nav Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, to var sertificēt saskaņā ar Eiropas Dzelzceļa aģentūras izstrādātu un Komisijas pieņemtu sistēmu. Minētai struktūrai izsniegtais sertifikāts garantētu, ka šīs direktīvas tehniskās apkopes prasības ir izpildītas attiecībā uz katru ritekli, kam šī struktūra veic tehnisko apkopi. Šim sertifikātam vajadzētu būt derīgam visā Kopienā.
- (7) Tehniskās apkopes prasības izstrādā saistībā ar Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvu, jo īpaši saistībā ar daļu par "ritošā sastāva" savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām (SITS). Šai direktīvai stājoties spēkā, jānodrošina saskaņa starp šīm SITS, un Komisijai būtu jāpieņem sertifikācijas prasības attiecībā uz struktūru, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi. Komisija to veiks, vajadzības gadījumā grozot attiecīgās SITS, izmantojot procedūru, kas paredzēta Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvā.
- (8) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, attīstīt tālāk un uzlabot drošību uz Kopienas dzelzceļiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka minētās rīcības mēroga dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (9) Pasākumi, kas nepieciešami Direktīvas 2004/49/EK īstenošanai, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību<sup>(1)</sup>.
- (10) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pārskatīt un pielāgot Direktīvas 2004/49/EK pielikumus, pieņemt un pārskatīt vispārējās drošības metodes un kopējos drošības mērķus, kā arī noteikt sertifikācijas sistēmu tehniskās apkopes jomā. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus Direktīvas 2004/49/EK elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (11) Dalībvalstij, kurai nav dzelzceļu sistēmas un kura neparedz, ka tuvākajā nākotnē tai tāda būs, būtu uzlikts nesamērīgs un nelietderīgs pienākums transponēt un īstenot šo direktīvu. Tādēļ šāda dalībvalsts visā laikposmā, kamēr tai nav dzelzceļu sistēmas, būtu jāatbrīvo no pienākuma transponēt un ieviest šo direktīvu.
- (12) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>(2)</sup> dalībvalstīm ieteikts izstrādāt savas tabulas gan pašu lietošanai, gan arī Kopienas vajadzībām, pēc iespējas labāk parādot atbildmi starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un darīt tās pieejamas sabiedrībai.
- (13) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Direktīva Nr. 2004/49/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU:

1. pants

### Grozījumi

Direktīvu 2004/49/EK ar šo groza šādi:

1) direktīvas 3. pantam pievieno šādas definīcijas:

"s) "turētājs" ir persona vai struktūra, kas ir ritekļa īpaš-niece vai kam ir tiesības to izmantot, kas izmanto ritekli kā transportlīdzekli un ir reģistrēts Valsts ritekļu reģistrā (VRR), kas paredzēts 33. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/.../EK (...) par Kopienas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (\*), turpmāk "Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīva";

t) "par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra" ir struktūra, kas ir atbildīga par ritekļa tehnisko apkopi un ir reģistrēta VRR;

<sup>(1)</sup> OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

<sup>(2)</sup> OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

u) "riteklis" ir dzelzceļa riteklis, kas pa dzelzceļa līnijām pārvietojas uz saviem riteņiem — ar vilci vai bez vilces. Riteklis sastāv no vienas vai vairākām strukturālām vai funkcionālām apakšsistēmām vai šādu apakšsistēmu daļām.

(\*) OV L ...";

2) direktīvas 4. panta 4. punktā terminu "vagonu turētājs" aizvieto ar terminu "turētājs";

3) direktīvas 5. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

"2. Līdz 2009. gada 30. aprīlim I pielikumu pārskata, jo īpaši lai iekļautu vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaimes gadījumos radušos zaudējumu aprēķināšanai. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.-a punktā.";

4) direktīvas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Līdz 2008. gada 30. aprīlim Komisija pieņem pirmo kopīgo drošības metožu kopumu, kurā ietilpst vismaz 3. punkta a) apakšpunktā minētās metodes. Tās publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Komisija līdz 2010. gada 30. aprīlim pieņem otro kopīgo drošības metožu kopumu, kurā ietilpst pārējās 3. punktā minētās metodes. Tās publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.-a punktā.";

b) panta 3.punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) metodes, ciktāl uz tām neattiecas SITS, pēc kurām pārbaudīt, ka dzelzceļa sistēma darbojas un tiek uzturēta, ievērojot attiecīgās būtiskās prasības.";

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Kopīgās drošības metodes regulāri pārskata, ņemot vērā to izmantošanā gūto pieredzi, kā arī vispārējo dzelzceļa drošības pilnveidošanos un 4. panta 1. punktā noteiktos pienākumus dalībvalstīm. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.-a punktā.";

5) direktīvas 7. pantu groza šādi:

a) panta 3. punkta pirmo un otro daļu aizstāj ar šādu tekstu:

"Pirmo kopīgo drošības mērķu kopuma projektu pamatā ir dalībvalstu esošie mērķi un drošības raksturlielumi, un tie nodrošina, ka nevienas dalībvalsts dzelzceļu sistēmā esošie raksturlielumi netiek samazināti. Komisija tos pieņem līdz 2009. gada 30. aprīlim, un tos publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.a punktā.

Otru kopīgo drošības mērķu kopuma projektu pieņem, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta no pirmā kopīgo drošības mērķu kopuma un to īstenošanas. Tie raksturo prioritāšu jomas, kurās drošība vēl jāpaaugstina. Komisija tos pieņem līdz 2011. gada 30. aprīlim un tos publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.a punktā.";

b) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Kopīgos drošības mērķus regulāri pārskata, ņemot vērā dzelzceļu drošības vispārējo pilnveidošanos. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.a punktā.";

6) direktīvas 10. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu tekstu:

"Drošības sertifikāts paredzēts, lai apliecinātu to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj ievērot SITS un citos atbilstīgos Kopienas tiesību aktos un valstu drošības noteikumos paredzētās prasības, lai kontrolētu riska faktorus un droši tiklā sniegtu pārvadājumu pakalpojumus.";

b) panta 2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu tekstu:

"b) sertifikāts, kas apliecina, ka ir pieņemami noteikumi, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pieņēmis īpašu prasību ievērošanai un kas vajadzīgi attiecīgā tiklā drošai ekspluatācijai. Šajās prasībās var ietvert SITS un valsts drošības noteikumu piemērošanu, tostarp tikla darbības noteikumus, personāla sertifikātu atzīšanu un dzelzceļa uzņēmumu izmantojamo ritekļu ekspluatācijas atļauju. Sertificēšanas pamatā ir dokumentācija, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz saskaņā ar IV pielikumu.";

7) direktīvas 14. pantu aizstāj ar šādu tekstu:

“14. pants

#### Ritekļu tehniskā apkope

1. Pirms katra ritekļa nodošanas ekspluatācijā vai izmantošanas tīklā tam nosaka par tā tehnisko apkopi atbildīgo struktūru un šo struktūru saskaņā ar Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvas 33. pantu reģistrē VRR.

2. Attiecīgās valsts drošības iestādes izņēmuma gadījumos un tikai to attiecīgos tīklos var pieņemt lēmumu veikt atkāpi no 1. punktā paredzētās prasības.

3. Neskarot 4. pantā minēto Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju atbildību, par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra, izmantojot tehniskās apkopes sistēmu, nodrošina ritekļu drošu darbību.

4. Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra ir Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, 3. punktā minēto sistēmu izveido, izmantojot 9. pantā izklāstīto drošības pārvaldes sistēmu.

5. Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra nav Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, to var sertificēt, ievērojot 6. punktu.

6. Pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, Komisija līdz ... (\*) pieņem pasākumu, ar ko izveido par tehnisko apkopi atbildīgās struktūras sertifikāciju jo īpaši saistībā ar šīs struktūras tehniskās apkopes sistēmu. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.a punktā. Minētajā pasākumā iekļauj sertifikācijas prasības par tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrai, pamatojoties uz tās tehniskās apkopes sistēmas apstiprināšanu, sertifikāta formātu un derīguma termiņu, kā arī struktūru vai struktūras, kas ir atbildīgas par tā izdošanu, kā arī pārbaudes, kas vajadzīgas, lai sertifikācijas sistēma darbotos.

7. Saskaņā ar 6. punktu izsniegtie sertifikāti apliecina atbilstību 3. punktā minētajām prasībām, un tie ir derīgi visā Kopienas teritorijā. Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra nav sertificēta, Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs ar 9. pantā paredzētās drošības pārvaldes sistēmas palīdzību nodrošina, ka atbilstīgi piemēro visas attiecīgās tehniskās apkopes procedūras.”;

8) direktīvas 16. panta 2. punktu groza šādi:

a) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“a) atļauju piešķiršana nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas, kas veido dzelzceļu sistēmu, saskaņā ar Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvas 15. pantu, un to ekspluatācijas un uzturēšanas atbildības pārbaude saskaņā ar attiecīgajām būtiskajām prasībām;”;

b) punkta b) apakšpunktu svītrot;

c) punkta g) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“g) kontrole par to, ka ritekļi ir reģistrēti noteiktajā kārtībā VRR un ka ar drošību saistītā informācija tajā ir pareiza un tiek atjaunināta;”;

9) direktīvas 18. pantam pievieno šādu apakšpunktu:

“e) atkāpes, par kurām nolemts saskaņā ar 14. panta 2. punktu”;

10) direktīvas 26. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“26. pants

#### Pielikumu pielāgošana

Pielikumus pielāgo, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.a punktā.”;

10) direktīvas 27. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu punktu:

“2.a Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”;

b) panta 4. punktu svītrot;

12) direktīvas II pielikuma 3. punktu svītrot.

2. pants

#### Īstenošana un transponēšana

1. Līdz ... (\*\*) dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto tiesību aktu noteikumus.

Kad dalībvalstis pieņem minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

(\*) Viens gads pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

(\*\*) 24 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

Pienākums transponēt un ieviest šo direktīvu neattiecas uz Kipras Republiku un Maltas Republiku, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.

4. pants

#### **Adresāti**

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to valsts tiesību aktu galvenos noteikumus, kurus tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

3. pants

...

#### **Stāšanās spēkā**

Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētājs

...

Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs

...

## PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

### I. IEVADS

Komisija 2006. gada 13. decembrī iesniedza trīs tiesību aktu priekšlikumus, kuru galvenais mērķis ir atvieglināt dzelzceļa transportlīdzekļu kustību Eiropas Savienībā:

- priekšlikumu Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos <sup>(1)</sup> (turpmāk — Dzelzceļu drošības direktīva);
- priekšlikumu Direktīvai par Kopienas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību <sup>(2)</sup> (turpmāk — Dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības direktīva);
- priekšlikumu regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu <sup>(3)</sup> (turpmāk — Aģentūras regula).

Eiropas Parlaments 2007. gada 29. novembrī pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā.

Padome 2008. gada 3. martā pieņems Kopējo nostāju. Padome savā darbā ņēma vērā arī Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(4)</sup>. Reģionu komiteja nolēma par minētajiem priekšlikumiem nesniegt atzinumu.

### II. KOPĒJĀS NOSTĀJAS ANALĪZE

#### 1. Vispārējs apskats

Lai dzelzceļš kļūtu par izšķirošu elementu attiecībā uz ilgtspējīgu mobilitāti Eiropas Savienībā, Padome cenšas pakāpeniski attīstīt integrētu Eiropas dzelzceļa telpu. Šajā sakarā Padome uzskata, ka trīs tiesību aktu priekšlikumi, ar kuriem attiecībā uz parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmu pārstrādā savstarpējas izmantojamības direktīvas un groza Dzelzceļu drošības direktīvu un Aģentūras regulu, var ievērojami uzlabot Eiropas dzelzceļa regulatīvās sistēmas tehnisko daļu.

Trīs priekšlikumos tiek samazināti pašreizējie šķēršļi, kas kavē dzelzceļa transportlīdzekļu brīvu kustību Eiropas dzelzceļa tīklā, tādējādi atvieglinot dzelzceļa transportlīdzekļu ekspluatācijas atļauju savstarpēju izmantojamību starp dalībvalstīm.

Padome un Parlaments panāca vienošanos pirmajā lasījumā attiecībā uz priekšlikumu Dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības direktīvai, tāpēc Padome var pieņemt ierosināto un grozīto tiesību aktu. Padome un Parlaments pirmajā lasījumā tomēr nevarēja saskaņot savas pieejas attiecībā uz priekšlikumiem, ar ko groza Dzelzceļu drošības direktīvu un Aģentūras regulu. Padome attiecīgi pieņēma Kopējo nostāju par abiem priekšlikumiem, ņemot vērā grozījumus, ko Parlaments pieņēma pirmā lasījuma atzinumā.

#### 2. Galvenie politikas jautājumi

Trīs galvenās izmaiņas, ko Padome veica Komisijas priekšlikumā, ir izklāstītas turpmāk. Padome paredzēja arī izņēmumu Kiprai un Maltai.

##### 2.1 Visu atļaujas izsniegšanas procedūru noteikumu iekļaušana vienā tiesību aktā

Pašlaik spēkā esošajos tiesību aktos — Dzelzceļu drošības direktīvā un Dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības direktīvās — ir noteikumi par dzelzceļa transportlīdzekļu ekspluatācijas atļauju izsniegšanas procedūrām. Direktīvās par savstarpēju izmantojamību pievēršas jaunām vai modernizētām Kopienas dzelzceļa sistēmas daļām, savukārt Dzelzceļu drošības direktīva

<sup>(1)</sup> OV C 126, 7.6.2007., 7. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 126, 7.6.2007., 7. lpp.

<sup>(3)</sup> OV C 126, 7.6.2007., 7. lpp.

