



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 20.12.2006
COM(2006) 818 galīgā redakcija

2006/0304 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK tā, lai iekļautu aviācijas darbības Kopienas sistēmā
siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai**

(iesniegusi Komisija)

{SEC(2006) 1684}

{SEC(2006) 1685}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Gaisa transports 21. gadsimtā ir kļuvis par sabiedrības dzīves neatņemamu sastāvdaļu, ļaujot ar nebijušo ātrumu lielos attālumos pārvadāt gan pasažierus, gan kravu un veicinot Eiropas un vispasaules integrāciju. Diemžēl aviācija veicina arī klimata pārmaiņas. 2004. gadā Kopienas daļa starptautisko lidojumu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijās palielinājās par papildu 7,5 procentiem salīdzinājumā ar 2003. gadu, rezultātā veidojot kopējo palielinājumu par 87 procentiem kopš 1990. gada. Ja tas turpināsies, pastāv risks, ka Kopienas daļas pieaugums starptautiskās aviācijas radīto emisiju apjomā līdz 2012. gadam varētu nozīmēt Kopienai vairāk nekā ceturto daļu samazinājuma labvēlīgajā ietekmē uz vidi, kas vajadzīgs, lai sasniegtu Kopienas mērķi saskaņā ar Kioto Protokolu. Tā kā uz starptautisko aviāciju Kioto Protokols vēl neattiecas, šim emisiju pieaugumam pašreiz nav juridiskas ietekmes. Taču tas nemazina tā ietekmi uz vidi, kas būs jārisina kā ikvienas efektīvas un progresīvas klimata politikas daļai.

Šā priekšlikuma mērķis ir risināt jautājumu par pieaugošo aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām, iekļaujot aviāciju Kopienas sistēmā emisijas kvotu tirdzniecībai („Kopienas sistēma”).

- **Vispārīgais konteksts**

Komisija 2005. gada 27. septembrī pieņēma paziņojumu „Kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām”. Paziņojumā izdarītais galvenais secinājums bija tāds, ka, ņemot vērā paredzamo gaisa satiksmes apjoma pieaugumu nākotnē, ir vajadzīga jauna politika un pasākumi, kā risināt jautājumu par aviācijas radīto ietekmi uz klimatu. Pēc vairāku iespēju izanalizēšanas Komisija nolēma dot priekšroku jauna tirgus instrumenta ieviešanai Kopienas mērogā, salīdzinot ar tādiem citiem finanšu pasākumiem kā nodokļi vai maksas, un nolēma, ka „...domājot par ekonomiku un vidi, turpmāk vislabākais ir iekļaut [Kopienas] emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā aviācijas nozares ietekmi uz vidi”. Pamatojoties uz šo secinājumu, Komisija paziņoja, ka tā šajā sakarā grasās iesniegt likumdošanas iniciatīvu, un aicināja citas Kopienas institūcijas izskatīt paziņojumā izklāstīto politiku un stratēģiju. Šā priekšlikuma mērķis ir īstenot šīs stratēģijas galveno pīlāru, neietekmējot citus veidus, kā risināt klimata pārmaiņu jautājumu, ar visaptverošu pieeju, pamatojoties uz uzlabotām tehnoloģijām un gaisa kuģu izmantošanu (tostarp uzlabojumiem gaisa satiksmes pārvaldībā, pētniecībā utt.)¹.

Vides ministru padome 2005. gada 2. decembrī pieņēma secinājumus, atzīstot, ka aviācijas nozares iekļaušana Kopienas sistēmā šķiet labākais turpmākās virzības veids, un aicināja Komisiju līdz 2006. gada beigām sagatavot likumdošanas iniciatīvu. Eiropadome apstiprināja galvenos secinājumus, pie kuriem bija nonākusi Vides padome. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2006. gada 21. aprīlī

¹ Skatīt jo īpaši 5. iedaļu COM(2005) 459.

pieņēma atzinumu attiecībā uz paziņojumu, paužot viedokli, ka aviācijas iekļaušana Kopienas sistēmā būtu ļoti apsveicama iespēja. Eiropas Parlaments 2006. gada 4. jūlijā pieņēma rezolūciju, atbalstot Komisijas paziņojumu un atzīstot, ka emisiju kvotu tirdzniecībai ir iespēja būt daļai no visaptverošu pasākumu kopuma, ierobežojot aviācijas radīto ietekmi uz klimatu, ja tā tiek atbilstīgi plānota.

Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām pamatmērķis ir stabilizēt siltumnīcefekta gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā līmenī, kas varētu novērst bīstamu antropogēnisku iejaukšanos klimata sistēmā. Kopiena vairākkārt paziņojusi, ka zemeslodes virsmas ikgadējam vidējās temperatūras paaugstinājumam nevajadzētu pārsniegt 2°C, salīdzinot ar rādītājiem pirms straujā rūpniecības uzplaukuma. Uz visām Kopienas ekonomikas nozarēm vajadzētu attiecināt tādu politiku un pasākumus, kas paredzēti, lai sasniegtu siltumnīcefekta gāzu emisiju būtisku samazinājumu salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, un kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.

Mērķi ierobežot un samazināt emisijas, kas pieņemti saskaņā ar Kioto Protokolu, attiecas uz emisijām, kuras rada iekšzemes aviācija, bet neattiecas uz emisijām no starptautiskajiem lidojumiem. To vietā Kioto Protokols iekļauj saistības pusēm „veikt aviācijas uzpildes degvielu radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju ierobežošanu vai samazināšanu, sadarbojoties ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju...”. ICAO Aviācijas vides aizsardzības komitejas sanāksmē 2004. gadā vienojās par to, ka aviācijas radīto emisiju kvotu tirdzniecības sistēma, kas balstīta uz jaunu juridisku instrumentu ICAO aizbildnībā „...šķiet pietiekami nepievilcīga, lai to turpmāk neīstenotu”. Tomēr ICAO Asamblejas Rezolūcija Nr. 35-5 tā vietā atbalstīja atvērtu emisiju tirdzniecību un pieprasīja izstrādāt nesaistošas vadlīnijas, ko izmantot dalībvalstīs, lai vajadzības gadījumā starptautiskās aviācijas radītās emisijas iekļautu savās emisiju kvotu tirdzniecības sistēmās. Komisija un dalībvalstis piedalās šajās darbā un atbalsta to; ICAO ir paredzējusi šo darbu pabeigt 2007. gadā. Šo jautājumu apspriedīs ICAO asamblejā 2007. gada septembrī. Jebkurā gadījumā nav sagaidāms, ka šis priekšlikums stāsies spēkā pirms minētā laika. Koplēmuma procedūrā vajadzības gadījumā ņems vērā ICAO vadlīniju galīgo redakciju. Šā priekšlikuma mērķis ir paredzēt modeli aviācijas emisiju tirdzniecībai, kas var būt atsauces punkts ES kontaktos ar galvenajiem starptautiskajiem partneriem un veicināt līdzīgu sistēmu attīstību visā pasaulē. Komisija arī atbalsta mērķi noslēgt globālu vienošanos, lai pasaules mērogā efektīvi risinātu aviācijas emisiju problēmu.

- **Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā**

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva Nr. 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu Nr. 96/61/EK (ar grozījumiem). Šā priekšlikuma mērķis ir grozīt Direktīvu Nr. 2003/87/EK, lai iekļautu aviāciju Kopienas sistēmā.

- **Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem**

Priekšlikuma mērķis ir aizsargāt, saglabāt un uzlabot vides kvalitāti, samazinot aviācijas radīto ietekmi uz klimatu. Tas atbilst kopējai transporta politikai, jo veicina gaisa transporta ilgtspējīgu attīstību.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums

Informācija par 2005. gada septembra paziņojumu tika sniegta publiskā konferencē par aviāciju un klimata pārmaiņām, kas norisinājās pasākuma „Zaļā nedēļa 2005” ietvaros.

Lai īstenotu paziņojumu, kā daļu no Eiropas Klimata pārmaiņu programmas otrās fāzes (ECCP II) izveidoja Aviācijas darba grupu Komisijas konsultēšanai par iespējām iekļaut aviāciju Kopienas sistēmā. Grupa sastāvēja no dalībvalstu ekspertiem un galvenajām ieinteresētajām personām, ieskaitot rūpniecības nozares pārstāvjus, patērētāju un vides organizācijas.

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Piedāvātās sistēmas izveidošanā ņemta vērā informācija, kas savākta, apspriežoties ar ieinteresētajām personām. Sīkāka informācija par to, kā to darīja, ir sniegta ietekmes novērtējuma ziņojumā.

No 2005. gada 11. marta līdz 2005. gada 6. maijam tīmeklī notika publiska apspriešana. Komisija saņēma 5758 atbildes. Rezultāti ir pieejami tīmekļa vietnē http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

• Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Zinātnes nozares un specializācijas jomas

(1) Zinātne par klimata pārmaiņām; (2) ekspertīze, ko veica aviācijas rūpniecība, tai skaitā gaisa kuģu ražotāji, lidostu iestādes un aviosabiedrības; (3) modelēšanas ekspertīze; (4) emisiju aprēķināšanas un gaisa satiksmes dati.

Izmantotās metodes

Modelēšana, izmantojot oficiālus matemātiskos modeļus, un aprēķini, kas pamatoti uz statistikas datiem.

Galvenās organizācijas un eksperti, no kuriem pieprasīja atzinumus

Valstu, reģionālās un vietējās administrācijas, rūpniecības asociācijas, tirdzniecības organizācijas, vides organizācijas, patērētāju organizācijas, zinātnes un pētnieciskie institūti, kā arī citi Komisijas ģenerāldirektorāti.