<sup>(4)</sup> OV C 256, 27.10.2007., 39. lpp.

attiecas uz dzelzceļa transportlīdzekļiem, kurus jau izmanto. Lai nodrošinātu labāku regulējumu un lai vienkāršotu Kopienas tiesību aktus, Padome visus noteikumus, kuri saistīti ar dzelzceļa transportlīdzekļu ekspluatācijas atļauju izsniegšanu, iekļauj vienā tiesību aktā. Turklāt, līdzšinējo, bet grozīto 14. pantu, jauno 14.a pantu un jauno pielikumu priekšlikumā, ar ko groza Dzelzceļu drošības direktīvu, pārvietoja uz pārstrādāto Dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības direktīvu. Parlaments, veicot Dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības direktīvas pirmo lasījumu, piekrita minētajam pārvietojumam. Padome attiecīgi var pilnībā pieņemt 20., 26. un 27. grozījumu. Padome var arī principā piekrist 18. grozījumam, uzskatot, ka sakarā ar pārvietojumu likumdevējs var grozītajā Dzelzceļu drošības direktīvā atturēties veikt jebkādas atsaucē uz atļaujas izsniegšanas procedūram.

## 2.2 Pienākumu un atbildības noteikšana attiecībā uz apsaimniekošanu

Sakarā ar to, ka 2006. gada 1. jūlijā stājās spēkā jaunā 1999. gada Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), transportlīdzekļu apsaimniekotājiem vairs nav pienākums vagonus reģistrēt kādā konkrētā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumā. Saistībā ar minēto un lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi varētu nodrošināt tīkla ekspluatācijas drošību, Padome nosaka jaunu pienākumu un atbildības sadali attiecībā uz apsaimniekošanu. Padome arī ierosina jēdziena "apsaimniekotājs" jaunu nozīmi un iekļauj jēdzienu "par apsaimniekošanu atbildīga struktūra".

Nosakot to, ka apsaimniekotāja pienākums ir tādā statusā reģistrēties Valsts transportlīdzekļu reģistrā, Padome izveido skaidru saikni starp apsaimniekotāju un tā transportlīdzekli, to pēc iespējas tuvinot COTIF sniegtajam terminam "apsaimniekotājs". Padome var pilnībā pieņemt 8. grozījumu, par ko Padome un Parlaments vienojās attiecībā uz apsaimniekotāja definīciju. Būtu principā jāpieņem arī 9. grozījums, kurš iekļauts, lai piemērotu konkrēto terminoloģiju.

Kopējā nostājā ir noteikts, ka par apsaimniekošanu atbildīgā struktūra, nodrošina — izmantojot apsaimniekošanas sistēmu — dzelzceļa transportlīdzekļu drošu darbību. Tādējādi, attiecībā uz katru transportlīdzekli, pirms to nodod ekspluatācijā vai lieto tīklā, ir jānozīmē struktūra, kas ir atbildīga par tā apsaimniekošanu. Turklāt visas par apsaimniekošanu atbildīgās struktūrās ir jāreģistrē Valsts transportlīdzekļu reģistrā. Vienīgi izņēmuma gadījumos un attiecībā uz tās kompetencē esošo tīklu Valsts drošības iestāde var neievērot pienākumu — nozīmēt struktūru, kas ir atbildīga par transportlīdzekļa apsaimniekošanu. Iestādei ir minētās atkāpes jāpublicē ikgada ziņojumā. Padomes mērķis ir, izmantojot minēto sistēmu, dot iespēju dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumiem un infrastruktūras apsaimniekotājiem viegli noteikt, kas ir atbildīgs par to transportlīdzekļu apsaimniekošanu, kurus viņi izmanto.

## 2.3 Apsaimniekošanas struktūras sertifikācijas sistēma

Lai Valsts drošības iestādes un transporta ķēdes dalībnieki būtu pārliecināti, ka vagonu apsaimniekošanu efektīvi uzrauga, Padome nolēma pastiprināt Komisijas priekšlikuma noteikumus par apsaimniekošanas struktūras sertifikācijas sistēmu. Komisija ierosināja, ka vajadzības gadījumā būtu jāizveido apsaimniekotājiem paredzēta apsaimniekošanas struktūras sertifikācijas sistēma. Padome turpretī vienojās par noteikumu, ar kuru nosaka Komisijai pienākumu, vēlākais gadu pēc grozītās Dzelzceļu drošības direktīvas stāšanās spēkā, pieņemt pasākumu, ar ko izveido par apsaimniekošanu atbildīgo struktūru sertifikācijas kārtību attiecībā uz to apsaimniekošanas sistēmu. Gan Komisijas priekšlikumā, gan Padomes Kopējā nostājā paredzēts, ka sertifikācijas sistēma balstās uz Eiropas Dzelzceļa aģentūras ieteikumu. Padome nodrošina, ka izsniegtie sertifikāti būs derīgi visā Kopienā un ka tie būs kā garantija, ka sertificētā struktūra atbilst Dzelzceļu drošības direktīvā noteiktajām apsaimniekošanas prasībām attiecībā uz katru transportlīdzekli, par ko tā ir atbildīga.

Struktūras, kas ir atbildīgas par apsaimniekošanu, šajā sertifikācijas sistēmā var piedalīties brīvprātīgi. Visbeidzot, lai precizētu to, ka attiecībā uz dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumiem un infrastruktūras apsaimniekotājiem nav noteiktas jaunas prasības, Padome norāda, ka apsaimniekošanas

sistēma ir iekļauta drošības pārvaldes sistēmā, kas dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumiem un infrastruktūras apsaimniekotājiem bija jau jāizveido saskaņā ar pašreizējo Dzelzceļu drošības direktīvu.

Parlaments 21. grozījumā ierosina dzelzceļa transportlīdzekļu apsaimniekošanas sistēmu, kas divos aspektos atšķiras no Padomes noteiktās sistēmas. Pirmkārt, tur, kur Padome — saskaņā ar Komisijas Lēmumu (2006. gada 28. jūlijs) par savstarpējas izmantojamības tehniskām specifikācijām (SITS) un Komisijas Lēmumu (2007. gada 9. novembris) par Valsts transportlīdzekļu reģistra (VTR) kopējām specifikācijām — ievieš jēdzienu “struktūra, kas ir atbildīga par apsaimniekošanu”, Parlaments nosaka, ka apsaimniekotājs ir tieši atbildīgs par transportlīdzekļa apsaimniekošanu. Otrkārt, Parlaments prasa obligātu apsaimniekošanas struktūras sertifikācijas sistēmu, bet Padome — saskaņā ar Eiropas Dzelzceļa aģentūras izklāstīto vispārējo pieeju — paredz brīvprātīgu sistēmu.

Padome nevar pieņemt 21. grozījumu trīs iemeslu dēļ. Pirmais — ja atbildību par transportlīdzekļa apsaimniekošanu uzliek apsaimniekotājam, tas ir pretrunā ar dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumu un infrastruktūras apsaimniekotāju vispārējo atbildību par pārvadājumu drošu veikšanu, kas ir paredzēta citos svarīgos Dzelzceļu drošības direktīvas noteikumos, konkrēti 4. pantā. Otrais iemesls — Padome uzskata, ka obligāta piedalīšanās apsaimniekošanas sistēmā ne vienmēr ir piemērota un ka tā varētu izraisīt nevajadzīgas administratīvas izmaksas, piemēram, attiecībā uz vagoniem, kas ierodas no trešām valstīm, vai tādiem transportlīdzekļiem kā lokomotīves un pasažieru vagoni. Trešais iemesls — Padomei ir bažas, ka, nosakot apsaimniekotāju atbildību par transportlīdzekļa apsaimniekošanu, kam vajadzīgas konkrētas zināšanas, tiktu apgrūtināta viņu saimnieciskā darbība.

#### 2.4 Izņēmuma noteikšana attiecībā uz Kipru un Maltu

Tā kā Kiprai un Maltai nav dzelzceļa sistēmas, Padome paredz Kopējā nostājā izņēmumu attiecībā uz grozītās Dzelzceļu drošības direktīvas transponēšanu un īstenošanu tik ilgi, kamēr to attiecīgajā teritorijā neizveidos dzelzceļa sistēmu.

### III. EIROPAS PARLAMENTA IEROSINĀTIE GROZĪJUMI

Padomes attieksme pret 8., 9., 18., 20., 21., 26. un 27. grozījumu ir izklāstīta iepriekš saistībā ar galvenajiem jautājumiem.

Padome var pilnībā pieņemt 2. grozījumu par atbilstības tabulām. Principā ir pieņemams arī 16. un 17. grozījums par labojumiem atsevišķas valodas tekstā. Tomēr juridisku un tehnisku iemeslu dēļ Padome nevar pieņemt šādus grozījumus:

- 3. grozījumu, jo darba ņēmēju drošības un veselības nodrošināšanas mērķi ir ārpus Komisijas priekšlikuma darbības jomas;
- savstarpēji saistītos 4.-7. grozījumus, jo ierosinātā “valsts drošības noteikumu” definīcija nav saderīga ar Dzelzceļu drošības direktīvas II pielikumu, kurā ir dots valsts drošības noteikumu apraksts, un tāpēc, ka jēdziens “būtiskas prasības” ir lietots ļoti līdzīgā nozīmē;
- 14. grozījumu, jo Padome joprojām uzskata, ka diskusijas par kopīgiem drošības mērķiem jau notika, pieņemot Dzelzceļu drošības direktīvu, un tās nevajadzētu atsākt. Turklāt Padome ņem vērā, ka, pamatojoties uz Aģentūras direktīvas 6. panta 4. punktu, Eiropas Dzelzceļa aģentūras ieteikumus, tostarp attiecībā uz kopīgiem drošības mērķiem, jau ir prasīta sīka izmaksu un ieguvumu analīze;
- 19. grozījumu, jo tas neatbilst Kopējās nostājas struktūrai;
- 22. grozījumu, kas attiecas uz jautājumu — kam būtu jādod tiesības prasīt Eiropas Dzelzceļa aģentūras tehnisku atzinumu. Tā vairs nebūtu bijusi problemātiska lieta, jo saistībā ar Dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības direktīvu Padome un Parlaments panāca vienošanos minētajā jautājumā;

- 1., 10., 11., 12., 13., 15., 23., 24. un 25. grozījumu par komitoloģijas procedūru, kurā Parlaments iekļauj ārkārtas procedūru attiecībā uz vairākiem pasākumiem. Tā kā minētie pasākumi ir vispārēji un ir paredzēti Dzelzceļu drošības direktīvas nebūtisko elementu grozīšanai vai tās papildināšanai, Padome vienojās ar Komisiju un Parlamentu, ka attiecībā uz šiem pasākumiem Parlaments būtu jāiesaista, piemērojot regulatīvu kontroles procedūru. Tomēr ārkārtas procedūru piemērošanas iespēja liekas pārmērīga un nepiemērota, jo visi minētie pasākumi jau ir saistīti ar konkrētu termiņu vai arī tie ir regulāri jāpārskata.

#### IV. SECINĀJUMS

Trīs tiesību aktu priekšlikumi par savstarpēju izmantojamību, drošību un Eiropas Dzelzceļa aģentūru, kuru mērķis ir atvieglināt dzelzceļa transportlīdzekļu kustību Eiropas Savienībā, ir nozīmīgs ieguldījums Eiropas dzelzceļa telpas turpmākās integrācijas procesā. Padome un Parlaments jau ir guvuši nozīmīgus panākumus attiecībā uz trim priekšlikumiem, jo īpaši panākot vienošanos pirmajā lasījumā attiecībā uz Dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības direktīvu. Tas ir stabils pamats, lai, uz tā balstoties, abas likumdošanas iestādes otrā lasījuma diskusiju laikā rastu kompromisa risinājumus attiecībā uz priekšlikumiem, ar ko groza Dzelzceļu drošības direktīvu un Dzelzceļa aģentūras izveidošanas regulu.

---

**KOPĒJĀ NOSTĀJA (EK) Nr. 13/2008,****ko Padome pieņēmusi 2008. gada 18. aprīlī****nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/.../EK (...), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā**

(2008/C 122 E/03)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienų dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru <sup>(3)</sup>,

tā kā:

- (1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā <sup>(4)</sup>, izveidoja Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu, lai veicinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu rentablu un saimnieciski efektīvu samazinājumu.
- (2) ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām ("UNFCCC") pamatmērķis, ko Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu Nr. 94/69/EK <sup>(5)</sup>, ir stabilizēt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā apjomā, kas novērstu bīstamu antropogēnisku iejaukšanos klimata sistēmā.
- (3) Eiropadomes Briseles sanāksmē 2007. gada martā tika uzsvērts, ka ir būtiski svarīgi sasniegt stratēģisko mērķi — panākt, lai pasaules vidējā temperatūra nepaaugstinātos vairāk par 2 °C, salīdzinot ar rādījumiem pirms industrializācijas. Jaunākie zinātnes atzinumi, kas ietverti Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) Ceturtajā novērtējuma ziņojumā, vēl skaidrāk rāda, ka klimata pārmaiņu nelabvēlīgā ietekme aizvien nopietnāk apdraud ekosistēmas, pārtikas ražošanu, ilgspējīgu attīstību un

Tūkstošgades attīstības mērķu sasniegšanu, kā arī cilvēku veselību un drošību. Lai mērķis — proti, 2 °C — joprojām būtu sasniedzams, ir jāstabilizē siltumnīcas efektu izraisošo gāzu koncentrācija atmosfērā tādā apjomā, kas līdzinās aptuveni 450 tilpuma vienības miljonām daļām CO<sub>2</sub>; tas nozīmē, ka nākamajos 10 līdz 15 gados siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijām pasaulē ir jāsasniedz augstākais punkts un līdz 2050. gadam emisiju apjoms ir būtiski jāsamazina līdz vismaz pusei 1990. gada apjoma.