Saņemto un izmantoto atzinumu kopsavilkums

Vienprātīgi tika atzīts, ka aviācija veicina klimata pārmaiņas un ka, lai to aizkavētu, ir vajadzīgas noteiktas darbības. Šajā sakarā emisiju kvotu tirdzniecībai tika dota priekšroka salīdzinājumā ar nodokļiem vai maksām. Kas attiecas uz sistēmas izveidošanu, bija plaši akceptēts tas, ka sistēmas ietvaros noteiktajām saistībām būtu jāattiecas uz gaisa kuģa ekspluatantiem. Lai gan nebija vienprātības par sistēmas

ģeogrāfiskās darbības jomu, bija liela vienprātība par to, ka kvotu skaits un to piešķiršanas process ir jāsaskaņo. Lielākā daļa no personām, ar ko notika apspriešanās, uzskatīja, ka tirdzniecības sistēmai jābūt atvērtai, bet tai nevajadzētu nelabvēlīgi ietekmēt Kopienas sistēmā izmantoto uzskaites sistēmu.

Ekspertu atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi

Aviācijas darba grupas nobeiguma ziņojums un katras sanāksmes darba kārtība, izziņu materiāli un prezentācijas ir publiski pieejami tīmekļa vietnē http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm. Dokumenti ar situācijas izklāstu, kurus iesniegušas ieinteresētās personas, lai papildinātu protokolā fiksētos viedokļus, arī ir pieejami šajā pašā tīmekļa vietnē.

• **Ietekmes novērtējums**

2005. gada septembra paziņojumam pievienoja ietekmes novērtējumu, kurā novērtētas dažādas potenciāli pieejamās politikas izvēles, kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimatu. Tajā tika secināts, ka emisiju kvotu tirdzniecība ir visefektīvākais risinājums gan no vides aizsardzības, gan ekonomiskā viedokļa.

Šim priekšlikumam pievienots vēl viens ietekmes novērtējums. Tajā apskatītas īpašas izstrādes iespējas un politikas izvēles aviācijas iekļaušanai Kopienas sistēmā. Tajā secināts, ka, tā kā pret visām aviosabiedrībām sistēmā katrā ietvertajā maršrutā būtu vienāda attieksme, var sagaidīt, ka aviosabiedrības lielā mērā vai pilnībā uzliktu izdevumus par sistēmas atbilstības nodrošināšanu uz klientiem. Tam būtu tikai neliela ietekme uz prognozēto pieprasījuma pieaugumu: no parastās uzņēmējdarbības līmeņa 142% apmērā līdz minimālajam līmenim 135% apmērā laikā no 2005. gada līdz 2020. gadam visiem izejošajiem un ienākošajiem lidojumiem. Konkurence starp aviosabiedrībām netiktu ievērojami ietekmēta. Galvenā atšķirība starp aviosabiedrībām ir veikto lidojumu ilgums, izmantoto gaisa kuģu vecums un pārvadātā komerckrava. Tāpēc pārvadātāji, kas lido īsākos maršrutos, izmantojot vecus gaisa kuģus vai pārvadājot mazāku pasažieru skaitu vai mazāku kravu apjomu, varētu tikt ietekmēti vairāk nekā pārvadātāji, kuri ietaupa degvielas patēriņa ziņā. Lidostu un tūrisma konkurence netiktu ievērojami ietekmēta. Taču jebkāds risks tūrismam samazinātos, ja sistēmu attiecinātu uz visiem izejošajiem un ienākošajiem lidojumiem.

Komisija veica ietekmes novērtējumu, kā norādīts tās darba programmā; ziņojums ir pieejams tīmekļa vietnē http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

3. **PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI**

• **Ierosināto pasākumu kopsavilkums**

Ierosinātā direktīva grozītu Direktīvu Nr. 2003/87/EK, lai iekļautu aviāciju Kopienas sistēmā.

Spēkā esošā Kopienas sistēma darbojas, piešķirot katram gaisa kuģa ekspluatantam noteiktu skaitu kvotu, kas dod tiem tiesības emitēt vienu tonnu oglekļa dioksīda gadā. Kopējais piešķirto kvotu skaits nosaka kopējo emisiju daudzumu, ko var emitēt

sistēmas dalībnieki. Līdz katra gada 30. aprīlim gaisa kuģa ekspluatantiem ir jānodod kvotas, sedzot savu reālo emisiju apjomu. Gaisa kuģa ekspluatanti var tirgoties ar kvotām tā, lai emisiju samazināšanu varētu veikt tur, kur tā ir visrentablākā.

Prasības uzraudzīt emisijas un atskaitīties par tām stāsies spēkā 2010. gadā. No 2011. gada uz emisijām no aviācijas nozares attieksies kvotu ierobežojums, un gaisa kuģu ekspluatantiem būs jānodod kvotas, sedzot savu emisiju apjomu.

Galvenie aspekti ir šādi:

- gaisa kuģa ekspluatanti būs atbildīgi par sistēmas saistību izpildi;
- sistēma attieksies uz visiem Kopienas lidostās ienākošajiem un izejošajiem lidojumiem no 2012. gada 1. janvāra. Uz lidojumiem starp ES lidostām tā attieksies no 2011. gada 1. janvāra;
- sistēma neattieksies uz valdības gaisa kuģu lidojumiem, lidojumiem, kas notiek saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, lidojumiem navigācijas iekārtu testēšanai vai mācību lidojumiem, glābšanas lidojumiem un lidojumiem ar gaisa kuģiem ar maksimālo pacelšanās masu līdz 5 700 kg;
- lai risinātu jautājumu par pārējām gāzēm, 2008. gada beigās, kad būs veikts pilnīgs ietekmes novērtējums, Komisija iesniegs priekšlikumu par to, kā risināt jautājumu par oglekļa dioksīda emisijām aviācijas jomā;
- lai gaisa kuģa ekspluatantiem, tostarp trešo valstu gaisa kuģa ekspluatantiem, nebūtu jāveic dubults darbs un nebūtu pārmērīgs administratīvais slogs, katru gaisa kuģa ekspluatantu administrēs tikai viena dalībvalsts;
- pretēji spēkā esošajai sistēmai, kvotu piešķiršanas metodi saskaņos visā Kopienā;
- kopējo aviācijas nozarei piešķiramo kvotu daudzumu noteiks Kopienas mērogā, ņemot vērā aviācijas radīto vidējo emisiju apjomu no 2004. gada līdz 2006. gadam;
- noteiktu procentuālo daudzumu no kopējā kvotu skaita piešķirs bez maksas, pamatojoties uz to gaisa kuģa ekspluatantu salīdzinošo novērtēšanu, kas iesnieguši pieteikumu (ātrākie pieteikumi attieksies uz 2008. gada datiem). Laika posmā no 2011. līdz 2012. gadam šis procentuālais daudzums atbildīs vidējam procentuālajam daudzumam, ko ierosinājušas dalībvalstis, ieskaitot vairāksolīšanu valsts kvotu piešķiršanas plānos. Pēc tam to pārskatīs, ņemot vērā emisiju tirdzniecības sistēmas vispārējā pārskata rezultātus;
- sīkāka informācija par to, kā notiks vairāksolīšana, piemēram, tās veids un norises laiks, tiks noteikta Komisijas regulā. Vairāksolīšanas ieņēmumus varētu izmantot, lai mazinātu un pielāgotu klimata pārmaiņu ietekmi un segtu administratīvos izdevumus;
- tāpat kā citiem Kopienas sistēmas dalībniekiem, arī gaisa kuģa ekspluatantiem būs jāuzrauga savas oglekļa dioksīda emisijas un jāatskaitās par tām administrējošās dalībvalsts kompetentai iestādei līdz katra gada 31. martam. Atskaites ir

jāpārbauda, lai pārlicinātos, ka tās ir pareizas. Priekšlikumā noteiktos emisiju uzraudzības, atskaites un pārbaudes pamatprincipus noteiks ar pamatnostādņēm;

- gaisa kuģa ekspluatanti varēs iegādāties kvotas no citām nozarēm, kas ietvertas Kopienas sistēmā, lai tās izmantotu savu emisiju segšanai;
- gaisa kuģa ekspluatanti varēs izmantot arī projektu kredītus — tā sauktās emisiju samazināšanas vienības (ESV) un sertificēto emisiju samazināšanu (SES) — no kopējās īstenošanas vai tīrās attīstības mehānismu (JI/CDM) projektiem līdz saskaņotai robežai, kas vienāda ar vidējo ierobežojumu, ko dalībvalstis paredzējušas savu valstu kvotu piešķiršanas plānos citām nozarēm Kopienas sistēmā;
- iekšzemes aviāciju iekļaus sistēmā, un pret to attieksme būs tāda pati, kā pret starptautisko aviāciju;
- īpaši attiekties pret gaisa pārvadājumiem uz attāliem vai izolētiem reģioniem, kas ir sevišķi atkarīgi no gaisa transporta pakalpojumiem, vislabāk var atbilstīgi tādiem spēkā esošiem pasākumiem kā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un sociālais atbalsts saskaņā ar Līguma 87. panta 2. punktu.

• **Juridiskais pamats**

Priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma 175. pants (kas ir arī Direktīvas Nr. 2003/87/EK juridiskais pamats).

• **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pilnībā sasniegt priekšlikuma mērķus turpmāk minēto iemeslu dēļ.

- Ekonomisku ieguvumu no emisiju kvotu tirdzniecības varēs iegūt tikai tad, ja kvotas varēs pārdot un tās atzīs visā Kopienā. Lai to panāktu, ir jāizveido kopēja sistēma.
- Ņemot vērā integrācijas augsto līmeni Kopienas gaisa transporta tirgū, ja dalībvalstīs piemērotu dažādas politikas, varētu rasties konkurences traucējumi.

Iemesli, kuru dēļ priekšlikuma mērķus var labāk sasniegt ar Kopienas pasākumiem, ir šādi.

- Saskaņotu darbību, lai samazinātu aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, var labāk sasniegt, pieņemot tiesību aktus Kopienas mērogā. Tā kā pret visām aviosabiedrībām, kuras darbojas no Kopienas lidostām, būtu vienāda attieksme, konkurences traucējumi būtu samazināti līdz minimumam.
- Padome un Eiropas Parlaments pieprasīja Komisijai ierosināt Kopienai veicamās darbības un atzina emisijas kvotu tirdzniecības potenciālu. Direktīva Nr. 2003/87/EK ir jāgroza, lai iekļautu aviāciju Kopienas sistēmā.