- (4) Eiropadome uzsvēra, ka Eiropas Savienība ir apņēmusies Eiropas ekonomiku padarīt par tādu, kam ir ļoti liela energoefektivitāte un kas rada maz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju, un tā ir stingri un neatkarīgi apņēmusies, ka tikmēr, kamēr nav panākta vispārēja pasaules mēroga vienošanās par to, kā rīkoties pēc 2012. gada, ES līdz 2020. gadam samazinās siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu līdz apjomam, kas ir vismaz par 20 % mazāks nekā 1990. gadā. Ņemot vērā šo apņemšanos, būtiski svarīgs ieguldījums šā mērķa sasniegšanā ir aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu ierobežošana.

- (5) Eiropadome uzsvēra, ka ES ir apņēmības pilna vienoties par vispārēju pasaules mēroga nolīgumu, lai mazinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas pēc 2012. gada, kas dotu lietišķu, efektīvu un taisnīgu reakciju tādā mērogā, kas vajadzīgs, lai stātos preti klimata pārmaiņu radītām grūtībām. Lai pasaules mērogā sekmētu vispārēju vienprātību par laikposmu pēc 2012. gada, tā ir apstiprinājusi ieceri — līdz 2020. gadam samazināt ES radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu līdz apjomam, kas ir par 30 % mazāks nekā 1990. gadā, ja vien citas attīstītas valstis apņemas mazināt emisijas līdzīgā apjomā un saimnieciski vairāk attīstītās jaunattīstības valstis dod ieguldījumu, kas atbilst to saistībām un spējām. ES joprojām rāda ceļu, risinot sarunas par vērīgu starptautisku nolīgumu, lai sasniegtu iecerēto mērķi — panākt, lai temperatūras paaugstinājums pasaules mērogā nebūtu vairāk kā 2 °C –, un to iedrošina tas, kas šā mērķa sasniegšanā paveikts Bali 2007. gada decembrī notikušajā ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām līgumslēdzēju pušu konferencē. ES centīsies nodrošināt, lai tādā pasaules mērogā nolīgumā būtu ietverti aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjoma samazināšanas pasākumi, un tādā gadījumā Komisijai būtu jāapsver, kuri grozījumi šajā direktīvā — ciktāl tā attiecas uz gaisa kuģu operatoriem — ir vajadzīgi.

<sup>(1)</sup> OVC, 175, 27.7.2007., 47. lpp.<sup>(2)</sup> OVC 305, 15.12.2007., 15. lpp.<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta 2007. gada 13. novembra Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts), Padomes 2008. gada 18. aprīļa Kopējā nostāja un Eiropas Parlamenta ... Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta). Padomes ... Lēmums.<sup>(4)</sup> OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/101/EK (OV L 338, 13.11.2004., 18. lpp.).<sup>(5)</sup> OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

- (6) UNFCCC prasīts visām pusēm formulēt un īstenot valsts un vajadzības gadījumā reģiona mēroga klimata pārmaiņu mazināšanas programmas.
- (7) UNFCCC pievienotajā Kioto Protokolā, ko apstiprināja ar Padomes Lēmumu Nr. 2002/358/EK <sup>(1)</sup>, prasīts attīstītajām valstīm, darbojoties Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (ICAO), ierobežot vai samazināt tādu aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju apjomu, ko nekontrolē saskaņā ar Monreālas Protokolu.
- (8) Lai gan Kopiena nav 1944. gada Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas Konvencija") līgumslēdzēja puse, visas dalībvalstis ir minētās konvencijas līgumslēdzējas puses un ICAO locekles. Dalībvalstis joprojām atbalsta darbu ar citām valstīm ICAO, lai izstrādātu pasākumus, ar ko pievērsties aviācijas radītai ietekmei uz klimata pārmaiņām, tostarp tirgus instrumentus. ICAO Aviācijas vides aizsardzības komitejas sestajā sanāksmē 2004. gadā vienojās par to, ka emisiju kvotu tirdzniecības sistēma, kas paredzēta īpaši aviācijai un pamatota uz jaunu juridisku instrumentu ICAO aizgādībā, šķita pietiekami nepievilcīga, lai to tobrīd neizvērstu. Tādēļ 2004. gada septembrī notikušās ICAO 35. asamblejas Rezolūcijā Nr. 35-5 nav ierosināts jauns juridisks instruments, bet tā vietā ir atbalstīta atvērta emisiju kvotu tirdzniecība un iespēja valstīm iekļaut starptautiskās aviācijas radītās emisijas savās emisiju kvotu tirdzniecības sistēmās. 2007. gada septembrī notikušās ICAO 36. asamblejas Rezolūcijas A36-22 L pielikumā līgumslēdzējas valstis ir mudinātas nepiemērot emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu citu līgumslēdzēju valstu gaisa kuģu operatoriem, izņemot tad, ja to dara, attiecīgajām valstīm savstarpēji vienojoties. Atsaucoties uz to, ka Čikāgas Konvencijā skaidri atzītas katras līgumslēdzējas puses tiesības bez diskriminācijas piemērot savus aviācijas jomā piemērojamos normatīvos aktus visu valstu gaisa kuģiem, Eiropas Kopienas dalībvalstis un piecpadsmit citas Eiropas valstis iesniedza atrunu par minēto rezolūciju un saskaņā ar Čikāgas Konvenciju paturēja tiesības bez diskriminācijas ieviest un piemērot tirgus pasākumus visiem gaisa kuģu operatoriem visās valstīs, kuri sniedz pakalpojumus uz to teritoriju, no to teritorijas vai to teritorijā.
- (9) Sestajā Kopienas vides rīcības programmā, ko izveidoja ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK <sup>(2)</sup>, bija paredzēts, ka Kopiena nosaka un veic konkrētas darbības, lai samazinātu aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju apjomu, ja ICAO līdz 2002. gadam nav panākta vienošanās par tādām
- darbībām. Padome 2002. gada oktobra, 2003. gada decembra un 2004. oktobra secinājumos atkārtoti aicināja Komisiju ierosināt darbības, lai mazinātu starptautiskā gaisa transporta radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām.
- (10) Lai sasniegtu vajadzīgo būtisko samazinājumu, dalībvalstu un Kopienas mērogā būtu jāīsteno attiecīga politika un pasākumi visās Kopienas ekonomikas nozarēs. Ja aviācijas nozares ietekme uz klimata pārmaiņām turpinātu palielināties pašreizējā apjomā, tas ļoti nelabvēlīgi ietekmētu citu nozaru doto ieguldījumu klimata pārmaiņu apkarošanā.
- (11) Komisija 2005. gada 27. septembra Paziņojumā Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām" iezīmēja stratēģiju, ar ko paredzēts samazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām. Kā daļu no vispārēja pasākumu kopuma stratēģijā ierosināja iekļaut aviāciju Kopienas siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā un kā daļu no Eiropas Klimata pārmaiņu programmas otrā posma paredzēja izveidot aviācijas nozares jautājumu darba grupu, kurā piedalītos dažādas ieinteresētas personas, lai apsvērtu, kā aviāciju iekļaut Kopienas sistēmā. Padome 2005. gada 2. decembra secinājumos atzina, ka no ekonomikas un vides viedokļa aviācijas nozares iekļaušana Kopienas sistēmā šķiet pareizākā rīcība, un aicināja Komisiju līdz 2006. gada beigām ierosināt attiecīgu tiesību aktu. Eiropas Parlaments 2006. gada 4. jūlija Rezolūcijā par to, kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām <sup>(3)</sup>, atzina, ka emisiju kvotu tirdzniecībai — ja tā ir atbilstīgi izstrādāta —, ir iespēja būt par daļu no vispārēja pasākumu kopuma, ar ko mazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām.
- (12) To grozījumu mērķis, ko ar šo direktīvu izdara Direktīvā 2003/87/EK, ir mazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, iekļaujot aviācijas radītās emisijas Kopienas sistēmā.
- (13) Gaisa kuģu operatori vistiešāk kontrolē izmantotos gaisa kuģu tipus un to, kā tos izmanto, un tāpēc viņiem būtu jāatbild par šīs direktīvas uzlikto saistību izpildi, tostarp monitoringa plāna sagatavošanu, kā arī būtu jāpārbauda emisijas un jāziņo par tām saskaņā ar to plānu. Gaisa kuģa operatoru var identificēt, izmantojot ICAO apzīmējumu vai jebkuru citu atzītu apzīmējumu, ko izmanto reisu identificēšanai. Ja gaisa kuģa operatora identitāte

<sup>(1)</sup> OVL 130, 15.5.2002., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OVL 242, 10.9.2002., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> OVC 303 E, 13.12.2006., 119. lpp.

- nav zināma, par to uzskata gaisa kuģa īpašnieku, ja vien viņš nenorāda, kura cita persona ir bijusi gaisa kuģa operators.
- (14) No 2012. gada Kopienas sistēmā ir jāiekļauj emisijas no visiem reisiem, kas nolaižas Kopienas lidlaukos un no tiem izlido. Tāpēc Kopienas sistēma varētu būt emisiju kvotu tirdzniecības paraugs visai pasaulei. Ja kāda trešā valsts pieņem pasākumus, lai mazinātu ietekmi, ko uz klimatu atstāj reisi uz Kopienas, Komisijai, pēc apspriedēm ar attiecīgo valsti, būtu jāapsver iespējas, kā nodrošināt optimālu Kopienas sistēmas un attiecīgās valsts pasākumu mijdarbību.
- (15) Saskaņā ar labāka regulējuma principu, uz dažiem reisiem sistēmu nevajadzētu attiecināt. Lai izvairītos no nesamērīga administratīva sloga, minēto sistēmu nevajadzētu attiecināt uz komerciāla gaisa transporta operatoriem, kas trīs secīgos četrus mēnešu laikposmos katrā no tiem veic mazāk par 243 reisiem. Tas būtu ieguvums aviosabiedrībām, kas Kopienas sistēmā nesniedz pilnīgu pakalpojumu klāstu, tostarp aviosabiedrībām no attīstības valstīm.
- (16) Aviācija ietekmē pasaules klimatu, emitējot oglekļa dioksīdu, slāpekļa oksīdus, ūdens tvaikus, kā arī sulfātu un kvēpu daļiņas. Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (IPCC) ir aprēķinājusi, ka aviācijas kopējā ietekme pašreiz ir divas vai četras reizes lielāka par ietekmi, ko radījušas tās iepriekšējās oglekļa dioksīda emisijas vienas pašas. Jaunākie Kopienas veiktie pētījumi rāda, ka aviācijas kopējā ietekme varētu būt aptuveni divas reizes lielāka nekā vienīgi oglekļa dioksīda ietekme. Tomēr nevienā no šiem aprēķiniem nav ņemta vērā ļoti neskaidrā spalvu mākoņu ietekme. Saskaņā ar Līguma 174. panta 2. punktu Kopienas vides politikai jāpamatojas uz piesardzības principa. Gaidot zinātnes attīstību, būtu pēc iespējas jāpievēršas visām aviācijas radītajām sekām. Slāpekļa oksīdu emisiju jautājums būs jārisina ar citiem tiesību aktiem, ko Komisija ierosinās 2008. gadā.
- (17) Lai izvairītos no konkurences izkropļojumiem, būtu jāparedz saskaņota kvotu sadalīšanas metode, lai noteiktu piešķiramo kvotu kopējo daudzumu un lai kvotas sadalītu gaisa kuģu operatoriem. Daļu no kvotām sadalīs izolēs atbilstīgi noteikumiem, ko paredzēts izstrādāt Komisijai. Būtu jāizveido īpaša kvotu rezerve, lai jauniem gaisa kuģu operatoriem nodrošinātu piekļuvi tirgum un palīdzētu gaisa kuģu operatoriem, kas strauji palielina veikto reisu tonnkilometru skaitu. Gaisa kuģu operatoriem, kas pārtrauc darbību, turpina piešķirt kvotas līdz tā laikposma beigām, par kuru bezmaksas kvotas jau ir sadalītas.
- (18) Lai gaisa kuģu operatoriem nodrošinātu vienādus konkurences apstākļus, ir pareizi pilnībā saskaņot to kvotu daļu, kuru visiem sistēmā iesaistītajiem gaisa kuģu operatoriem piešķir bez maksas, ņemot vērā, ka katra gaisa kuģa operatora darbību reisos uz ES, no tās un tās teritorijā reglamentēs konkrēta dalībvalsts, kā arī ievērojot noteikumus par diskriminācijas aizliegšanu, kas ietverti divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumos ar trešām valstīm.
- (19) Aviācija sekmē cilvēku darbību izraisīto kopējo ietekmi uz klimata pārmaiņām un aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju ietekmi uz vidi var mazināt ar klimata pārmaiņu apkarošanas pasākumiem ES un trešās valstīs, kā arī finansējot pētniecību un tehnikas attīstību pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomā. Saskaņā ar subsidiaritātes principu lēmumi par attiecīgu valstu publiskajiem izdevumiem ir dalībvalstu kompetencē. Neskarot šo nostāju, ieņēmumi no kvotu izsoles vai līdzvērtīga summa, ja to prasa sevišķi svarīgi dalībvalstu budžeta principi, piemēram, vienotības princips un universāluma princips, būtu jāizmanto, lai mazinātu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas, pielāgotos klimata pārmaiņu ietekmei ES un trešās valstīs, finansētu pētniecību un attīstību pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomā un segtu sistēmas administrēšanas izdevumus. Tas varētu ietvert videi nekaitīga transporta veicināšanas pasākumus. Ieņēmumi no izsolē jo īpaši būtu jāizmanto, lai finansētu iemaksas Pasaules energoefektivitātes un atjaunojamo energoresursu fondā, un pasākumiem, lai izvairītos no mežu izciršanas un atvieglotu pielāgošanos jaunattīstības valstīs. Šīs direktīvas noteikumiem, kas attiecas uz ieņēmumu izmantojumu, nevajadzētu skart lēmumus par to, kā izmantot kvotu izsolēs gūtus ieņēmumus plašākā Direktīvas 2003/87/EK vispārējās pārskatīšanas sakarā.
- (20) Noteikumi vairāksolišanas līdzekļu izmantošanai būtu jādara zināmi Komisijai. Šāds paziņojums neatbīvo dalībvalstis no Līguma 88. panta 3. punktā noteiktā pienākuma darīt zināmus konkrētus valsts pasākumus. Šai direktīvai nebūtu jāietekmē tādu turpmāku valsts atbalsta procedūru rezultāti, kuras var veikt atbilstīgi Līguma 87. un 88. pantam.
- (21) Lai palielinātu sistēmas rentabilitāti, gaisa kuģu operatoriem jābūt iespējai izmantot sertificētus emisijas samazinājumus ("SES") un emisijas samazināšanas vienības ("ESV") no projekta darbībām, lai izpildītu saistības nodot kvotas līdz saskaņotajai robežvērtībai. SES un ESV būtu jāizmanto saskaņā ar kritērijiem, kas jāievēro, lai tos varētu izmantot šajā direktīvā izklāstītajā tirdzniecības sistēmā.

- (22) Lai samazinātu gaisa kuģu operatoru administratīvo slogu, par katru gaisa kuģa operatoru būtu jāatbild vienai dalībvalstij. Dalībvalstīm būtu jāprasa nodrošināt, lai gaisa kuģu operatori, kuriem ir izdota darbības licence šajā valstī, vai gaisa kuģu operatori bez darbības licences, vai gaisa kuģu operatori no trešām valstīm, kuru emisijas bāzes gadā ir bijušas galvenokārt šajā dalībvalstī, atbilstu šīs direktīvas prasībām. Ja gaisa kuģa operators nepilda šīs direktīvas uzliktās saistības un ja ar citiem administrējošās dalībvalsts izpildes pasākumiem nav izdevies panākt to izpildi, dalībvalstīm būtu jārīkojas solidāri. Administrējošajai dalībvalstij tādēļ vajadzētu būt iespējai lūgt Komisiju vissliktākajā gadījumā pieņemt lēmumu Kopienas mērogā aizliegt attiecīgajam gaisa kuģa operatoram darboties.
- (23) Lai saglabātu Kopienas sistēmas uzskaites viengabalainību, ņemot vērā to, ka uz starptautiskās aviācijas radītajām emisijām nav attiecinātas dalībvalstu saistības saskaņā ar Kioto Protokolu, aviācijas nozarei sadalītās kvotas būtu jāizmanto vienīgi tam, lai nodrošinātu atbilstību saistībām, kas uzliktas gaisa kuģu operatoriem, lai nodotu kvotas saskaņā ar šo direktīvu.
- (24) Lai sistēma patiesi veicinātu vides aizsardzību, gaisa kuģu operatoru nodotās vienības būtu jāizmanto, lai sasniegtu vienīgi tos siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju mazināšanas mērķus, kuru sasniegšanā tādas emisijas ņem vērā.
- (25) Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (*Euro-control*) rīcībā var būt informācija, kas palīdzētu dalībvalstīm vai Komisijai pildīt savus šajā direktīvā noteiktos pienākumus.
- (26) Kopienas sistēmas noteikumi par emisiju monitoringu, atskaitīšanos par tām un pārbaudīšanu, kā arī par sodiem, kas piemērojami uzņēmējiem, būtu jāattiecinā arī uz gaisa kuģu operatoriem.
- (27) Komisijai būtu jāpārskata, cik labi Direktīva 2003/87/EK darbojas attiecībā uz aviācijas darbībām, ņemot vērā pieredzi, kas gūta direktīvas piemērošanā, un tad jāiesniedz pārskats Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (28) Pārskatot Direktīvas 2003/87/EK darbību attiecībā uz aviācijas darbībām, būtu jāņem vērā to valstu strukturālā atkarība no aviācijas, kurās nav piemērotu un salīdzināmu alternatīvu transportlīdzekļu un kuras tādēļ ir ļoti atkarīgas no gaisa transporta, un kuru iekšzemes kopproduktā lielu ieguldījumu dod tūrisma nozare. Būtu jāpievērš īpaša uzmanība tālāko reģionu, kā noteikts Līguma 299. panta 2. punktā, pieejamības un konkurētspējas problēmu mazināšanai vai pat likvidēšanai, kā arī sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas problēmām, kas saistītas ar šīs direktīvas īstenošanu.
- (29) Ministru deklarācija par Gibraltāra lidostu, par kuru panākta vienošanās Kordovā 2006. gada 18. septembrī, Gibraltāra dialoga foruma pirmajā ministru sanāksmē, aizstās Kopīgo deklarāciju par lidostu, ar ko klajā nāca Londonā 1987. gada 2. decembrī, un pilnīgu tās ievērošanu uzskatīs par pilnīgu 1987. gada deklarācijas ievērošanu.
- (30) Pasākumi, kas vajadzīgi šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu Nr. 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību <sup>(1)</sup>.
- (31) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt pasākumus to kvotu izsolei, kuras nav jāpiešķir par brīvu, pieņemt sīki izstrādātus noteikumus par to, kā apsaimniekot dažu gaisa kuģu operatoriem paredzēto īpašo rezervi, kā arī noteikumus par procedūrām, kas attiecas uz lūgumiem pieņemt lēmumu, ar ko gaisa kuģa operatoram aizliedz darboties, un grozīt I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, ja trešā valsts ievieš pasākumus, lai mazinātu aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, papildonāt šo direktīvu, iekļaujot jaunus nebūtiskus elementus, ir jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (32) ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka minētās rīcības mēroga vai iedarbības dēļ minētos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā lēmumā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (33) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu <sup>(2)</sup> dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kur pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.
- (34) Tādēļ Direktīva Nr. 2003/87/EK būtu attiecīgi jāgroza,
- <sup>(1)</sup> OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmums grozīts ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).
- <sup>(2)</sup> OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

gaisa kuģi ir radījuši, veicot I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības.”;

#### 1. pants

### Grozījumi Direktīvā 2003/87/EK

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

- 1) pirms 1. panta iekļauj šādu virsrakstu:

“I NODAĻA

#### Vispārēji noteikumi”;

- 2) direktīvas 2. pantam pievieno šādu punktu:

“3. Šīs direktīvas piemērošanu Gibraltāra lidostai saprot kā tādu, kas neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas attiecībā uz konfliktu par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.”;

- 3) direktīvas 3. pantu groza šādi:

- a) panta b) punktu aizstāj ar šādu punktu:

“b) “emisijas” ir siltumnīcas efektu izraisīto gāzu izplūde atmosfērā no kādas iekārtas avotiem vai ar I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām saistītu gāzu izplūde no gaisa kuģa, kas veic attiecīgās aviācijas darbības”;

- b) pievieno šādus punktus:

“o) “gaisa kuģa operators” ir persona, kas ekspluatē gaisa kuģi laikā, kad tas veic kādu I pielikumā uzskaitītu aviācijas darbību, vai arī, ja šīs personas identitāte nav zināma vai gaisa kuģa īpašnieks to nav uzrādījis — gaisa kuģa īpašnieks;

p) “komerciāls gaisa transporta operators” ir operators, kas par maksu sabiedrībai nodrošina regulārus vai neregulārus gaisa transporta pakalpojumus, veicot pasažieru, kravas vai pasta sūtījumu pārvadājumus;

q) “administrējošā dalībvalsts” ir dalībvalsts, kas atbild par Kopienas sistēmas piemērošanu gaisa kuģu operatoriem saskaņā ar 18.a pantu;

r) “par aviācijas emisijām uzskatāmās emisijas” ir emisijas no visiem lidojumiem, kas ietilpst I pielikumā uzskaitītajās aviācijas darbībās, kuri sākas kādas dalībvalsts teritorijā esošā lidlaukā, kā arī tādi, kas ierodas tādā lidlaukā no kādas trešās valsts;

s) “aviācijas vēsturiskās emisijas” ir 2004., 2005. un 2006. kalendārā gada vidējais emisiju apjoms, kuras

- 4) pēc 3. panta iekļauj šādu nodaļu:

#### “II NODAĻA

#### Aviācija

##### 3.a pants

#### Darbības joma

Šī nodaļa attiecas uz kvotu sadali un piešķiršanu I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām.

##### 3.b pants

#### Aviācijas darbības

Līdz ... (\*) Komisija saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru izstrādā pamatnostādnes, lai sāki interpretētu I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, īpaši ar meklēšanas un glābšanas darbiem saistītus lidojumus, ugunsdzēsības, lidojumus, ko veic humāniem mērķiem, ātrās medicīniskās palīdzības lidojumus un lidojumus, ko veic komerciāli gaisa transporta operatori, kuri trijos secīgos četrus mēnešus laikposmos veic mazāk par 243 lidojumiem laikposmā.

##### 3.c pants

#### Kopējais kvotu daudzums aviācijai

1. Periodam no 2012. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. decembrim kopējais gaisa kuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzums atbilst 100 % aviācijas vēsturisko emisiju.

2. Periodam, kas minēts 11. panta 2. punktā, sākot no 2013. gada 1. janvāra un, ja pēc 30. panta 4. punktā minētās pārskatīšanas neizdara nekādus grozījumus, — katrā nākamajā periodā kopējais gaisa kuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzums atbilst 100 % aviācijas vēsturisko emisiju, reizinot ar perioda gadu skaitu.

3. Komisija pārskata kopējo gaisa kuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzumu saskaņā ar 30. panta 4. punktu.

4. Komisija līdz ... (\*) pieņem lēmumu par aviācijas vēsturiskajām emisijām, pamatojoties uz labākajiem pieejamiem datiem, tostarp aprēķiniem, kuru pamatā ir esošā informācija par satiksmi. Minēto lēmumu izskata 23. panta 1. punktā minētā komiteja.

(\*) seši mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

### 3.d pants

#### Kvotu sadale aviācijai, izmantojot izsoles

1. Šīs direktīvas 3.c panta 1. punktā minētajā periodā izsola 10 % kvotu.

2. Turpmākiem periodiem 1. punktā minēto izsolāmo kvotu procentuālo apjomu var palielināt, kad veic vispārējo šīs direktīvas pārskatīšanu.

3. Pieņem regulu, kurā ir sīki izstrādāti noteikumi par to, kā dalībvalstis izsola kvotas, kas saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktu vai 3.f panta 8. punktu nav jāpiešķir bez maksas. Kvotu skaits, kuru katrā periodā izsola katra valsts, ir proporcionāls attiecīgās valsts daļai no kopējā visām dalībvalstīm atskaites gadā pieļautā par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daudzuma, par ko ziņots saskaņā ar 14. panta 3. punktu un kas pārbaudīts saskaņā ar 15. pantu. Šīs direktīvas 3.c panta 1. punktā minētajam periodam atskaites gads ir 2010. gads, un katram turpmākajam 3.c pantā minētam periodam atskaites gads ir kalendārais gads, kas beidzas 24 mēnešus pirms tā perioda sākuma, uz kuru attiecas izsole.

Minēto regulu, kas ir paredzēta, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

4. Dalībvalstis nosaka kvotu izsolēs iegūto ieņēmumu izmantojumu. Šie ieņēmumi būtu jāizmanto, lai risinātu problēmas, kas saistītas ar klimata pārmaiņām Eiropas Savienībā un trešās valstīs, kā arī lai segtu izmaksas, kas administrējošajai dalībvalstij radušās saistībā ar šo direktīvu.

5. Informācija, kas saskaņā ar šo direktīvu sniegta Komisijai, neatbrīvo dalībvalstis no Līguma 88. panta 3. punktā noteiktā paziņošanas pienākuma.

### 3.e pants

#### Kvotu sadale un piešķiršana gaisa kuģu operatoriem

1. Katrā 3.c pantā minētajā periodā ikviens gaisa kuģa operators var pieteikties uz to kvotu sadali, kuras sadala bez maksas. Pieteikties var, administrējošās dalībvalsts kompetentajai iestādei darot zināmus pārbaudītus datus par I pielikumā uzskaitīto aviācijas darbību tonnkilometriem, kuras attiecīgais gaisa kuģa operators veicis monitoringa gadā. Šajā pantā monitoringa gads ir kalendārais gads, kas beidzas 24 mēnešus pirms tā perioda sākuma, uz ko pieteikums attiecas saskaņā ar IV un V pielikumu, vai — saistībā ar 3.c panta 1. punktā minēto periodu — 2010. gads. Pieteikumu iesniedz vismaz 21 mēnesi pirms tā perioda

sākuma, uz ko tas attiecas, vai — saistībā ar 3.c panta 1. punktā minēto periodu — līdz 2011. gada 31. martam.

2. Vismaz 18 mēnešus pirms tā perioda sākuma, uz ko attiecas pieteikums, vai — saistībā ar 3.c panta 1. punktā minēto periodu — līdz 2011. gada 30. jūnijam dalībvalstis Komisijai iesniedz saskaņā ar 1. punktu saņemtos pieteikumus.

3. Vismaz 15 mēnešus pirms katra 3.c panta 2. punktā minētā perioda sākuma vai — saistībā ar 3.c panta 1. punktā minēto periodu — līdz 2011. gada 30. septembrim Komisija aprēķina un pieņem lēmumu, kurā nosaka:

- a) kopējo kvotu daudzumu, kas attiecīgā periodā ir sadalāms saskaņā ar 3.c pantu;
- b) to kvotu skaitu, kas saskaņā ar 3.d pantu jāizsola attiecīgā periodā;
- c) to kvotu skaitu, kas attiecīgā periodā saskaņā ar 3.f panta 1. punktu ir īpašajā rezervē gaisa kuģu operatoriem;
- d) to kvotu skaitu, kas attiecīgā periodā ir sadalāms bez maksas, no kopējā kvotu daudzuma, par ko pieņemts lēmums saskaņā ar a) apakšpunktu, atņemot b) un c) apakšpunktā minēto kvotu skaitu; un
- e) līmeņatzīmi, kas jāizmanto, sadalot bezmaksas kvotas tādiem gaisa kuģu operatoriem, kas iesnieguši Komisijai pieteikumus saskaņā ar 2. punktu.