- Kopiena ir lielākais pasaules aviācijas tirgus dalībnieks, radot apmēram pusi no starptautiskās aviācijas radītajām oglekļa dioksīda emisijām, par kurām saskaņā ar ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (UNFCCC) ziņojušas attīstītās valstis.
- Priekšlikums groza Kopienas sistēmu, izveidojot kopēju sistēmu, bet atstās ieviešanas un realizēšanas pienākumus dalībvalstīm, kas atrodas labākās pozīcijās, lai to paveiktu.

Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šādu iemeslu dēļ.

- Priekšlikums regulē tikai tos elementus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu sistēmas pareizu darbību un lai novērstu konkurences traucējumus, kas varētu rasties no dažādas attieksmes pret gaisa kuģa ekspluatantiem dažādās dalībvalstīs. Lai nodrošinātu konsekvenci un samazinātu īstenošanas izmaksas, priekšlikumā pēc iespējas izmantota Kopienas sistēmas esošā uzbūve. Kur esošajā sistēmā piemērotās procedūras nevarēja attiecināt uz aviācijas nozari, paredzēja īpašus noteikumus, saglabājot sistēmas vienkāršību un vides integritāti.
- Emisiju kvotu tirdzniecību var izmantot, lai labvēlīgu ietekmi uz vidi sasniegtu ar mazākiem izdevumiem nekā ar citiem līdzekļiem, un tāpēc tas ir visrentablākais veids, kā risināt aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju jautājumu.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātais juridiskais instruments: direktīva.

Citi instrumenti nebūtu piemēroti šāda iemesla dēļ.

Tā kā šī direktīva groza citu direktīvu, lai ietvertu aviāciju Kopienas sistēmā, citi instrumenti nebūtu piemēroti.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Izdevumus par darbību saskaņā ar šo direktīvu segs vides jomai paredzētais finanšu instruments (LIFE+ 2007.-2013. gadam). Papildu summa netiek prasīta.

5. PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Pārbaude, pārskatīšana un turpināmība**

Priekšlikumā ietverta pārskatīšanas klauzula.

- **Atbilstības tabula**

Dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai to valsts tiesību aktu noteikumi, ar kuriem transponē šo direktīvu, kā arī jāiesniedz minēto tiesību aktu un šīs direktīvas atbilstības tabula.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Ierosinātais tiesību akts attiecas uz EEZ, un tāpēc tas jāattiecina uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK tā, lai iekļautu aviācijas darbības Kopienas sistēmā siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu²,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu³,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁴,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁵,

tā kā:

- (1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu Nr. 96/61/EK⁶, izveidoja Kopienas sistēmu siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai, lai veicinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju rentablu un ekonomiski efektīvu samazinājumu.
- (2) ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām pamata mērķis, ko Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes 1993. gada 15. decembra Lēmumu Nr. 94/69/EK, kas attiecas uz ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām un tās noslēgšanu⁷, ir stabilizēt siltumnīcefekta gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā līmenī, kas varētu novērst bīstamu antropogēnisku iejaukšanos klimata sistēmā. Kopiena vairākkārt paziņojusi, ka zemeslodes virsmas ikgadējam vidējās temperatūras paaugstinājumam nevajadzētu pārsniegt 2°C, salīdzinot ar rādītājiem pirms straujā rūpniecības uzplaukuma. Nesen veiktā zinātniskā izpēte un darbs rāda, ka šā ilglaicīgā mērķa uzturēšanai attiecībā uz temperatūru būs nepieciešams panākt, lai divu nākamo

² OV C , , . lpp.

³ OV C , , . lpp.

⁴ OV C , , . lpp.

⁵ OV C , , . lpp.

⁶ OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp. Direktīva grozīta ar Direktīvu 2004/101/EK (OV L 338, 13.11.2004., 18. lpp.).

⁷ OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

gadu desmitu laikā siltumnīcefekta gāzu globālās emisijas sasniegtu ievērojamu samazinājumu vismaz 15% apjomā un varbūt līdz pat 50% apjomā salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Noteikto samazinājumi līmeņi, kas dalībvalstīm jāievēro no 2013. gada, lai sasniegtu siltumnīcefekta gāzu koncentrāciju stabilizēšanās mērķi, pašlaik starptautiskajā klimata pārmaiņu procesā vēl nav noteikti. Lai šī direktīva atbilstu ES ieguldījumam attiecībā uz ilgtermiņa temperatūras mērķi, būtu jāpārskata metodes un pamatojums emisijas kvotu piešķiršanai gaisa kuģu ekspluatantiem saskaņā ar šo direktīvu pēc minētā laika, ņemot vērā zinātnes progresu un politikas attīstības tendences starptautiskajā mērogā.

- (3) ANO Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām pieprasa visām pusēm noformulēt un īstenot nacionālās un attiecīgā gadījumā reģionālās programmas attiecībā uz klimata pārmaiņu samazināšanu.
- (4) Kioto Protokols, ko apstiprināja ar Padomes 2002. gada 25. aprīļa Lēmumu Nr. 2002/358/EK par ANO Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām pievienotā Kioto Protokola apstiprināšanu Eiropas Kopienas vārdā un no tā izrietošo saistību kopīgu izpildi⁸, pieprasa attīstītajām valstīm, darbojoties kopā ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (ICAO), veikt tādu aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju ierobežošanu vai samazināšanu, ko nekontrolē Monreālas Protokols.
- (5) Lai gan Kopiena nav 1944. gada Čikāgas Konvencijas līgumslēdzēja puse, visas dalībvalstis ir minētās konvencijas līgumslēdzēja puses un ICAO dalībnieces un turpina atbalstīt darbu, lai izveidotu tirgus instrumentu, strādājot kopā ar citām valstīm pasaules mērogā. ICAO Aviācijas vides aizsardzības komitejas sestajā sanāksmē 2004. gadā vienojās par to, ka īpaši aviācijai paredzēta tās radīto emisiju kvotu tirdzniecības sistēma, kas pamatota uz jaunu juridisku instrumentu ICAO aizbildnībā, šķiet pietiekami nepievilcīga, lai to turpinātu īstenot. Rezultātā ICAO Asamblejas Rezolūcija Nr. 35-5 nepiedāvā jaunu juridisku instrumentu, bet tā vietā atbalsta atvērtu emisiju kvotu tirdzniecību un iespēju valstīm iekļaut starptautiskās aviācijas radītās emisijas savās emisiju kvotu tirdzniecības sistēmās.
- (6) Sestā Kopienas vides rīcības programma, ko noteica ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK⁹, paredzēja Kopienai noteikt un veikt īpašas darbības, lai samazinātu aviācijas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, ja ICAO līdz 2002. gadam nevienojas par šādām darbībām. Savos 2002. gada oktobra, 2003. gada decembra un 2004. oktobra secinājumos Padome atkārtoti aicināja Komisiju piedāvāt darbības, lai samazinātu starptautiskā aviācijas transporta radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām.
- (7) Lai sasniegtu nepieciešamo ievērojamo samazinājumu, politika un pasākumi būtu jāievieš dalībvalstu un Kopienas mērogā visās Kopienas ekonomikas nozarēs, ne tikai rūpniecības un enerģētikas nozarē. Ja aviācijas nozares radītā ietekme uz klimata pārmaiņām turpinātos palielināties pašreizējā apjomā, tas ļoti negatīvi ietekmētu citu nozaru veikto ieguldījumu cīņā pret klimata pārmaiņām.

⁸ OV L 130, 15.5.2002., 1. lpp.

⁹ OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

- (8) Savā 2005. gada 27. septembra paziņojumā¹⁰ Komisija pieņēma stratēģiju aviācijas radītās ietekmes uz klimata pārmaiņām samazināšanai. Kā daļu no visaptverošu pasākumu kopuma stratēģija piedāvāja aviācijas iekļaušanu Kopienas sistēmā siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai un paredzēja izveidot aviācijas nozares darba grupu, kas sastāvētu no daudzām ieinteresētajām personām, kā daļu no Eiropas Klimata pārmaiņu programmas otrās fāzes, lai izskatītu rīcības veidus, kā aviāciju iekļaut Kopienas sistēmā. Savos 2005. gada decembra secinājumos Padome atzina, ka no ekonomikas un vides viedokļa aviācijas nozares iekļaušana Kopienas sistēmā šķiet labākais rīcības veids, un aicināja Komisiju līdz 2006. gada beigām sagatavot likumdošanas iniciatīvu. Savā 2006. gada 4. jūlija rezolūcijā Eiropas Parlaments atzina, ka emisiju kvotu tirdzniecībai, ja tā ir atbilstīgi izveidota, ir iespēja būt par daļu no visaptverošu pasākumu kopuma aviācijas radītās ietekmes uz klimata pārmaiņām mazināšanai.
- (9) Šīs direktīvas mērķis ir samazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, iekļaujot aviācijas radītās emisijas Kopienas sistēmā.
- (10) Gaisa kuģa ekspluatanti var tiešāk kontrolēt darbībā esošo gaisa kuģu tipus un veidu, kādā tie lido, un tāpēc tiem jāatbild par šīs direktīvas uzlikto saistību izpildi. Gaisa kuģa ekspluatantu var identificēt, izmantojot ICAO apzīmējumu vai jebkuru citu atzītu apzīmējumu, ko izmanto lidojuma identificēšanai. Ja gaisa kuģa ekspluatanta identitāte nav zināma, par to uzskata gaisa kuģa īpašnieku, ja vien viņš nenorāda, kura cita persona ir bijusi gaisa kuģa ekspluatants.
- (11) No 2011. gada emisijas no lidojumiem starp Kopienas lidostām ir jāiekļauj Kopienas sistēmā. No 2012. gada tajā ir jāiekļauj emisijas no visiem Kopienas lidostās ienākošajiem un no tām izejošajiem lidojumiem. Tāpēc Kopienas sistēma var kalpot par paraugu šādas sistēmas izplatīšanai visā pasaulē. Ja kāda trešā valsts pieņem vismaz šīs direktīvas prasībām atbilstošus pasākumus, lai samazinātu ietekmi uz klimatu, ko rada no šīs valsts izejoši lidojumi uz Kopienas lidostām, Kopienas sistēmu groza, izslēdzot no šīs valsts Kopienā ienākošos lidojumus.
- (12) Aviācija ietekmē pasaules klimatu, emitējot oglekļa dioksīdu, slāpekļa oksīdus, ūdens tvaikus un sulfātus, kā arī kvēpu daļiņas. Klimata pārmaiņu starpvaldību ekspertu padome ir aprēķinājusi, ka aviācijas kopējā ietekme pašreiz ir divas vai četras reizes lielāka par tās ietekmi pagātnē tikai no oglekļa dioksīda emisijām. Nesenais Kopienas veiktais pētījums rāda, ka aviācijas kopējā ietekme varētu būt aptuveni divas reizes lielāka nekā tikai oglekļa dioksīda ietekme. Tomēr nevienā no šiem aprēķiniem nav ņemta vērā spalvu mākoņu ļoti neskaidrā ietekme. Saskaņā ar Līguma 174. panta 2. punktu Kopienas vides politikai jāpamatojas uz piesardzības principa, un tāpēc visi aviācijas ietekmes veidi aplūkojami līdz iespējamai pakāpei. Lai noteiktu piemērotu rādītāju sistēmu dažādu ietekmju salīdzināšanai, ir vajadzīgs zinātnes progress, pragmatiska un piesardzīga pieeja. Slāpekļa oksīdu emisiju jautājumu risinās ar citiem tiesību aktiem, kurus iesniegs Komisija.
- (13) Lai izvairītos no konkurences traucējumiem, ir jāparedz saskaņota kvotu piešķiršanas metode. Lai jaunajiem gaisa kuģa ekspluatantiem nodrošinātu piekļuvi tirgum, daļu no kvotām piešķirs vairāksolīšanā atbilstīgi noteikumiem, kas jāizstrādā Komisijai. Gaisa