Šā punkta e) apakšpunktā minēto līmeņatzīmi, kas izteikta kā kvotas uz tonnkilometru, aprēķina, d) apakšpunktā minēto kvotu skaitu dalot ar to tonnkilometru summu, kura ir iekļauta pieteikumos, kas iesniegti Komisijai saskaņā ar 2. punktu.

4. Trijos mēnešos no dienas, kad Komisija ir pieņēmusi lēmumu saskaņā ar 3. punktu, katra administrējošā dalībvalsts aprēķina un publicē:

- a) sadalīto kvotu kopskaitu par attiecīgo periodu katram gaisa kuģa operatoram, kas saskaņā ar 2. punktu iesniedzis pieteikumu Komisijai — ko aprēķina, pieteikumā minēto tonnkilometru skaitu reizinot ar līmeņatzīmi, kas minēta 3. punkta e) apakšpunktā; un
- b) katram gaisa kuģa operatoram sadalīto kvotu skaitu par katru gadu — ko nosaka, viņam attiecīgā periodā sadalīto kvotu kopskaitu, kas aprēķināts saskaņā ar a) apakšpunktu, dalot ar gadu skaitu laikā, kad gaisa kuģa operators ir veicis I pielikumā uzskaitītas aviācijas darbības.

5. Līdz 2012. gada 28. februārim un līdz katra nākamā gada 28. februārim administrējošās dalībvalsts kompetentā iestāde katram gaisa kuģa operatoram piešķir kvotu skaitu, kas viņam attiecīgā gadā ir sadalīts saskaņā ar šo pantu vai 3.f pantu.

### 3.f pants

#### Īpaša rezerve dažiem gaisa kuģu operatoriem

1. Katrā no 3.c panta 2. punktā minētajiem periodiem 3 % no sadalāmo kvotu kopējā daudzuma atliek īpašā rezervē gaisa kuģu operatoriem:

- a) kuri sāk veikt I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības pēc monitoringa gada, par ko ir iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto periodu; vai
- b) kuru tonnkilometru dati gadā palielinās vidēji par vairāk nekā 18 % laikposmā no monitoringa gada, par ko ir iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto periodu, līdz šā perioda otram kalendārajam gadam;

un kuru darbības saskaņā ar a) apakšpunktu vai papildu darbības saskaņā ar b) apakšpunktu pilnīgi vai daļēji neturpina cita gaisa kuģa operatora iepriekš veiktas aviācijas darbības.

2. Gaisa kuģa operators, kas atbilst 1. punkta prasībām, var pieteikties uz bezmaksas kvotu sadali no īpašās rezerves, iesniedzot pieteikumu administrējošās dalībvalsts kompetentajai iestādei. Pieteikumu iesniedz līdz 3.c panta 2. punktā paredzētā perioda trešā gada 30. jūnijam, uz ko tas attiecas.

3. Pieteikumā saskaņā ar 2. punktu:

- a) atbilstīgi IV un V pielikumam iekļauj pārbaudītus datus par I pielikumā uzskaitīto aviācijas darbību tonnkilometriem, kuras gaisa kuģa operators veic 3.c panta 2. punktā minētā perioda otrajā kalendārajā gadā, uz ko attiecas pieteikums;
- b) sniedz pierādījumus, ka saskaņā ar 1. punktu ir ievēroti atbilstības kritēriji; un
- c) gadījumā, ja uz gaisa kuģa operatoru attiecas 1. punkta b) apakšpunkts, norāda:
  - i) procentuālo pieaugumu tonnkilometru izteiksmē, kurus ir veicis attiecīgais gaisa kuģa operators no monitoringa gada, par ko iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto periodu, līdz šā perioda otram kalendārajam gadam;
  - ii) absolūto pieaugumu tonnkilometru izteiksmē, kurus ir veicis attiecīgais gaisa kuģa operators no monito-

ringa gada, par ko iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto periodu, līdz šā perioda otram kalendārajam gadam; un

- iii) absolūto pieaugumu tonnkilometru izteiksmē, kurus ir veicis attiecīgais gaisa kuģa operators no monitoringa gada, par ko iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto periodu, līdz šā perioda otram kalendārajam gadam, — par kādu ir pārsniegts 1. punkta b) apakšpunktā norādītais procentuālais apjoms.

4. Ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc pieteikuma iesniegšanas termiņa beigām saskaņā ar 2. punktu dalībvalstis iesniedz Komisijai saskaņā ar minēto punktu saņemtos pieteikumus.

5. Ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc pieteikuma iesniegšanas termiņa saskaņā ar 2. punktu Komisija pieņem lēmumu par līmeņatzīmi, kas jāizmanto, lai sadalītu bezmaksas kvotas tiem gaisa kuģu operatoriem, kuru pieteikumi ir iesniegti Komisijai saskaņā ar 4. punktu.

Ievērojot 6. punktu, līmeņatzīmi aprēķina, īpašajā rezervē esošo kvotu skaitu dalot ar šādu divu skaitļu summu:

- a) tie tonnkilometru dati par 1. punkta a) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģu operatoriem, kuri iekļauti pieteikumos, kas iesniegti Komisijai saskaņā ar 3. punkta a) apakšpunktu un 4. punktu; un
- b) absolūtais pieaugums tonnkilometru izteiksmē, kas ir lielāks par 1. punkta b) apakšpunktā minēto procentuālo apjomu gaisa kuģu operatoriem, uz kuriem attiecas 1. punkta b) apakšpunkts, un kas ir minēts pieteikumos, kuri iesniegti Komisijai saskaņā ar 3. punkta c) apakšpunkta iii) punktu un 4. punktu.

6. Šā panta 5. punktā minētā līmeņatzīme neļauj gadā sadalīt tādu daudzumu par tonnkilometru, kurš pārsniedz kvotu daudzumu, ko gaisa kuģu operatoriem gadā sadala par tonnkilometru saskaņā ar 3.e panta 4. punktu.

7. Trīs mēnešos no dienas, kad Komisija ir pieņēmusi lēmumu saskaņā ar 5. punktu, katra administrējošā dalībvalsts aprēķina un publicē:

- a) no īpašās rezerves sadalītās kvotas katram gaisa kuģa operatoram, kas saskaņā ar 4. punktu iesniedzis pieteikumu Komisijai. Šo sadalījumu aprēķina, 5. punktā minēto līmeņatzīmi reizinot šādi:
  - i) ja uz gaisa kuģa operatoru attiecas 1. punkta a) apakšpunkts, reizina ar Komisijai saskaņā ar 3. punkta a) apakšpunktu un 4. punktu iesniegtajā pieteikumā uzrādīto tonnkilometru skaitu;

- ii) ja uz gaisa kuģa operatoru attiecas 1. punkta b) apakšpunkts, reizina ar absolūto pieaugumu tonn-kilometru izteiksmē, kas ir lielāks par 1. punkta b) apakšpunktā minēto procentuālo apjomu un kas ir minēts pieteikumā, kurš iesniegts Komisijai saskaņā ar 3. punkta c) apakšpunkta iii) punktu un 4. punktu; un

- b) katra gada kvotu sadali katram gaisa kuģa operatoram, ko nosaka, viņam saskaņā ar a) apakšpunktu sadalītās kvotas dalot ar 3.c panta 2. punktā minēto visu to kalendāro gadu skaitu periodā, uz ko attiecas kvotu sadale.

8. Dalībvalstis izsola visas nesadalītās īpašās rezerves kvotas.

9. Komisija var ieviest sīki izstrādātus noteikumus par īpašās rezerves izmantošanu saskaņā ar šo pantu, tostarp izvērtējumu par to atbilstības kritēriju ievērošanu, kuri paredzēti saskaņā ar 1. punktu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

### 3.g pants

#### Pārraudzības un ziņošanas plāni

Administrējošās dalībvalstis nodrošina, ka visi gaisa kuģu operatori iesniedz attiecīgās dalībvalsts kompetentajai iestādei pārraudzības plānu, kurā izklāstīti pasākumi, lai pārraudzītu un ziņotu par emisijām un tonn-kilometru datiem saskaņā ar 3.e pantu tā piemērošanas nolūkos, kā arī to, ka kompetentā iestāde tādus plānus apstiprina saskaņā ar pamatnostādņēm, kas pieņemtas saskaņā ar 14. pantu.”;

- 5) iekļauj šādu jaunu nosaukumu un pantu:

“III NODAĻA

#### Stacionāras iekārtas

### 3.h pants

#### Darbības joma

Šo nodaļu piemēro siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju atļaujām, kā arī kvotu sadalei un piešķiršanai par I pielikumā uzskaitītajām darbībām, kas nav aviācijas darbības.”;

- 6) direktīvas 6. panta 2. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“e) saistības četros mēnešos pēc gada beigām nodot kvotas, kas nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas un kas ir

līdzvērtīgas iekārtas kopējai emisijai attiecīgā kalendārā gada laikā, kuras pārbaudītas saskaņā ar 15. pantu.”;

- 7) pēc 11. panta iekļauj šādu nosaukumu:

“IV NODAĻA

#### Noteikumi, ko piemēro aviācijai un stacionārām iekārtām”;

- 8) direktīvas 11.a pantā iekļauj šādu punktu:

“1.a Ievērojot šā panta 3. punktu, katrā 3.c pantā minētajā periodā dalībvalstis katram gaisa kuģa operatoram ļauj izmantot SES un ESV no projekta darbībām. Periodā, kas minēts 3.c panta 1. punktā, gaisa kuģu operatori var izmantot SES un ESV līdz 15 % no tā kvotu skaita, kas tiem ir jānodod saskaņā ar 12. panta 2.a punktu.

Turpmākos periodos procentuālo apjomu nosaka — kad veic šīs direktīvas pārskatīšanu, kā arī, ņemot vērā starptautiskā klimata pārmaiņu režīma attīstību, — saskaņā ar procedūru, ko izmanto, lai noteiktu SES un ESV izmantojumu no projekta darbībām.

Komisija publicē attiecīgo procentuālo apjomu vismaz sešus mēnešus pirms katra 3.c pantā minētā perioda sākuma.”;

- 9) direktīvas 11.b panta 2. punktā terminu “iekārtas” aizstāj ar terminu “darbības”;

- 10) direktīvas 12. pantu groza šādi:

- a) 2. punktā pēc vārda “lai” iekļauj vārdus “varētu pildīt gaisa kuģa operatora pienākumus saskaņā ar 2.a punktu vai”;

- b) iekļauj šādu punktu:

“2.a Administrējošās dalībvalstis nodrošina, ka līdz katra gada 30. aprīlim katrs gaisa kuģa operators nodod tādu kvotu skaitu, kas ir līdzvērtīgs emisiju kopapjomam iepriekšējā kalendārā gadā no tām I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, kurās viņš ir gaisa kuģa operators, to pārbaudot saskaņā ar 15. pantu. Dalībvalstis nodrošina, ka kvotas, ko nodod saskaņā ar šo punktu, pēc tam anulē.”

- c) 3. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“3. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz katra gada 30. aprīlim katras iekārtas operators nodod tādu kvotu, kas nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas, skaitu, kurš līdzvērtīgs attiecīgās iekārtas kopējam emisijas apjomam iepriekšējā kalendārā gadā, kas pārbaudīts saskaņā ar 15. pantu, un ka šīs kvotas pēc tam tiek anulētas.”;

11) direktīvas 13. panta 3. punktā vārdus “12. panta 3. punktu” aizstāj ar vārdiem “12. panta 2.a vai 3. punktu”;

12) direktīvas 14. pantu groza šādi:

a) 1. punkta pirmajā teikumā:

i) pēc vārdiem “darbību radītajām siltumnīcas efektu izraisošajām gāzēm” iekļauj vārdus “un par tonnkilometru datiem 3.e un 3.f panta pieteikuma vajadzībām”;

ii) svītrot vārdus “līdz 2003. gada 30. septembrim”;

b) 3. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“3. Dalībvalstis nodrošina, ka visi operatori vai gaisa kuģu operatori saskaņā ar pamatnostādņēm pēc attiecīgā gada beigām ziņo kompetentajai iestādei par emisiju katra kalendārā gada laikā no iekārtas vai — no 2010. gada 1. janvāra — no gaisa kuģa, ko tas ekspluatē.”;

13) direktīvas 15. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“15. pants

#### Pārbaude

Dalībvalstis nodrošina to, ka ziņojumus, ko operatori un gaisa kuģu operatori iesniedz saskaņā ar 14. panta 3. punktu, pārbauda saskaņā ar V pielikumā noteiktajiem kritērijiem un jebkādiem sīki izstrādātiem noteikumiem, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar šo pantu, un ka par tiem informē kompetento iestādi.

Dalībvalstis nodrošina to, ka operators un gaisa kuģa operators, kura ziņojums līdz katra gada 31. martam attiecībā uz iepriekšējā gada emisiju nav atzīts par apmierinošu saskaņā ar V pielikuma kritērijiem un sīki izstrādātiem noteikumiem, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar šo pantu, nevar turpmāk pārskaitīt kvotas, kamēr attiecīgā operatora vai gaisa kuģa operatora ziņojums nav pārbaudīts un atzīts par apmierinošu.

Komisija saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru var pieņemt sīki izstrādātus noteikumus par to, kā pārbaudīt ziņojumus, ko gaisa kuģu operatori iesniedz saskaņā ar 14. panta 3. punktu, kā arī saskaņā ar 3.e un 3.f pantu iesniegtos pieteikumus.”;

14) direktīvas 16. pantu groza šādi:

a) 1. punktā svītrot vārdus “vēlākais līdz 2003. gada 31. decembrim”;

b) 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“2. Dalībvalstis nodrošina to operatoru un gaisa kuģu operatoru nosaukumu publicēšanu, kuri pārkāpj šīs direktīvas prasības par kvotu nodošanu pietiekamā daudzumā.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka visi operatori un gaisa kuģu operatori, kuri līdz katra gada 30. aprīlim nenodod kvotas, kas nosegtu emisiju iepriekšējā gada laikā, maksā sodu par emisijas apjoma pārsniegšanu. Sods par emisijas apjoma pārsniegšanu ir EUR 100 par katru emitēto tonnu oglekļa dioksīda ekvivalenta, par kuru operators nav nodevis kvotas. Soda nomaksāšana par emisijas apjoma pārsniegšanu neatbrīvo operatoru vai gaisa kuģa operatoru no pienākuma, nododot kvotas par nākamo kalendāro gadu, nodot tādu kvotu daudzumu, kas nosegtu pārsniegto emisijas apjomu.”;

c) iekļauj šādus punktus:

“5. Ja gaisa kuģa operators nepilda šīs direktīvas uzliktās saistības un ja citi izpildes pasākumi nav nodrošinājuši izpildi, tā administrējošā dalībvalsts var lūgt Komisiju pieņemt lēmumu par darbības aizliegumu attiecīgajam gaisa kuģa operatoram.

6. Saskaņā ar 5. punktu administrējošās dalībvalsts lūgumā iekļauj:

a) pierādījumu, ka gaisa kuģa operators nav izpildījis šajā direktīvā paredzētās saistības;

b) informāciju par attiecīgās dalībvalsts veiktām izpildes darbībām;

c) pamatojumu darbības aizlieguma piemērošanai Kopienā; un

d) ieteikumu, cik plašam jābūt darbības aizliegumam Kopienas mērogā, un visus citus nosacījumus, kas būtu jāpiemēro.

7. Komisija, saņēmusi tai adresētos lūgumus, kā minēts 5. punktā, informē citas dalībvalstis (ar to pārstāvju 23. panta 1. punktā minētajā komitejā starpniecību un saskaņā ar komitejas reglamentu).

8. Ja ir iespējams un ja tas ir lietderīgi, pirms pieņemt lēmumu pēc lūguma saskaņā ar 5. punktu, apspriežas ar iestādēm, kas atbild par attiecīgā gaisa kuģa operatora reglamentējošu kontroli. Ja vien iespējams, rīko Komisijas un dalībvalstu kopīgas konsultācijas.

9. Komisijai apsverot, vai pieņemt lēmumu pēc lūguma saskaņā ar 5. punktu, tā attiecīgajam gaisa kuģa operatoram atklāj būtiskus faktus un apsvērumus, kas ir tāda lēmuma pamatā. Attiecīgajam gaisa kuģa operatoram dod iespēju iesniegt Komisijai rakstiskus komentārus 10 darba dienās no faktu atklāšanas dienas.

10. Pēc dalībvalsts lūguma Komisija saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru var pieņemt lēmumu par darbības aizlieguma piemērošanu attiecīgajam gaisa kuģa operatoram.

11. Katra dalībvalsts savā teritorijā izpilda visus lēmumus, kas pieņemti saskaņā ar 10. punktu. Tās informē Komisiju par visiem pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu šādus lēmumus.

12. Attiecīgā gadījumā ievieš sīki izstrādātus noteikumus attiecībā uz šajā pantā minēto procedūru. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”;

15) iekļauj šādus pantus:

“18.a pants

#### **Administrējošā dalībvalsts**

1. Administrējošā dalībvalsts gaisa kuģa operatoram ir:

- a) dalībvalsts, kas izsniegusi darbības licenci attiecīgajam gaisa kuģa operatoram, ja gaisa kuģa operatoram ir spēkā esoša darbības licence, ko kāda dalībvalsts ir izdevusi saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par aviopārvadātāju licencēšanu (\*); un
- b) visos citos gadījumos — dalībvalsts ar lielāko aprēķināto, par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daudzumu lidojumos, ko bāzes gadā veicis attiecīgais gaisa kuģa operators.

2 Ja jebkura 3.c pantā minētā perioda pirmajos divos gados viens par aviācijas emisijām uzskatāmu emisiju daudzums lidojumos, ko veicis gaisa kuģa operators, uz kuru attiecas šā panta 1. punkta b) apakšpunkts, nav attiecināts uz tā administrējošo dalībvalsti, konkrēto gaisa kuģa operatoru nākamā periodā nodod citai administrējošajai dalībvalstij. Jaunā administrējošā dalībvalsts ir tā dalībvalsts, kurai ir lielākais aprēķinātais par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daudzums lidojumos, ko attiecīgais gaisa kuģa operators ir veicis iepriekšējā perioda divos pirmajos gados.

3. Pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju, Komisija:

- a) līdz 2009. gada 1. februārim publicē to gaisa kuģu operatoru sarakstu, kuri no 2006. gada 1. janvāra ir veikuši I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisa kuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti saskaņā ar 1. punktu; un
- b) līdz katra nākamā gada 1. februārim atjaunina sarakstu, lai iekļautu gaisa kuģu operatorus, kas vēlāk ir veikuši I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības.

4. Šā panta 1. punktā bāzes gads ir darbības pirmais kalendārais gads tādiem gaisa kuģu operatoriem, kas Kopienā ir sākuši darbību pēc 2006. gada 1. janvāra, un visos pārējos gadījumos — kalendārais gads, kas sākas 2006. gada 1. janvārī.

#### **18.b pants**

#### **Eurocontrol sniegts atbalsts**

Lai Komisija varētu veikt pienākumus saskaņā ar 3.c panta 4. punktu un 18.a pantu, tā var lūgt Eurocontrol atbalstu un tādā sakarā slēgt attiecīgus nolīgumus ar minēto organizāciju.

(\*) OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.”;

16) direktīvas 19. panta 3. punktu groza šādi:

- a) pēdējo teikumu aizstāj ar šādu teikumu:

“Minētajā regulā arī ietver noteikumus par SES un ESV izmantošanu un identifikāciju Kopienas sistēmā un šādas izmantošanas līmeņa monitoringu, kā arī noteikumus, lai ņemtu vērā aviācijas darbību iekļaušanu Kopienas sistēmā.”;

- b) pievieno šādu daļu:

“Regula par standartizētu un drošu reģistru sistēmu nodrošina, ka gaisa kuģu operatoru nodotās kvotas, SES un ESV uz dalībvalstu norakstīšanas kontiem Kioto Protokola pirmajam saistību periodam pārskaita vienīgi tādā apjomā, ciktāl minētās kvotas, SES un ESV atbilst emisijām, kuras ir iekļautas dalībvalsts valsts saraksta attiecīgā perioda kopsummā.”;

17) direktīvas 23. panta 3. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”;

18) iekļauj šādu pantu:

“25.a pants

**Trešo valstu veikti pasākumi, lai mazinātu aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām**

1. Ja kāda trešā valsts paredz pasākumus, lai mazinātu to lidojumu ietekmi uz klimata pārmaiņām, kuri izlido no attiecīgās valsts un nolaižas Kopienā, Komisija, apspriedusies ar attiecīgo trešo valsti un dalībvalstīm, kas ir 23. panta 1. punktā minētajā komitejā, apsver pieejamās iespējas, lai nodrošinātu Kopienas sistēmas un šīs valsts pasākumu optimālu mijdarbību.

Vajadzības gadījumā Komisija var pieņemt grozījumus, lai paredzētu noteikumus, ka lidojumus, kas veikti no attiecīgās trešās valsts, svīturo no I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, vai lai attiecībā uz aviācijas darbībām, kuras uzskaitītas I pielikumā, noteiktu jebkurus citus grozījumus, kas prasīti nolīgumā saskaņā ar šā punkta ceturto daļu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Komisija var ierosināt Eiropas Parlamentam un Padomei jebkādas citus grozījumus šajā direktīvā.

Komisija vajadzības gadījumā var arī ieteikt Padomei sākt sarunas saskaņā ar Līguma 300. panta 1. punktu, lai ar attiecīgo trešo valsti slēgtu nolīgumu.

2. Kopiena un tās dalībvalstis turpina panākt vienošanos par pasaules mēroga pasākumiem, lai samazinātu aviācijas radīto siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju apjomu. Ņemot vērā jebkādu tādu vienošanos, Komisija izvērtē, vai ir jāveic grozījumi šajā direktīvā, ciktāl tā attiecas uz gaisa kuģu operatoriem.”;

19) direktīvas 28. pantu groza šādi:

a) 3. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“b) kura ir atbildīga par kvotu, kas nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas, nodošanu atbilstīgi kopējai iekārtu emisiju kopfondā, atkāpjoties no 6. panta 2. punkta e) apakšpunkta un 12. panta 3. punkta; un”;

b) 4. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“4. Uz pilnvaroto personu attiecas sankcijas, kas piemērojamas par prasību neievērošanu attiecībā uz kvotu, kuras nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas, nodošanu pietiekamā daudzumā, lai nosegtu kopējo

emisijas apjomu no iekārtām, kas veido kopfondu, atkāpjoties no 16. panta 2., 3. un 4. punkta.”;

20) Direktīvas 30. pantam pievieno šādu punktu:

“4. Komisija līdz 2015. gada 1. jūnijam, pamatojoties uz šīs direktīvas īstenošanas pārbaudību un pieredzi, pārskata šīs direktīvas darbību saistībā ar I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām un vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumus. Komisija īpaši izvērtē:

a) direktīvas rezultātus un ietekmi uz vispārējo Kopienas sistēmas darbību;

b) aviācijas kvotu tirdzniecības sistēmas darbību, jo īpaši — ņemot vērā iespējamus tirgus darbības traucējumus;

c) Kopienas sistēmas efektivitāti no vides viedokļa un to, kādā apjomā būtu jāsamazina saskaņā ar 3.c pantu gaisa kuģu operatoriem sadalīto kvotu kopējais daudzums atbilstīgi vispārējiem ES emisiju apjoma samazināšanas mērķiem;

d) Kopienas sistēmas ietekmi uz aviācijas nozari;

e) īpašās rezerves turpmāku saglabāšanu attiecībā uz gaisa kuģu operatoriem, ņemot vērā iespējamu visas nozares izaugsmes tempu konvergenci;

f) Kopienas sistēmas ietekmi uz Kopienas salu, izolētu reģionu un tālāko reģionu strukturālo atkarību no gaisa transporta;

g) to, vai būtu jāiekļauj vārtejas sistēma, lai atvieglotu kvotu tirdzniecību starp gaisa kuģu operatoriem un iekārtu operatoriem, vienlaikus nodrošinot to, ka nekādi darījumi neizraisa gaisa kuģu operatoru kvotu neto pārskaitījumus iekārtu operatoriem;

h) to, kāda ietekme ir neiekļaušanas robežvērtībām, kā noteikts I pielikumā, attiecībā uz sertificēto maksimālo pacelšanās masu un lidojumu skaitu, ko gaisa kuģa operators veic gada laikā; un

i) to, kāda ir ietekme dažu tādu lidojumu atbrīvošanai no Kopienas sistēmas, kas veikti, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kurš uzlikts saskaņā ar Padomes Regulu (EK) 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (\*).

Komisija attiecīgi iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.

(\*) OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi ir izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).”;

21) pēc 30. panta iekļauj šādu virsrakstu:

“V NODAĻA

**Nobeiguma noteikumi”;**

22) I, IV un V pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

**Transponēšana**

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz ... (\*) izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva. Komisija par to informē dalībvalstis.

3. pants

**Stāšanās spēkā**

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

4. pants

**Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

...,

Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētājs

...

Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs

...