¹⁰ COM(2005) 459.

kuģa ekspluatantiem, kas pārtrauc darbību, turpina izsniegt kvotas līdz tā laika posma beigām, uz kuru bezmaksas kvotas jau ir bijušas piešķirtas.

- (14) Aviācija sekmē cilvēku darbību izraisīto kopējo ietekmi uz klimata pārmaiņām. Ieņēmumi no kvotu vairāksolīšanas izmantojami, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, lai pielāgotos klimata pārmaiņu ietekmei, lai atbalstītu izpēti un attīstību samazināšanas un pielāgošanās jomā un lai segtu sistēmas pārvaldības izdevumus. Vairāksolīšanas ieņēmumi jo īpaši izmantojami, lai segtu iemaksas Pasaules energoefektivitātes un atjaunojamās enerģijas fondā, un pasākumiem, lai izvairītos no mežu izciršanas un atvieglotu pielāgošanos jaunattīstības valstīs. Noteikumi vairāksolīšanas līdzekļu izmantošanai ir jādara zināmi Komisijai. Šāds paziņojums neatbrīvo dalībvalstis no Līguma 88. panta 3. punktā noteiktā pienākuma darīt zināmus konkrētus valsts pasākumus. Direktīva neskar jebkādu tādu turpmāku valsts atbalsta procedūru rezultātus, ko var veikt atbilstīgi Līguma 87. un 88. panta noteikumiem.
- (15) Lai palielinātu sistēmas rentabilitāti, gaisa kuģa ekspluatantiem būtu jāvar izmantot ESV un SES no projekta darbībām, lai izpildītu saistības nodot kvotas līdz saskaņotajai robežai.
- (16) Lai samazinātu administratīvo slogu uz gaisa kuģa ekspluatantiem, par katru gaisa kuģa ekspluatantu būtu jāatbild vienai dalībvalstij. Dalībvalstīm būtu jāprasa nodrošināt, lai gaisa kuģa ekspluatanti, kuriem ir izsniegta darbības licence šajā valstī, vai gaisa kuģa ekspluatanti bez darbības licences, vai no trešām valstīm, kuru emisijas bāzes gadā ir galvenokārt bijušas šajā dalībvalstī, atbilstu šīs direktīvas prasībām.
- (17) Lai saglabātu Kopienas sistēmas uzskaites viengabalainību, ņemot vērā to, ka uz starptautiskās aviācijas radītajām emisijām vēl nav attiecinātas dalībvalstu saistības saskaņā ar Kioto Protokolu, aviācijas nozarei piešķirtās kvotas izmantojamas tikai, lai nodrošinātu atbilstību saistībām, kas uzliktas gaisa kuģa ekspluatantiem, lai nodotu kvotas saskaņā ar šo direktīvu. Tomēr gaisa kuģa ekspluatantiem jābūt iespējai reģistra administrācijā apmainīt emisijas kvotu, kas izsniegta aviācijas nozarei, pret emisijas kvotu, kuru var izmantot visi sistēmas operatori.
- (18) Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (Eurocontrol) rīcībā var būt informācija, kas palīdzētu dalībvalstīm vai Komisijai pildīt savus šajā direktīvā noteiktos pienākumus.
- (19) Kopienas sistēmas noteikumi par emisiju uzraudzību, atskaitīšanos par tām un pārbaudīšanu, kā arī par sodiem, kas piemērojami uzņēmējiem, attiecināmi arī uz gaisa kuģa ekspluatantiem.
- (20) Pasākumi, kas vajadzīgi šīs direktīvas ieviešanai, jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu Nr. 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību¹¹.
- (21) Jo īpaši Komisijai jāpiešķir pilnvaras pieņemt pasākumus to kvotu vairāksolīšanai, kuras nav jāizsniedz bez maksas, kā arī grozīt I pielikumā norādītās aviācijas darbības,

¹¹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmums grozīts ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

ja trešā valsts ievieš pasākumus aviācijas ietekmes uz klimata pārmaiņām samazināšanai. Tā kā šie pasākumi ir vispārēja rakstura un paredzēti, lai grozītu šīs direktīvas nebūtiskus elementus un lai papildinātu šo direktīvu, pievienojot vai grozot jaunus nebūtiskus elementus, tie būtu jāpieņem saskaņā ar regulatīvo procedūru, veicot rūpīgu pārbaudi, kas paredzēta Lēmuma Nr. 1999/468/EK 5a. pantā.

- (22) Tā kā ierosinātās darbības mērķi nevar sasniegt, dalībvalstīm darbojoties individuāli, un piedāvātās darbības apjoma un rezultātu dēļ to var labāk sasniegt Kopienas mērogā, Kopiena var paredzēt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar Līguma minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu, šī direktīva nepārsniedz to, kas vajadzīgs šā mērķa sasniegšanai.
- (23) Tādēļ attiecīgi jāgroza Direktīva Nr. 2003/87/EK,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants
Grozījumi Direktīvā 2003/87/EK

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi.

- (1) Pirms 1. panta iekļauj šādu I nodaļas virsrakstu.

**„I nodaļa
Vispārīgie noteikumi”**

- (2) Direktīvas 3. pantu groza šādi.

- a) Minētā panta b) punktā pievieno šādu tekstu: „vai I pielikuma norādīto gāzu izplūdi no gaisa kuģa, kurš veic minētajā pielikumā norādītu aviācijas darbību”.
- b) Pievieno šādus punktus:

„(o) „gaisa kuģa ekspluatants” ir persona, kas vada gaisa kuģi laikā, kad tas veic I pielikumā norādītu aviācijas darbību, vai, ja operatora identitāte nav zināma vai gaisa kuģa īpašnieks to nav uzrādījis, tad gaisa kuģa īpašnieks;

p) „administrējošā dalībvalsts” ir dalībvalsts, kas atbild par sistēmas administrēšanu attiecībā uz gaisa kuģa ekspluatantu saskaņā ar 18a. pantu;

q) „aviācijas piešķirtās emisijas” ir emisijas no visiem lidojumiem, uz kuriem attiecas I pielikumā norādītās aviācijas darbības, kuri izlido no dalībvalsts vai ielido dalībvalstī no kādas trešās valsts;

r) „aviācijas vēsturiskās emisijas” ir gada emisiju vidējais apjoms kalendārajā 2004., 2005. un 2006. gadā, ko emitējis gaisa kuģis, veicot I pielikumā norādītu aviācijas darbību.”

- (3) Aiz 3. punkta iekļauj šādu II nodaļu, III nodaļas nosaukumu un 3e. pantu.

„II nodaļa Aviācija

3.a pants II nodaļas darbības joma

Šīs nodaļas noteikumi attiecas uz kvotu piešķiršanu un izsniegšanu I pielikumā norādītajām aviācijas darbībām.

3.b pants Kopējais kvotu skaits aviācijai

1. Laika posmā no 2011. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. decembrim kopējais gaisa kuģa ekspluatantiem piešķiramo emisijas kvotu daudzums atbilst 100% no aviācijas vēsturisko emisiju summas attiecībā uz katru gadu.
2. Laika posmā, kas minēts 11. panta 2. punktā un sākas 2013. gada 1. janvārī, gaisa kuģa ekspluatantiem piešķiramo kvotu kopējais daudzums ir vienāds ar 100% no aviācijas vēsturiskajām emisijām, reizinot ar gadu skaitu laika posmā.
3. Otrajā laika posmā, kas minēts 11. panta 2. punktā, un katrā nākamajā posmā gaisa kuģa ekspluatantiem piešķiramo aviācijas kvotu kopējais daudzums ir vienāds ar 100% no aviācijas vēsturiskajām emisijām, reizinot ar gadu skaitu laika posmā.
4. Sešu mēnešu laikā no šīs direktīvas stāšanās spēkā Komisija lemj par aviācijas vēsturiskajām emisijām, pamatojoties uz labākajiem pieejamajiem datiem.