(\*) 18 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

## PIELIKUMS

Direktīvas 2003/87/EK I, IV un V pielikumu groza šādi:

1) I pielikumu groza šādi:

a) nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

**“DARBĪBU KATEGORIJAS, UZ KO ATTIECAS ŠĪ DIREKTĪVA”;**

b) 2. punktā pirms tabulas iekļauj šādu daļu:

“2012. gadā par aviācijas darbībām uzskata visus lidojumus uz lidlauku vai no lidlauka, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums.”;

c) pievieno šādu darbību kategoriju:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| <p>“Aviācija</p> <p>Lidojumi no lidlauka vai uz lidlauku, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums.</p> <p>Pie šīs darbības nepieder:</p> <p>a) lidojumi, ko veic vienīgi valstu, kuras nav Eiropas Savienības dalībvalstis, valdošo monarhu un viņu tuvāko radnieku, valstu vadītāju, valdību vadītāju un valdību ministru pārvadāšanai oficiālos komandējumos, ja tas ir pamatots ar atbilstīgu statusa norādi lidojumu plānā;</p> <p>b) militāri lidojumi ar militārām lidmašīnām, kā arī muitas un policijas veikti lidojumi;</p> <p>c) lidojumi, kas saistīti ar meklēšanas un glābšanas darbībām, ugunsdzēsības lidojumi, lidojumi, ko veic humāniem mērķiem, un ātrās medicīniskās palīdzības lidojumi, ko atļāvusi attiecīga kompetentā iestāde;</p> <p>d) visi lidojumi, ko veic vienīgi saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, kā paredzēts 1944. gada Čikāgas Konvencijas 2. pielikumā;</p> <p>e) lidojumi, kas beidzas lidlaukā, kurā gaisa kuģis ir sācis lidojumu, un attiecīgā lidojuma laikā nav nosēdies;</p> <p>f) mācību lidojumi, kurus veic vienīgi nolūkā iegūtu licenci vai konkrētu kategoriju, kuros piedalās tikai pilota kabīnes apkalpe, ja tas ir pamatots ar atbilstīgu piezīmi lidojumu plānā un ja lidojums nav pasažieru un/vai kravas pārvadāšanas pakalpojums, gaisa kuģu pārlidojums vai gaisa kuģu nogāde;</p> <p>g) lidojumi, ko veic vienīgi tāpēc, lai pārbaudītu, testētu vai sertificētu gaisa kuģi vai tā iekārtas, neatkarīgi no tā, vai attiecīgās iekārtas izmanto lidojumā vai uz zemes;</p> <p>h) lidojumi, ko veic ar gaisa kuģiem, kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 5 700 kg;</p> <p>i) lidojumi, ko veic, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumiem, kuri noteikti saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2408/92 attiecībā uz maršrutiem tālākajos reģionos, kā noteikts Līguma 299. panta 2. punktā, vai uz maršrutiem, kur piedāvātā kapacitāte nepārsniedz 30 000 sēdvietas gadā; un</p> <p>j) lidojumi, kuri nav lidojumi, ko veic vienīgi ES dalībvalstu valdošo monarhu un viņu tuvāko radnieku, valstu vadītāju, valdību vadītāju un valdību ministru pārvadāšanai oficiālos komandējumos, un kurus veic komerciāls gaisa transporta operators, kas trijos secīgos četrus mēnešu periodos veic mazāk par 243 lidojumiem periodā, un uz kuriem attiektos šī darbība, ja nebūtu šā punkta.</p> | <p>Oglekļa dioksīds”</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|

2) IV pielikumu groza šādi:

a) pēc pielikuma virsraksta iekļauj šādu apakšvirsrakstu:

“A DAĻA — STACIONĀRU IEKĀRTU RADĪTU EMISIJU PĀRRAUDZĪBA UN ZIŅOJUMI PAR TO”;

b) pievieno šādu B daļu:

“B DAĻA — AVIĀCIJAS DARBĪBĀS RADĪTO EMISIJU PĀRRAUDZĪBA UN ZIŅOJUMI PAR TO

#### **Oglekļa dioksīda emisiju pārraudzība**

Emisijas pārrauga, izmantojot aprēķinus. Emisijas aprēķina pēc formulas —

#### **degvielas patēriņš × emisiju koeficients.**

Degvielas patēriņā ieskaita arī degvielu, ko patērējusi jaudas palīgiekārta. Ja iespējams, izmanto katra lidojuma faktisko degvielas patēriņu, un to aprēķina, izmantojot šādu formulu:

degvielas daudzums gaisa kuģa degvielas tvertnēs, kad ir iepildīta visa lidojuma degviela, mīnus degvielas daudzums gaisa kuģa degvielas tvertnēs, kad ir uzpildīta visa nākamajam lidojumam vajadzīgā degviela, plus attiecīgais šim nākamajam lidojumam vajadzīgais uzpildāmās degvielas daudzums.

Ja nav pieejami dati par faktisko degvielas patēriņu, tad degvielas patēriņa aprēķināšanai izmanto standartizētu pakāpju metodi, un aprēķinu veic, pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju.

Izmanto Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) emisiju standarta koeficientus, kas ietverti IPCC 2006. gada Saraksta pamatnostādņēs vai šo pamatnostādņu turpmākos atjauninājumos, ja vien precīzāki nav uz konkrēto darbību īpaši attiecināti emisiju koeficienti, ko noteikušas neatkarīgas akreditētas laboratorijas, izmantojot apstiprinātas analītiskas metodes. Emisiju koeficients biomasai ir nulle.

Par katru lidojumu un katru degvielu veic atsevišķus aprēķinus.

#### **Ziņojumi par emisijām**

Katrs gaisa kuģa operators ziņojumā, ko iesniedz saskaņā ar 14. panta 3. punktu, ietver šādu informāciju:

A. Gaisa kuģa operatora identifikācijas dati, tostarp:

- gaisa kuģa operatora nosaukums;
- administrējošā dalībvalsts;
- adrese, tostarp pasta indekss un valsts, kā arī kontaktadrese administrējošajā dalībvalstī, ja adrese atšķiras;
- gaisa kuģu reģistrācijas numuri un gaisa kuģu tipi, ko izmanto laikā, uz kuru attiecas ziņojums, lai veiktu I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisa kuģa operatoru;
- gaisa kuģa ekspluatanta apliecības un darbības licences numurs un izdevējiestāde, saskaņā ar ko ir veiktas I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisa kuģa operatoru;
- kontaktpersonas adrese, tālruna numurs, faksa numurs un e-pasta adrese; un
- gaisa kuģa īpašnieka nosaukums.

B. Katra tipa degvielai, kam aprēķināts emisiju apjoms, norāda šādus datus:

- degvielas patēriņš;
- emisiju koeficients;
- emisiju kopējais daudzums no visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma periodā un uz ko attiecas konkrētā gaisa kuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības;
- emisiju kopējais daudzums no:
  - visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma periodā un uz ko attiecas konkrētā gaisa kuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, un kas veikti no lidlauka kādas dalībvalsts teritorijā, uz lidlauku tās pašas dalībvalsts teritorijā;
  - visiem citiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma periodā un uz ko attiecas konkrētā gaisa kuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības;

- emisiju kopējais daudzums no visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma periodā un uz ko attiecas konkrētā gaisa kuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, un kuras:
  - ir sāktas katrā dalībvalstī; un
  - ir beigtas katrā dalībvalstī no kādas trešās valsts;
- nenoteiktība.

#### **Tonnkilometru datu pārraudzība saskaņā ar 3.e pantu un 3.f pantu**

Lai pieteiktos kvotu sadalei saskaņā ar 3.e panta 1. punktu vai 3.f panta 2. punktu, aviācijas darbību apjomu aprēķina tonnkilometros, izmantojot šādu formulu —

tonnkilometri = attālums × kravas masa,

kur:

“attālums” ir lielā loka attālums starp izlidošanas lidlauku un ielidošanas lidlauku, pie kā pieskaita fiksētu papildu koeficientu — 95 km; un

“kravas masa” ir pārvadātās kravas, pasta un pasažieru kopējā masa.

Lai aprēķinātu kravas masu:

- pasažieru skaits ir personu skaits gaisa kuģī, no kā atņemts apkalpes locekļu skaits;
- gaisa kuģa operators var izvēlēties izmantot vai nu pasažieru un reģistrētās bagāžas faktisko masu, vai standartmasu, kas uzrādīta masas un līdzsvara dokumentācijā attiecīgajiem lidojumiem, vai arī standarta vērtību — 110 kg vienam pasažierim un viņa reģistrētajai bagāžai.

#### **Ziņošana par tonnkilometru datiem saskaņā ar 3.e pantu un 3.f pantu**

Saskaņā ar 3.e panta 1. punktu vai 3.f panta 2. punktu katrs gaisa kuģa operators pieteikumā ietver šādu informāciju:

A. Gaisa kuģa operatora identifikācijas dati, tostarp:

- gaisa kuģa operatora nosaukums;
- administrējošā dalībvalsts;
- adrese, t.i., pasta indekss un valsts, kā arī kontaktadrese administrējošajā dalībvalstī, ja adrese ir cita;
- gaisa kuģu reģistrācijas numuri un gaisa kuģu tipi, kas izmantoti gadā, uz ko attiecas ziņojums, veicot I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisa kuģa operatoru;
- gaisa kuģa ekspluatanta apliecības un darbības licences numurs un izdevējietāde, ar kuru saskaņā ir veiktas I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kas attiecas uz konkrēto gaisa kuģa operatoru;
- kontaktpersonas adrese, tālruna numurs, faksa numurs un e-pasta adrese; un
- gaisa kuģa īpašnieka nosaukums.

B. Tonnkilometru dati:

- lidojumu skaits katrā lidlauku pārī;
- pasažierkilometru skaits katrā lidlauku pārī;
- tonnkilometru skaits katrā lidlauku pārī;
- metode, kas izvēlēta, lai aprēķinātu pasažieru un reģistrētās bagāžas masu;
- tonnkilometru kopskaits visos lidojumos, kas veikti attiecīgā ziņojuma gadā un kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, kuras attiecas uz konkrēto gaisa kuģa operatoru.”;

3) V pielikumu groza šādi:

a) pēc virsraksta iekļauj šādu apakšvirsrakstu:

“A DAĻA — STACIONĀRU IEKĀRTU RADĪTO EMISIJU PĀRBAUDE”;

b) pievieno šādu B daļu:

“B DAĻA — AVIĀCIJAS DARBĪBU RADĪTO EMISIJU PĀRBAUDE

13. Šajā pielikumā izklāstītos pamatprincipus un metodes piemēro, lai pārbaudītu ziņojumus par emisijām no lidojumiem, kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām.

Šim nolūkam:

- a) 3. punktā ar atsauci uz operatoru saprot atsauci uz gaisa kuģa operatoru un minētā punkta c) apakšpunktā ar atsauci uz iekārtu saprot atsauci uz gaisa kuģi, kas izmantots, lai veiktu aviācijas darbības, uz kurām attiecas ziņojums;
- b) 5. punktā ar atsauci uz iekārtu saprot atsauci uz gaisa kuģa operatoru;
- c) 6. punktā ar atsauci uz darbībām, kas veiktas iekārtā, saprot atsauci uz aviācijas darbībām, uz kurām attiecas ziņojums un kuras ir veicis gaisa kuģa operators;
- d) 7. punktā ar atsauci uz iekārtas atrašanās vietu saprot atsauci uz vietām, ko izmanto gaisa kuģa operators, lai veiktu aviācijas darbības, uz kurām attiecas ziņojums;
- e) 8. un 9. punktā ar atsaucēm uz emisiju avotiem iekārtās saprot atsauci uz gaisa kuģi, par ko ir atbildīgs gaisa kuģa operators; un
- f) 10. un 12. punktā ar atsaucēm uz operatoru saprot atsaucē uz gaisa kuģa operatoru.

#### **Papildu noteikumi par aviācijas emisiju ziņojumu pārbaudi**

14. Pārbaudītājs jo īpaši pārliecinās, vai:

- a) ir ņemti vērā visi lidojumi, kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām. Veicot šo uzdevumu, pārbaudītājs izmanto informāciju no grafikiem un citu informāciju par gaisa kuģa operatora veiktiem pārvadājumiem, arī informāciju, ko minētais operators lūdzis no *Eurocontrol*;
- b) informācija par kopējo degvielas patēriņu kopumā atbilst informācijai par gaisa kuģim, kas veic aviācijas darbības, iegādāto vai kā citādi piegādāto degvielu.

#### **Papildu noteikumi par to, kā pārbaudīt tonnkilometru datus, kas ir iesniegti saskaņā ar 3.e un 3.f pantu**

- 15. Šajā pielikumā izklāstītos pamatprincipus un metodes, lai pārbaudītu ziņojumus par emisijām saskaņā ar 14. panta 3. punktu, vajadzības gadījumā piemēro arī, lai atbilstīgi pārbaudītu aviācijas tonnkilometru datus.
  - 16. Pārbaudītājs jo īpaši pārliecinās, vai saskaņā ar 3.e panta 1. punktu un 3.f panta 2. punktu iesniegtajā gaisa kuģa operatora pieteikumā ir ņemti vērā tikai lidojumi, kas ir faktiski notikuši un kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, par kurām ir atbildīgs gaisa kuģa operators. Veicot šo uzdevumu, pārbaudītājs izmanto informāciju no grafikiem un citu informāciju par gaisa kuģa operatora veiktiem pārvadājumiem, arī informāciju, ko minētais operators lūdzis no *Eurocontrol*. Turklāt pārbaudītājs pārliecinās, ka gaisa kuģa operatora uzrādītā kravas masa atbilst pierakstiem par kravas masu, kurus attiecīgais gaisa kuģa operators glabā drošības vajadzībām.”.
-

## PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

### I. IEVADS

Komisija 2006. gada decembrī pieņēma priekšlikumu <sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai iekļautu aviācijas darbības Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā. Padomei minēto priekšlikumu iesniedza 2006. gada 22. decembrī.

Eiropas Parlaments sniedza atzinumu pirmajā lasījumā 2007. gada 13. novembrī.

Ekonomikas un sociālo lietu komiteja pieņēma atzinumu 2007. gada 30. maijā. <sup>(2)</sup>

Reģionu komiteja pieņēma atzinumu 2007. gada 10. oktobrī. <sup>(3)</sup>

Padome pieņēma kopējo nostāju 2008. gada 18. aprīlī.

### II. MĒRĶIS

Ierosinātās direktīvas galvenais mērķis ir samazināt aviācijas izraisīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, proti, iekļaujot aviācijas darbības vispārējā Kopienas emisiju tirdzniecības sistēmā (ETS), tādējādi ņemot vērā arvien pieaugošās emisijas aviācijas nozarē.

Priekšlikums ir izstrādāts kā Direktīvas 2003/87/EK (ETS Direktīva) grozījums.

### III. KOPĒJĀS NOSTĀJAS ANALĪZE

#### Vispārējās piezīmes.

Kopējā nostājā tieši, daļēji vai pēc būtības ir iekļauti vairāki grozījumi, ko Eiropas Parlaments pieņēmis pirmā lasījumā. Ar šiem grozījumiem ir uzlabots vai precizēts ierosinātās direktīvas teksts. Tomēr citi grozījumi nav atspoguļoti kopējā nostājā, jo Padome vienojās, ka tie nav vajadzīgi un/vai nav īstenojami, tā kā tie pašlaik nav zinātniski pamatoti un to īstenošana izraisītu palielinātas un nesamērīgas administratīvās izmaksas.