3.c pants Kvotu piešķiršanā aviācijai izmantotā metode

1. Laika posmā, kas minēts 3b. panta 1. punktā, kvotu procentuālu daudzumu izsola vairāksolīšanā. Procentuālais daudzums atbilst dalībvalstu ierosinātajam procentuālajam daudzumam, tostarp vairāksolīšanai to valsts kvotu piešķiršanas plānos saskaņā ar III nodaļu attiecīgajam laika posmam.
2. Turpmākajos laika posmos procentuālajā daudzumā, kas jāizsola vairāksolīšanā, ņem vērā šīs direktīvas vispārējo pārskatu.
3. Komisija pieņem regulu, kas satur sīki izstrādātu noteikumus par to, kā dalībvalstis nodod vairāksolīšanā tās kvotas, kuras saskaņā ar 1. un 2. punktu nav jāpiešķir bez maksas. Katras valsts katrā laika posmā izolāmo kvotu skaits ir proporcionāls tās daļai no kopējā visām dalībvalstīm pieļautā aviācijas emisiju daudzuma atskaites gadā, par ko paziņots saskaņā ar 14. panta 3. punktu un kas pārbaudīts saskaņā ar 15. pantu. Laika posmam, kas minēts 3b. panta 1. punktā, atskaites gads ir 2010. gads, un katram nākamajam laika posmam, kas minēts 3b. panta 1. punktā,

atskaites gads ir kalendārais gads, kurš beidzas 24 mēnešus pirms tā laika posma sākuma, uz kuru attiecas vairāksolīšana.

Minēto regulu, kas paredzēta, lai grozītu nebūtiskus elementus šajā direktīvā, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo procedūru, veicot rūpīgu pārbaudi, kas noteikta 23. panta 2a. punktā.

4. Ieņēmumus, kas iegūti no kvotu vairāksolīšanas saskaņā ar 3. punktu, izmanto, lai mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, lai pielāgotos klimata pārmaiņu ietekmei un segtu administrējošās dalībvalsts izdevumus saistībā ar šo direktīvu. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus atbilstoši šim punktam veiktos pasākumus.
5. Saskaņā ar šo direktīvu Komisijai sniegtā informācija neatbrīvo dalībvalstis no paziņošanas pienākuma saskaņā ar Līguma 88. panta 3. punktu.

3.d pants

Kvotu piešķiršana un izsniegšana gaisa kuģa ekspluatantiem

1. Katrā 3b. pantā minētajā laika posmā ikviens gaisa kuģa ekspluatants var pieteikties uz tām kvotām, ko piešķir bez maksas saskaņā ar 3c. pantu. Pieteikties var, saskaņā ar IV un V pielikumu iesniedzot administrējošai dalībvalstij pārbaudītus datus par tonnkilometriem no aviācijas darbībām, kuras norādītas I pielikumā un kuras veicis šis gaisa kuģa ekspluatants, tajā kalendārajā gadā, kas beidzas divdesmit četrus mēnešus pirms tā laika posma sākuma, uz kuru pieteikums attiecas. Pieteikums iesniedzams vismaz divdesmit vienu mēnesi pirms tā laika posma sākuma, uz kuru tas attiecas.
2. Vismaz astoņpadsmit mēnešus pirms tā laika posma sākuma, uz kuru pieteikums attiecas, dalībvalsts iesniedz saskaņā ar 1. punktu saņemtos pieteikumus Komisijai.
3. Vismaz piecpadsmit mēnešus pirms katra tā laika posma sākuma, kas minēts 3b. pantā, Komisija lemj par:
 - a) kopējo kvotu daudzumu, kas piešķirams šajā laika posmā saskaņā ar 3b. pantu,
 - b) kvotu skaitu, kas šajā laika posmā bez maksas piešķiramas saskaņā ar 3c. pantu,
 - c) salīdzinošās novērtēšanas rādītājiem, ko izmanto, lai piešķirtu bezmaksas kvotas tiem gaisa kuģa ekspluatantiem, kuru pieteikumi iesniegti Komisijai saskaņā ar 2. punktu.

Salīdzinošās novērtēšanas rādītājus, kas minēti c) punktā, aprēķina, dalot b) punktā minēto kvotu skaitu ar tonnkilometru summu, kas minēta pieteikumos, kuri iesniegti Komisijai saskaņā ar 2. punktu.

4. Trīs mēnešu laikā no dienas, kurā Komisija pieņem lēmumu atbilstīgi 3. punktam, katra administrējošā dalībvalsts aprēķina un publicē:
 - (a) kopējo piešķirto kvotu skaitu konkrētajā laika posmā katram gaisa kuģa ekspluatantam, kas saskaņā ar 2. punktu iesniedzis pieteikumu Komisijai, kurš

aprēķināts, reizinot pieteikumā minēto tonnkilometru skaitu ar salīdzinošās novērtēšanas rādītāju, kurš publicēts saskaņā ar 3. punkta c apakšpunktu, un

- (b) katram gaisa kuģa ekspluatantam piešķirto kvotu skaitu katrā gadā, ko nosaka, dalot dalībvalsts kopējo piešķirto kvotu skaitu laika posmam, kas aprēķināts atbilstoši a) apakšpunktam, ar gadu skaitu laika posmā, kurā šis gaisa kuģa ekspluatants veicis I pielikumā norādīto aviācijas darbību.
5. Līdz 2011. gada 28. februārim un līdz katra nākošā gada 28. februārim administrējošās dalībvalsts kompetentā iestāde katram gaisa kuģa ekspluatantam paziņo viņam attiecīgajā gadā piešķirto kvotu skaitu.

III nodaļa

Stacionārās ierīces

3.e pants

III nodaļas darbības joma

Šīs nodaļas noteikumus piemēro attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju atļaujām un kvotu piešķiršanu un izsniegšanu I pielikumā norādītajām darbībām, kas nav aviācijas darbības.”

- (4) Direktīvas 6. panta 2. punkta e) apakšpunktā aiz vārda „kvotas,” iekļauj vārdus „kas nav kvotas, kuras izsniegtas saskaņā ar II nodaļas noteikumiem,”.
- (5) Aiz 11. panta iekļauj šādu IV nodaļas nosaukumu.

„IV nodaļa

Noteikumi, ko piemēro aviācijai un stacionārām ierīcēm”

- (6) Direktīvas 11a. pantā iekļauj šādu 1a. punktu.

„1a. Saskaņā ar 3. punktu katrā laika posmā, kas minēts 3b. pantā, dalībvalsts ļauj katram gaisa kuģa ekspluatantam izmantot ESV un SES no projekta darbībām līdz kvotu skaita procentuālajam daudzumam, ko nepieciešams nodot saskaņā ar 12. panta 2a. punktu; šis procentuālais daudzums ir vidējais no procentuālā daudzuma, ko noteikušas dalībvalstis šim laika posmam saskaņā ar 1. punktu.

Komisija publicē šo procentuālo daudzumu vismaz sešus mēnešus pirms katra 3b. pantā minētā laika posma sākuma.”

- (7) Direktīvas 11b. panta 2. punktā vārdu „iekārtām” aizstāj ar vārdu „darbībām”.
- (8) Direktīvas 12. pantu groza šādi.
 - a) Minētā panta 2. punktā aiz „lai” iekļauj vārdus „varētu izpildīt gaisa kuģa ekspluatanta pienākumus saskaņā ar 2a. punktu vai”;

b) iekļauj šādu 2a. punktu:

„2a. Administrējošās dalībvalstis nodrošina, ka vēlākais līdz katra gada 30. aprīlim katrs gaisa kuģa ekspluatants nodod kvotu skaitu, kas līdzvērtīgs kopējam emisiju apjomam no I pielikumā norādītajām aviācijas darbībām, attiecībā uz kurām tas ir gaisa kuģa ekspluatants, iepriekšējā kalendārajā gadā, kas pārbaudīts saskaņā ar 15. pantu. Dalībvalstis nodrošina to, ka kvotas, kas nodotas saskaņā ar šo punktu, pēc tam anulē.”;

c) minētā panta 3. punktā aiz vārda „kvotu,” iekļauj vārdus „kas nav kvotas, kuras izsniegtas saskaņā ar II nodaļas noteikumiem”.

(9) Direktīvas 13. panta 3. punktā „12. panta 3. punktu” aizstāj ar „12. panta 2a. vai 3. punktu”.

(10) Direktīvas 14. pantu groza šādi.

a) Minētā panta 1. punktā:

(i) aiz „darbību radītajām siltumnīcas efektu izraisošajām gāzēm” iekļauj vārdus „, un par tonnkilometru datiem 3d. panta pieteikuma vajadzībām.”;

(ii) vārdus „līdz 2003. gada 30. septembrim” svīturo; un

(b) minētā panta 3. punktā:

(i) vārdus „iekārtas operatori” aizstāj ar „operatori vai gaisa kuģa ekspluatanti”;

(ii) vārdus „no iekārtas visa kalendārā gada laikā” aizvieto ar „katra kalendārā gada laikā – no iekārtas – vai no 2010. gada 1. janvāra – no gaisa kuģa, kuru tas ekspluatē”.

(11) Direktīvas 15. pantu groza šādi.

a) Pirmajā daļā:

(i) vārdu „operatori” aizvieto ar „operatori un gaisa kuģa ekspluatanti”;

(ii) aiz „V pielikumā noteiktajiem kritērijiem” iekļauj vārdus „un ikvieniem sīki izstrādātiem noteikumiem, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar šo punktu.”;

b) otrajā daļā:

(i) vārdu „operators” aizvieto ar „operators un gaisa kuģa ekspluatants”;

(ii) aiz „V pielikuma kritērijiem” iekļauj vārdus „un ikvieniem sīki izstrādātiem noteikumiem, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar šo punktu.”; un

c) aiz otrās daļas pievieno šādu daļu:

„Komisija var pieņemt sīki izstrādātus noteikumus par gaisa kuģa ekspluatantu atbilstīgi 14. panta 3. punktam iesniegto ziņojumu un atbilstīgi 3d. pantam iesniegto pieteikumu pārbaudi saskaņā ar 23. panta 2. punktā noteikto regulatīvo procedūru.”

(12) Direktīvas 16. pantu groza šādi.

- a) Minētā panta 1. punktā svītro vārdus „vēlākais līdz 2003. gada 31. decembrim”;
- b) minētā panta 2. punktā:
 - (i) vārdu „operatoru” aizvieto ar „operatoru un gaisa kuģa ekspluatantu”;
 - (ii) vārdus „12. panta 3. punkta” aizvieto ar vārdiem „šīs direktīvas”; un
- c) minētā panta 3. punktā:
 - (i) vārdu „operatoriem” aizvieto ar „operatoriem un gaisa kuģa ekspluatantiem”;
 - (ii) otrajā teikumā svītro vārdu „iekārta”.

(13) Iekļauj šādu 18a. pantu un 18b. pantu.

*„18.a pants
Administrējošā dalībvalsts*

1. Administrējošā dalībvalsts attiecībā uz gaisa kuģa ekspluatantu ir:

- a) ja gaisa kuģa ekspluatantam ir spēkā esoša darbības licence, kuru izsniegusi dalībvalsts saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu¹², dalībvalsts, kura izsniedza darbības licenci šim gaisa kuģa ekspluatantam; un
- b) visos citos gadījumos — dalībvalsts ar lielāko aprēķināto attiecināto aviācijas emisiju daudzumu no lidojumiem, kurus veicis šis gaisa kuģa ekspluatants bāzes gadā.

2. Pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju, Komisija

- a) līdz 2009. gada 1. februārim publicē to gaisa kuģa ekspluatantu sarakstu, kuri veikuši I pielikumā norādītās aviācijas darbības, sākot ar 2006. gada 1. janvāri, katram gaisa kuģa ekspluatantam norādot administrējošo dalībvalsti saskaņā ar 1. punktu; un
- b) līdz katra nākamā gada 1. februārim atjaunina sarakstu, iekļaujot gaisa kuģa ekspluatantus, kuri pēc tam veikuši I pielikumā norādītās aviācijas darbības.

¹² OV L 24, 24.8.1992., 1. lpp.

3. Šā panta 1. punktā „bāzes gads” gaisa kuģa ekspluatantam, kas sācis darbību Kopienā pēc 2006. gada 1. janvāra, ir darbības pirmais kalendārais gads; un visos pārējos gadījumos – kalendārais gads, kas sākas 2006. gada 1. janvārī.

*18.b pants
Eurocontrol atbalsts*

Lai varētu veikt savus pienākumus saskaņā ar 3b. panta 4. punktu un 18a. pantu, Komisija var lūgt Eurocontrol atbalstu un šim nolūkam ar šo organizāciju noslēgt jebkuru nepieciešamo vienošanos.”

- (14) Direktīvas 19. panta 3. punktā pievieno šādu tekstu: „un vērā ņemamajiem noteikumiem par aviācijas darbību iekļaušanu Kopienas sistēmā. Regula ļauj gaisa kuģa ekspluatantiem pieprasīt savai reģistra administrācijai apmainīt saskaņā ar II nodaļu izsniegtu emisijas kvotu pret emisijas kvotu, kas atbilst saskaņā ar III nodaļu izsniegtai kvotai. Administrācijas šādu apmaiņu izdara pēc pieprasījuma”.
- (15) Direktīvas 23. pantā iekļauj šādu 2a. punktu.

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

- (16) Iekļauj šādu 25a. pantu.

„25.a pants

Trešo valstu veiktie pasākumi, lai mazinātu aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām

Ja trešā valsts pieņem pasākumus no šīs valsts izejošo un Kopienā ienākošo lidojumu ietekmes samazināšanai uz klimata pārmaiņām, kas ir vismaz līdzvērtīgi šīs direktīvas prasībām, Komisija groza šo direktīvu, paredzot, ka lidojumi, kas ierodas no šīs valsts, tiek izslēgti no I pielikumā norādītajām aviācijas darbībām attiecībā uz nākošo laika posmu, kurš minēts 3b. pantā.

Šo grozījumu, kas paredzēts, lai grozītu šīs direktīvas nebūtiskus elementus, pieņem saskaņā ar regulatīvo procedūru, veicot rūpīgu pārbaudi, kas noteikta 23. panta 2a. punktā.”

- (17) 28. pantu groza šādi.
- (a) Minētā panta 3. punkta b) apakšpunktā aiz vārda „kvotu” iekļauj vārdus „, kas nav kvotas, kuras izsniegtas saskaņā ar II nodaļu,”; un
 - (b) minētā panta 4. punktā aiz vārda „kvotu” iekļauj vārdus „, kas nav kvotas, kuras izsniegtas saskaņā ar II nodaļu,”.
- (18) Aiz 30. panta iekļauj šādu virsrakstu.

„V nodaļa Nobeiguma noteikumi”

(19) 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 izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc tās spēkā stāšanās. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

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

3. pants Stāšanās spēkā

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

4. pants Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, [...]

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
[...]*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
[...]*

PIELIKUMS

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

(1) I pielikumu groza šādi.

a) Nosaukumu nomaina ar šādu:

„DARBĪBU KATEGORIJA, UZ KURĀM ATTIECAS DIREKTĪVA”.

b) Aiz 2. punkta pievieno šādu punktu:

„Attiecībā uz 2011. gadu aviācijas darbībā iekļauj tikai lidojumus, kas gan sākas, gan beidzas lidostā, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums. No 2012. gada 1. janvāra aviācijas darbībā iekļauj visus lidojumus uz lidostu vai no lidostas, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums.”.

c) Pievieno šādu darbības kategoriju:

”

<p><i>Aviācija</i></p> <p>Lidojumi uz lidostu vai no lidostas, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums.</p> <p>Šajā darbībā nav iekļauti:</p> <p>a) lidojumi, ko veic vienīgi valdošo monarhu un viņu tuvāko radnieku, valstu vadītāju, valdību vadītāju un valdību ministru pārvadāšanai oficiālos komandējumos, ja tas ir pamatots ar atbilstošu statusa norādi lidojumu plānā;</p> <p>b) militāri lidojumi, ko veic militārie gaisa kuģi, muitas un policijas lidojumi, kā arī meklēšanas un glābšanas lidojumi, ko atļāvusi atbilstīgā kompetentā iestāde;</p> <p>c) visi lidojumi, ko veic vienīgi saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, kā noteikts 1944. gada Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 2. pielikumā;</p> <p>d) lidojumi, kas beidzas lidlaukā, no kura gaisa kuģis ir pacēlies, un kuru</p>	<p>Oglekļa dioksīds</p>
--	-------------------------

<p>laikā nav izdarīta nolaišanās;</p> <p>e) mācību lidojumi, ko veic vienīgi, lai iegūtu licenci vai novērtējumu, kurā piedalās tikai pilota kabīnes apkalpe, ja tas ir pamatots ar atbilstošu piezīmi lidojumu plānā, ja lidojums nav pasažieru un/vai kravas pārvadāšanas pakalpojums vai gaisa kuģa pārlidojums vai pārtransportēšana;</p> <p>f) lidojumi, ko veic, lai pārbaudītu vai testētu aprīkojumu, kuru izmanto vai kuru paredzēts izmantot kā aeronavigācijas virszemes iekārtas, izņemot attiecīgā gaisa kuģa pārlidojumus; un</p> <p>g) lidojumi, ko veic ar gaisa kuģiem, kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa ir līdz 5 700 kg.</p>	
---	--

»

(2) IV pielikumu groza šādi.

a) Aiz virsraksta ievieto šādu apakšvirsrakstu:

„A DAĻA. Stacionāru iekārtu radīto emisiju monitorings un ziņošana par emisijām”.

(b) Pievieno šādu B daļu:

„B DAĻA. Aviācijas darbību rezultātā radīto emisiju monitorings un ziņošana par emisijām

Oglekļa dioksīda emisiju monitorings

Emisijas uzrauga, izmantojot aprēķināšanu. Emisijas aprēķina pēc formulas:

Degvielas patēriņš x emisijas koeficients.

Degvielas patēriņš iekļauj arī degvielu, ko patērējusi spēka palīgiekārtā. Kur vien iespējams, izmanto reālo katra lidojuma degvielas patēriņu, un to aprēķina, izmantojot šādu formulu.

Degvielas daudzums, kas atrodas gaisa kuģa degvielas tvertnēs, kad uzpildāmās degvielas līmenis lidojumam ir pilns, mīnus degvielas daudzums gaisa kuģa degvielas tvertnēs, kad uzpildāmās degvielas līmenis nākošajam lidojumam ir pilns, plus uzpildāmās degvielas daudzums šim nākošajam lidojumam.

Ja reālie degvielas patēriņa dati nav pieejami, lai aprēķinātu degvielas patēriņu, izmanto standartizētu pakāpju metodi, pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju.

Izmanto Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) noklusējuma metodes emisiju koeficientus, kas ņemti no IPCC 2006. gada pamatnostādņem vai šo pamatnostādņu turpmākajiem atjauninājumiem, ja vien precīzāki nav uz konkrēto darbību īpaši attiecinātie emisijas koeficienti, ko izstrādājušas neatkarīgas akreditētas laboratorijas, izmantojot apstiprinātas analītiskās metodes. Emisijas koeficients biomasai ir nulle.

Par katru lidojumu un katru degvielu veic atsevišķus aprēķinus.

Ziņošana par emisijām

Katrs gaisa kuģa ekspluatants savā ziņojumā, kas iesniegts saskaņā ar 14. panta 3. punktu, ietver šādu informāciju.

A. Operatora identifikācijas dati, tai skaitā:

- operatora nosaukums;
- administrējošā dalībvalsts;
- adrese, tai skaitā pasta indekss un valsts, kā arī kontaktadrese administrējošā valstī, ja šī adrese atšķiras;
- gaisa kuģa reģistrācijas numuri un izmantoto gaisa kuģu tipi laika posmā, uz kuru attiecas ziņojums, I pielikumā minētajām šā gaisa kuģa ekspluatanta veiktajām aviācijas darbībām;
- numurs un izdevējiestāde gaisa kuģa ekspluatanta apliecībai un darbības licencei, saskaņā ar kuru tika veiktas I pielikumā norādītās aviācijas darbības, kas tam kā gaisa kuģa ekspluatantam ir atļautas;
- kontaktpersonas adrese, tālruna numurs, faksa numurs un e-pasta adrese; un
- gaisa kuģa īpašnieka nosaukums.