Kopējā nostājā papildus Eiropas Parlamenta atzinumā pirmajā lasījumā ietvertajiem grozījumiem iekļauti arī vairāki citi grozījumi, tādējādi vairākos gadījumos sākotnējā Komisijas priekšlikuma noteikumi ir papildināti ar jauniem elementiem vai pilnībā pārstrādāti, un ir iekļauti arī daži jauni noteikumi.

Turklāt tekstā ir veikti vairāki redakcionāli grozījumi, lai padarītu to skaidrāku un nodrošinātu direktīvas viengabalainību.

#### Īpašas piezīmes

(1) *Sistēmas darbības sākums un darbības joma.*

Padome, vienojoties ar Eiropas Parlamentu, ir atteikusies no Komisijas ieteiktās divu posmu pieejas un ir izšķiriesies par to, lai noteiktu **vienu konkrētu datumu, no kura sistēmu piemēro visiem lidojumiem**, uz ko tā attiecas. Uzskatīja, ka tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu sistēmas lielāku ietekmi uz vidi, vienlaikus pēc iespējas novēršot konkurences kropļojumus. Tomēr Padome, atšķirībā no Komisijas un Eiropas Parlamenta, kas bija piedāvājuši kā sistēmas īstenošanas gadu noteikt 2011. gadu, nolēma shēmu atlikt uz vienu gadu, proti, ņemot vērā procedūras pasākumus, kas saistīti ar tiesību aktu pieņemšanu, sistēmas sarežģītību un vajadzību noteikt daudzus īstenošanas pasākumus, par piemērotu sistēmas īstenošanai uzskata **2012. gadu**.

<sup>(1)</sup> Dok. 5154/07 — COM(2006)818 galīgā redakcija

<sup>(2)</sup> OV C 206, 27.7.2007., 47. lpp.

<sup>(3)</sup> OV C 305, 15.12.2007., 15. lpp.

(2) *Kvotu piešķiršana*

Padome, tāpat kā Eiropas Parlaments, uzskata, ka jautājums par kvotu piešķiršanu ir īpaši nozīmīgs sistēmas darbībai. Šajā ziņā Padome ir veikusi vairākas izmaiņas Komisijas priekšlikumā, kas tuvinātu to vairāku EP veikto grozījumu būtībai, lai arī tā nav iekļāvusi šos grozījumus burtiski kopējās nostājas tekstā.

Padome, gan saglabājusi Komisijas priekšlikumā noteikto **kopējo kvotu daudzumu** 100 % apmērā no vēsturiskajām emisijām, tomēr norādīja uz iespējamo to samazinājumu, veicot direktīvas darbības pārskatīšanu attiecībā uz aviāciju, kas jāizdara līdz 2015. gadam (30. panta 4. punkts).

Padome piekrita Komisijas izvēlētajam **kvotu sadales mehānismam**, kas darbotos, daļēji piešķirot bezmaksas kvotas, balstoties uz vienkāršiem salīdzināmiem izvērtējuma datiem, un daļēji — pārdodot kvotas izsolē.

Tomēr Padome nedaudz **pielāgoja salīdzināmos izvērtēšanas datus**, grozot derīgās kravas smagumu (palielināts līdz 110 kg uz pasažieri un viņa reģistrēto bagāžu) un attālumu (pievienoti 95 km lielā loka attālumam), ko izmanto, lai aprēķinātu katra gaisa kuģa operatora aviācijas darbību (*tonnkilometri*).

Attiecībā uz **izsolē pārdodamo kvotu daudzumu** Padome noraidīja Komisijas priekšlikumu izmantot īpatsvaru procentos, kas atbilst vidējam to dalībvalstu ierosinātajam īpatsvaram, kas iekļāvušas kvotu pārdošanu izsolē savos valsts kvotu piešķiršanas plānos (NAP), un izšķīrās par **noteiktu īpatsvaru 10 % apmērā**. Padome arī nepārprotami noteica iespēju šo īpatsvaru palielināt, veicot ETS direktīvas vispārīgu pārskatīšanu. Tādējādi, lai gan kopējā nostājā nav iekļauts 47. EP grozījums, tajā ir iekļauta minētā grozījuma būtība, jo tajā ir atzīts, ka ir vēlams noteikt (pakāpenisku) to kvotu īpatsvara palielināšanu, ko pārdod izsolē. Padome uzskatīja, ka, sākumā nosakot zemāku izsolē pārdodamo kvotu īpatsvaru ar iespēju to palielināt nākotnē, ir īstenota piesardzīgāka pieeja, kas, no vienas puses, nodrošina, lai attieksme pret aviāciju nebūtu būtiski atšķirīga salīdzinājumā ar citām nozarēm, uz ko attiecas ETS, no otras puses, vienlaikus nodrošinot labāku pielāgošanos Kopienas sistēmas vispārīgai darbībai.

Attiecībā uz **izsolēs iegūtu līdzekļu izmantošanu** Padomes nostāja nedaudz atšķiras gan no Komisijas, gan no Eiropas Parlamenta nostājas. Saskaņā ar 3.d panta 4. punkta pašreizējo redakciju, to, kā šos ieņēmumus izmanto, nosaka dalībvalstis. Tomēr 3.d panta 4. punktā noteikts, ka šos ieņēmumus izmanto, lai risinātu ar klimata pārmaiņām saistītus jautājumus gan ES, gan trešās valstīs, kā arī lai segtu sistēmas darbības administrēšanas izdevumus. Šā grozījuma mērķis ir nodrošināt primāru konstitucionālu un/vai budžeta principu ievērošanu vairāku dalībvalstu tiesību sistēmās.

Viens no svarīgākajiem jaunajiem elementiem, ko Padome ir ieviesusi Komisijas priekšlikumā, ir saistīts ar **īpašās rezerves** izveidošanu **gaisa kuģu operatoriem, kas ienāk tirgū, vai gaisa kuģu operatoriem, kas strauji palielina darbību** (proti, operatoriem, kuriem gados, kas seko pēc kvotu piešķiršanai izmantotā atsauces gada, izaugsme ir 18 % gadā). Saskaņā ar 3.f pantu rezervē tiks ieskaitīts konkrēts kvotu daudzums (3 %), un tās sadalīs atbilstīgiem gaisa kuģu operatoriem, pamatojoties uz salīdzināmo izvērtējuma datu sistēmu, kas ir līdzīga sistēmai, ko izmanto kvotu sākotnējai sadalei. Ieviešot šādu noteikumu, tiktu nodrošināts, ka sistēma nebūtu neizdevīga jauniem gaisa kuģu operatoriem vai operatoriem dalībvalstīs, kam sākumā ir ļoti zems (tomēr pastāvīgi augošs) pārvaldājumu apjoms. Iespējamus tirgus kropļojumus Padome ir līdzsvarojusi ar to, ka kvotu sadale no īpašās rezerves ir vienreizēja, un ik gadus atbilstīgajiem gaisa kuģu operatoriem no rezerves piešķirtās kvotas par vienu tonnkilometru nav lielākas par kvotām par vienu tonnkilometru, ko gaisa kuģu operatoriem ik gadus piešķir parastajā piešķiršanas procedūrā (3.f panta 6. punkts). Tādējādi Padome faktiski paredz līdzīgus noteikumus, kā noteikts 22., 28. un 33. EP grozījumā. Savukārt ar īpašo rezervi būtu saistītas mazākas administratīvās izmaksas un tā neizraisītu būtiskus kropļojumus tirgū.

### (3) Atbrīvojumi

Padome **precizēja** vairākus atbrīvojumus no sistēmas, ņemot vērā atbilstīgus EP grozījumus (proti, 51., 52., 53., 70. un 79. grozījumu). Tā noteica, ka ES valstu vadītāju lidojumi nebūs atbrīvoti no sistēmas, savukārt tā ir noteikusi atbrīvojumu ar meklēšanas un glābšanas darbiem saistītiem lidojumiem, kā arī ugunsdzēsības, humānās palīdzības un ātrās medicīniskās palīdzības lidojumiem. Atbrīvojums noteikts arī lidojumiem, ko veic vienīgi, lai pārbaudītu, testētu vai sertificētu gaisa kuģi vai tā iekārtas, neatkarīgi no tā, vai attiecīgās iekārtas izmanto lidojumā vai uz zemes.

Kopējā nostājā ir noteikts arī papildus atbrīvojums no sistēmas, proti, **“de minimis” klauzula**, saskaņā ar kuru no sistēmas ir atbrīvoti tāda komerciāla gaisa transporta operatora veikti lidojumi, kurš trijos secīgos četrus mēnešus ilgos periodos veicis mazāk nekā 243 lidojumus periodā. Padome saistīja šo atbrīvojumu ar atbilstīgu “komerciāla gaisa transporta operatora” definīciju un apsvērumu, kura mērķis ir nodrošināt, ka operatori, kuru pārvadājumu apjoms ir ļoti mazs, tostarp daudzi operatori no attīstības valstīm, nesaskartos ar nesamērīgām administratīvām izmaksām. Tādējādi attīstības valstīm ir dots spēcīgs politisks signāls, vienlaikus samazinot birokrātiskas prasības un vispārīgu administratīvu slogu, kas saistīts ar sistēmas pārvaldīšanu. Ir ņemta vērā iespējamā negatīvā ietekme uz tirgu, izvēloties neitrālu atbrīvojuma kritēriju, kura pamatā ir “tīra” darbība.

Padome, līdzīgi kā Eiropas Parlaments, ir ņēmis vērā arī **tālāko reģionu īpašās vajadzības un tādu lidojumu īpašo statusu, ko veic saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu**. Kopējā nostājā no sistēmas ir atbrīvoti lidojumi, ko veic saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu maršrutos tālākos reģionos vai maršrutos, kuros piedāvātais apjoms nepārsniedz 30 000 pasažieru vietas gadā, un tajā ir noteikts arī atbilstīgs apsvēruma. Šajā ziņā kopējā nostājā paredzēts vairāk, nekā EP 78. grozījumā.

### (4) Citi jautājumi

Ir iekļauts jauns pants (3.g pants), ar kuru dalībvalstīm uzliek papildu pienākumu nodrošināt, lai gaisa kuģu operatori atbilstīgai kompetentajai iestādei iesniegtu **monitoringa un ziņojumu iesniegšanas plānus**, kurā noteikti pasākumi emisiju un tonnkilometru datu uzraudzībai un paziņošanai, lai varētu pieteikties piešķiramajām kvotām.

ETS Direktīvas **izpildes** pantā (16. pants) ir iekļauti vairāki jauni punkti, kuros ir noteikta iespēja administrējošajai dalībvalstij lūgt Komisijai noteikt darbības aizliegumu Kopienas mērogā gaisa kuģa operatoram, kurš neizpilda direktīvas prasības. Lai gan uzskata, ka darbības aizlieguma uzlikšana ir galējais līdzeklis, uzskatīja, ka tas ir jāiekļauj, lai garantētu, ka gaisa kuģu operatori pilnībā ievēro sistēmas prasības, un Padomei tas ir ārkārtīgi svarīgi.

Padome ir arī grozījusi Komisijas priekšlikumu attiecībā uz **kvotu pārvēršanu un to turpmāku izmantošanu attiecībā uz starptautiskām saistībām**, tā ir izšķīrusies par “pusatvērtu” shēmu un svītrojusi no Komisijas priekšlikuma noteikumu, kas būtu jāvis gaisa kuģu operatoriem pārvērst savas kvotas kvotās, ko var izmantot citi operatori. Atzīstot to, ka dalībvalstu starptautiskās saistības pirmajā saistību periodā saskaņā ar Kioto protokolu attiecas uz pašmāju (nevis starptautisko) aviāciju, pašlaik spēkā esošās ETS Direktīvas 19. pantā ir iekļauts jauns punkts, kurā noteikta reģistru regula, lai nodrošinātu, ka kvotas, ESV un SES uz dalībvalstu norakstīšanas kontiem Kioto Protokola pirmajam saistību periodam pārskaita tikai tad, ja tās atbilst emisijām, kuras ir iekļautas dalībvalsts valsts saraksta attiecīgā perioda kopsummā.

Padome ir arī būtiski grozījusi 25.a pantu, kurā tā tiecas padarīt skaidrākas daudzās institucionālās procedūras, ko Komisija var izmantot, pieņemot, pielāgojot vai grozot direktīvu pēc apspriedēm vai jaunu nolīgumu noslēgšanas ar **trešām valstīm**. Ir uzsvērts, cik svarīgi ir rast pasaules mēroga risinājumu emisiju samazināšanai no aviācijas darbībām, kā arī tas, ka ir jāpanāk optimāla mijiedarbība starp Kopienas sistēmu un trešo valstu līdzvērtīgām sistēmām. Šajā ziņā, lai arī Padome nav burtiski iekļāvusi atbilstīgo EP grozījumu (49. grozījums), kopējā nostājā būtībā ir ļoti tuva tā loģikai.

Visbeidzot, ir iekļauti vairāki punkti pašlaik spēkā esošās ETS Direktīvas **pārskatīšanas klauzulā** (30. pants), kas būtu "kontROLSaraksts" direktīvas darbības pārskatīšanai attiecībā uz aviācijas darbībām, kā arī jebkādu problēmu risināšanai, kas varētu rasties, iekļaujot šīs darbības vispārīgā ETS.

#### IV. SECINĀJUMS

Padome uzskata, ka kopējā nostāja ir līdzsvarots pasākumu kopums, kas sekmētu aviācijas radītu emisiju samazināšanu saskaņā ar ES politiku un mērķiem, kuri izteikti arī ANO Vispārējā konvencijā par klimata pārmaiņām, vienlaikus nodrošinot, ka sistēmu piemēro visiem gaisa kuģu operatoriem neatkarīgi no to valstspiederības, un tādējādi aviācijas iekļaušana Kopienas ETS neizraisīs konkurences kropļojumus.

Padome gaida konstruktīvas sarunas ar Eiropas Parlamentu, lai drīz pieņemtu šo direktīvu.

---