B. Katram degvielas veidam, kuram aprēķinātas emisijas:

- degvielas patēriņš;
- emisijas koeficients;
- kopējās emisijas no visiem lidojumiem, kas veikti laika posmā, uz kuru attiecas ziņojums, un kas ietilpst I pielikumā norādītajās šā gaisa kuģa ekspluatanta veiktajās aviācijas darbībās;
- kopējās emisijas no:
 - visiem lidojumiem, kas veikti laika posmā, uz kuru attiecas ziņojums, un kas ietilpst I pielikumā norādītajās šā gaisa kuģa ekspluatanta veiktajās aviācijas darbībās, un kuri izlidoja no lidostas, kas atrodas kādas

dalībvalsts teritorijā, un nolaidās lidostā, kura atrodas tās pašas dalībvalsts teritorijā;

- visiem citiem lidojumiem, kas veikti laika posmā, uz kuru attiecas ziņojums, un kas ietilpst I pielikumā norādītajās šā gaisa kuģa ekspluatanta veiktajās aviācijas darbībās;
- kopējās emisijas no visiem lidojumiem, kas veikti laika posmā, uz kuru attiecas ziņojums, kas ietilpst I pielikumā norādītajās šā gaisa kuģa ekspluatanta veiktajās darbībās un kas:
 - izlidoja no katras dalībvalsts; un
 - ieradās katrā dalībvalstī no kādas trešās valsts;
- nenoteiktība.

Tonnkilometru datu monitorings saskaņā ar 3d. pantu

Lai pieteiktos kvotu piešķiršanai saskaņā ar 3d. panta 1. punktu, aviācijas darbību apjomu aprēķina tonnkilometros, izmantojot šādu formulu:

tonnkilometrs = attālums x komerckrava,

kur:

„attālums” ir lielā loka attālums starp izlidošanas lidostu un ielidošanas lidostu; un

„komerckrava” ir pārvadātās kravas, pasta un pasažieru kopējā masa.

Lai aprēķinātu komerckravu:

- pasažieru skaits ir personu skaits gaisa kuģī, izņemot apkalpes locekļus;
- gaisa kuģa ekspluatants var izvēlēties izmantot vai nu reālo, vai standarta pasažieru un pārbaudītās bagāžas masu, kas uzrādīta tā masas un līdzsvara dokumentācijā attiecīgajiem lidojumiem, vai noklusējuma datus par katru pasažieri un viņa pārbaudīto bagāžu 100 kg apmērā.

Ziņošana par tonnkilometru datiem saskaņā ar 3d. pantu

Saskaņā ar 3d. panta 1. punktu katrs gaisa kuģa ekspluatants savā pieteikumā ietver šādu informāciju.

A. Gaisa kuģa ekspluatanta identifikācijas dati, tai skaitā:

- gaisa kuģa ekspluatanta nosaukums;
- administrējošā dalībvalsts;
- adrese, tai skaitā pasta indekss un valsts, kā arī kontaktadrese administrējošā valstī, ja šī adrese atšķiras;

- gaisa kuģa reģistrācijas numuri un izmantoto gaisa kuģu tipi gadā, uz kuru attiecas ziņojums, I pielikumā minētajām šā gaisa kuģa ekspluatanta veiktajām aviācijas darbībām;
- numurs un izdevējietāde gaisa kuģa ekspluatanta apliecībai un darbības licencei, saskaņā ar kuru tika veiktas I pielikumā norādītās aviācijas darbības, kas tam kā gaisa kuģa ekspluatantam ir atļautas;
- kontaktpersonas adrese, tālruna numurs, faksa numurs un e-pasta adrese; un
- gaisa kuģa īpašnieka nosaukums.

B. Tonnkilometru dati:

- lidojumu skaits katrā lidostu pāri;
- pasažierkilometru skaits katrā lidostu pāri;
- tonnkilometru skaits katrā lidostu pāri;
- kopējais tonnkilometru skaits visos lidojumos, kas veikti tā gada laikā, uz kuru attiecas atskaite un kas ietilpst I pielikumā minētajās šā gaisa kuģa ekspluatanta veiktajās aviācijas darbībās.”

(3) V pielikumu groza šādi.

- a) Aiz virsraksta ievieto šādu apakšvirsrakstu:

„A DAĻA. Stacionāro iekārtu radīto emisiju verifikācija”.

- b) Pievieno šādu B daļu:

„B DAĻA. Aviācijas darbību radīto emisiju verifikācija

(13) Šajā pielikumā izklāstītos pamatprincipus un metodes piemēro, lai pārbaudītu atskaites par emisijām, ko radījuši lidojumi, kuri ietverti I pielikumā minētajās aviācijas darbībās.

Šim nolūkam:

- a) šā pielikuma 3. punktā ar atsauci uz operatoru saprot atsauci uz gaisa kuģa ekspluatantu un c) apakšpunktā ar atsauci uz iekārtu saprot atsauci uz gaisa kuģi, kas izmantots, lai veiktu aviācijas darbības, par kurām ziņots ziņojumā;
- b) šā pielikuma 5. punktā ar atsauci uz iekārtu saprot atsauci uz gaisa kuģa ekspluatantu;
- c) šā pielikuma 6. punktā ar atsauci uz darbībām, kas veiktas iekārtā, saprot atsauci uz aviācijas darbībām, par kurām ziņots ziņojumā un kuras veicis gaisa kuģa ekspluatants;

- d) šā pielikuma 7. punktā ar atsauci uz iekārtas atrašanās vietu saprot atsauci uz vietām, ko izmanto gaisa kuģa ekspluatants, lai veiktu aviācijas darbības, par kurām ziņots ziņojumā;
- e) šā pielikuma 8. un 9. punktā ar atsaucēm uz emisiju avotiem iekārtās saprot atsauci uz gaisa kuģi, par kuru ir atbildīgs gaisa kuģa ekspluatants; un
- f) šā pielikuma 10. un 12. punktā ar atsaucēm uz operatoru saprot atsauci uz gaisa kuģa ekspluatantu.

Papildu noteikumi aviācijas emisiju ziņojumu verificācijai

(14) Pārbaudītājs jo īpaši pārliecinās, ka

- a) ir ņemti vērā visi lidojumi, kas ietilpst I pielikumā minētajās aviācijas darbībās. Šo uzdevumu pārbaudītājam palīdz veikt informācija no grafika un cita informācija par gaisa kuģa ekspluatanta veiktajiem pārvadājumiem, tai skaitā gaisa kuģa ekspluatanta pieprasītā informācija no Eurocontrol;
- b) pastāv vispārēja atbilstība starp informāciju par kopējo degvielas patēriņu un informāciju par gaisa kuģim, kas veic aviācijas darbības, iegādāto vai kā savādāk piegādāto degvielu.

Papildu noteikumi saskaņā ar 3d. panta 1. punktu iesniegto tonnkilometru datu verificācijai

(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, ka šajā saskaņā ar 3d. panta 1. punktu iesniegtajā gaisa kuģa ekspluatanta pieteikumā ir ņemti vērā tikai lidojumi, kas ir reāli notikuši un kas ietilpst I pielikumā minētajās aviācijas darbībās, par kurām ir atbildīgs gaisa kuģa ekspluatants. Šo uzdevumu pārbaudītājam palīdz veikt informācija no grafika un cita informācija par gaisa kuģa ekspluatanta veiktajiem pārvadājumiem, tai skaitā operatora pieprasītā informācija no Eurocontrol. Turklāt pārbaudītājs pārliecinās, ka operatora uzrādītā komerckrava atbilst pierakstiem par komerckravu, ko veicis šis gaisa kuģa ekspluatants drošības nolūkā.”

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2003/87/EK, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK tā, lai iekļautu aviācijas darbības Kopienas sistēmā siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai.

2. ABM/ABB (BUDŽETA LĪDZEKĻU VADĪBA VAI SADALE PA DARBĪBAS JOMĀM)

Attiecīgā politikas joma un saistītās darbības:

Politikas joma: 07 Vide

Darbība ABB Kods 0703: Kopienas vides politikas un tiesību aktu īstenošana

3. BUDŽETA POZĪCIJAS

3.1. Budžeta pozīcijas (darbības pozīcijas un atbilstīgās tehniskā un administratīvā atbalsta pozīcijas (ex BA pozīcijas)), norādot nosaukumu:

Pozīcija 07 03 07 - LIFE+ (Finanšu instruments videi — no 2007. gada līdz 2013. gadam)

3.2. Darbības un finansiālās ietekmes ilgums

No 2007. gada līdz 2013. gadam nepieciešamās apropriācijas segs no resursiem, kas jau paredzēti LIFE+ programmai. Netiek prasīta papildu summa.

3.3. Budžeta informācija (vajadzības gadījumā pievienot papildu rindas)

Budžeta pozīcija	Izdevumu veids		Jauns	EBTA iemaksa	Kandidātvalstu iemaksas	Finanšu plāna pozīcija
07 03 07	Fakult.	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	Nr. 2

4. RESURSU KOPSAVILKUMS

4.1. Finanšu resursi

4.1.1. Saistību apropriāciju (SA) un maksājumu apropriāciju (MA) kopsavilkums

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Izdevumu veids	Iedaļa Nr.		2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. un turpmākie gadi	Kopā
----------------	------------	--	------------	------------	------------	------------	------------	-------------------------	------

Darbības izdevumi¹³

Saistību apropriācijas (SA)	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Maksājumu apropriācijas (MA)		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,000	0,200	0,605

Pamatsummā ietvertie administratīvie izdevumi¹⁴

Tehniskais un administratīvais atbalsts (nedif.)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

PAMATSUMMAS KOPAPJOMS

Saistību apropriācijas		a+c	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Maksājumu apropriācijas		b+c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Pamatsummā neietvertie administratīvie izdevumi¹⁵

Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (nedif.)	8.2.5.	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Pamatsummā neietvertās administratīvās izmaksas, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (nedif.)	8.2.6.	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

¹³ Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx sadaļas xx 01. nodaļā.

¹⁴ Izdevumi, kas ietverti xx sadaļas xx 01 04. pantā.

¹⁵ Izdevumi, kas ietverti xx 01. nodaļā, izņemot xx 01 04. vai xx 01 05. pantā

Kopējās orientējošās izmaksas

KOPĀ – SA, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas	a+c +d+ e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
KOPĀ – MA, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas	b+c +d+ e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493

Ziņas par līdzfinansējumu

Ja priekšlikumā paredzēts dalībvalstu vai cits līdzfinansējums (norādīt finansētāju), līdzfinansējuma apjoms jānorāda šajā tabulā (ja finansētāji ir vairāki, var pievienot papildu rindas).

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Līdzfinansētājs		Gad s n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 un turp māki e gadi	Kopā
.....	f	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,000
KOPĀ – SA, ieskaitot līdzfinansējumu	a+c +d +e +f							

4.1.2. *Saderība ar finanšu plānojumu*

- Priekšlikums ir saderīgs ar pašreizējo finanšu plānojumu.
- Pieņemot priekšlikumu, jāpārplāno attiecīgā pozīcija finanšu plānā.
- Pieņemot priekšlikumu, var būt jāpieņem Iestāžu nolīguma noteikumi¹⁶ (par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu).

4.1.3. *Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem*

- Priekšlikums finansiāli neietekmē ieņēmumus
- Priekšlikumam ir finansiāla ietekme uz ieņēmumiem, un tā ir šāda:

NB! Visas ziņas un apsvērumi par ietekmes aprēķināšanas metodi jānorāda atsevišķā pielikumā.

¹⁶ Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

miljonos EUR (viena zīme aiz komata)

Budžeta pozīcija	Ieņēmumi	Pirms darbības [Gads n-1]	Pēc darbības					
			[Gads n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁷
	a) nominālie ieņēmumi							
	b) ieņēmumu izmaiņas	Δ						

(Precizēt katru attiecīgo budžeta ieņēmumu pozīciju; ja darbība ietekmē vairākas budžeta pozīcijas, tabulai pievieno vajadzīgo rindu skaitu.)

4.2. Cilvēkresursi, izteikti ar pilna laika ekvivalentu, FTE (arī ierēdņi, pagaidu darbinieki un ārstata darbinieki) – sīkāk skatīt 8.2.1. punktā

Gada vajadzības	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. un turpmākie gadi
Kopā – cilvēkresursi	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD

5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI

5.1. Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības

Lai samazinātu aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, iekļaujot aviāciju Kopienas sistēmā siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai (skatīt Paskaidrojuma raksta iedaļu „Priekšlikuma pamatojums un mērķi”). Šajā sakarā finanšu resursi ir vajadzīgi:

- priekšlikuma īstenošanai nepieciešamo noteikumu un pamatnostādņu izstrādei;
- ar īstenošanu saistītās izpētes vai cita tehniskā atbalsta nodrošināšanai;
- direktīvā Komisijai paredzēto uzdevumu izpildei, ietverot lēmumu pieņemšanu par kvotu piešķiršanu un visus gaisa kuģa ekspluatantus administrējošo dalībvalstu saraksta sagatavošanu un uzturēšanu.

¹⁷ Vajadzības gadījumā (ja darbības ilgums pārsniedz 6 gadus) pievienot papildu slejas.

Izpētei vai citam tehniskajam atbalstam, kas saistīts ar direktīvas ieviešanu, pirmajā gadā ir paredzēts pieprasīt EUR 200 000, otrajā gadā — EUR 140 000 — un trešajā gadā — EUR 40 000. Vēl EUR 200 000 ir gaidāmi 2012. gadā turpmākam tehniskam atbalstam un attīstībai.

Kopienas Neatkarīgo darījumu žurnāla pielāgošana IT sistēmām ir paredzēta 2009. gadā (EUR 25 000).

5.2. Pievienotā vērtība, ko rada Kopienas iesaistīšanās, priekšlikuma saskaņība ar citiem finanšu instrumentiem un iespējamā sinerģija

Saskaņotu darbību, lai samazinātu aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, var labāk panākt ar tiesību aktiem un koordinēšanu Kopienas mērogā. (Skatīt arī paskaidrojumu raksta 3. iedaļu.)

Darbības izdevumi ir paredzēti kā daļa no LIFE+ budžeta, kas pakļauts tiešai centrālajai pārvaldībai.

5.3. Priekšlikuma mērķi, sagaidāmie rezultāti un atbilstīgie ABM rādītāji

Samazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, iekļaujot aviāciju Kopienas sistēmā siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai. Jo īpaši:

- iesaistīt gaisa transporta nozari mēģinājumā mazināt klimata pārmaiņas;
- internalizēt klimata pārmaiņu ārējās izmaksas; un
- dot ieguldījumu gaisa transporta darbību ekoloģisko raksturlielumu uzlabošanā, palielinot ekonomiskos stimulus gaisa transporta operatoriem samazināt to radīto ietekmi uz klimatu.

5.4. Īstenošanas metode (orientējoši)

X *Pārvalda centralizēti*

Pārvaldību īsteno tieši, to veic Komisija

Pārvaldību īsteno netieši, atbildību deleģējot

izpildaģentūrām

Kopienas izveidotām iestādēm Finanšu regulas 185. panta nozīmē

dalībvalstu publiskā sektora iestādēm vai tām struktūrām, kuras pilda publisko pasūtījumu

Pārvalda dalīti vai decentralizēti

kopā ar dalībvalstīm

kopā ar trešām valstīm

Pārvalda kopā ar starptautiskām organizācijām (precizēt)

Piezīmes:

6. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

6.1. Uzraudzības sistēma

Dalībvalstīm būs jāziņo par visām darbībām un pasākumiem, ko tās veic, lai īstenotu direktīvu.

Komisijas parakstītajos līgumos direktīvas īstenošanas sakarā ir jāparedz Komisijas (vai tās pilnvarota pārstāvja) veiktu uzraudzību un finanšu kontroli, kā arī Revīzijas palātas revīzijas, ja nepieciešams, uz vietas.

6.2. Novērtēšana

6.2.1. Provizoriskais novērtējums

Skatīt ietekmes novērtējumu, kas pievienots šim priekšlikumam kā Komisijas dienestu darba dokuments. Ir novērtēta visu ierosināto pasākumu ietekme ekonomikas, sociālajā, veselības un vides jomā.

6.2.2. Pasākumi, kas veikti pēc starpposma novērtējuma vai retrospektīvā novērtējuma (ņemot vērā līdzšinējo pieredzi)

Ierosinātajos priekšlikumos un tiem pievienotajā ietekmes novērtējumā ņemtas vērā mācības, kas gūtas no Kopienas sistēmas darbības.

6.2.3. Turpmākās vērtēšanas noteikumi un periodiskums

Nav datu.

7. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI

Tiks pilnībā piemēroti iekšējās kontroles standarti Nr. 14, 15, 16, 18, 19, 20 un 21 un principi, kas noteikti Padomes Regulā (EK, Euratom) Nr. 1605/2002 par Finanšu regulu, ko piemēro Eiropas Kopienu vispārējam budžetam.

8. ZIŅAS PAR RESURSIEM

8.1. Priekšlikuma mērķi un to sasniegšanas izmaksas

Saistību apropriācijas miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Mērķi, darbības un rezultāti	Rezultāta veids	Vidējās izmaksas	2007. gads		2008. gads		2009. gads		2010. gads		2011. gads		2012 un turpmākie gadi		KOPĀ	
			Rezultātu skaits.	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits.	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits.	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits.	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits.	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits.	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits.	Kopējās izmaksas
DARBĪBAS MĒRĶIS 18 Izstrādāt un īstenot noteikumus un Komisijas lēmumus	Izpēte un konsultācijas Īstenošanas sistēmu adaptēšana		1	0,200	1	0,140	1	0,065	0,000	0,000	1	0,200	0,605			
KOPĀ — IZMAKSAS				0,200		0,140		0,650		0,000		0,000		0,200	0,605	

8.2. Administratīvie izdevumi

8.2.1. Cilvēkresursu daudzums un veidi

Amata veids		Personāls, kas iesaistāms darbības pārvaldībā, izmantojot esošos un/vai papildu resursus (amata vietu skaits/pilna laika ekvivalents)					
		2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. gads
Ierēdņi vai pagaidu darbinieki ¹⁹ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personāls, ko finansē ²⁰ atbilstoši XX 01 02. pantam							
Pārējais personāls, ko finansē ²¹ atbilstoši XX 01 04/05. pantam							
KOPĀ		1	1	1	1	1	1

8.2.2. No darbības izrietošie uzdevumi

- Īstenošanas noteikumu par izsoli un pamatnostādņu par uzraudzību, atskaitēm un pārbaudes prasībām sagatavošana
- Īstenošanas pārbaude dalībvalstīs
- Administrējošo dalībvalstu saraksta sagatavošana un atjaunināšana
- Komisijas lēmumi par kvotu piešķiršanu aviācijas nozarei.

8.2.3. Cilvēkresursu plānošana (štatā)

- Amata vietas, kas patlaban iedalītas programmas pārvaldības vajadzībām, jāaizstāj ar citām vai jāpagarina termiņš, uz kādu tās iedalītas
- Amata vietas iedalītas saskaņā ar gada stratēģiskās plānošanas (GSP) un provizoriskā budžeta projekta (PBP) procedūru gadam n
- Amata vietas jāpieprasa nākamajā GSP/PBP procedūras ciklā
- Amata vietas jāiedala, pārgrupējot resursus attiecīgajā dienestā (iekšējā pārgrupēšana)

¹⁹ Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā.

²⁰ Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā.

²¹ Atbilstīgās izmaksas ir ietvertas pamatsummā.

- Amata vietas nepieciešamas gadā n, bet nav iedalītas saskaņā ar GSP/PBP procedūru attiecīgajam gadam

8.2.4. *Citi pamatsummā ietvertie administratīvie izdevumi (XX 01 04/05 –administratīvās pārvaldes izdevumi)*

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija (numurs un nosaukums)	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. un turpmākie gadi	KOPĀ
1. Tehniskais un administratīvais atbalsts (ietverot attiecīgās personāla izmaksas)							
Izpildaģentūras ²²							
Cita veida tehniskais un administratīvais atbalsts							
- iekšējais (intra muros)							
- ārējais (extra muros)							
Tehniskais un administratīvais atbalsts (kopā)							

8.2.5. *Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Cilvēkresursu veids	2007. gad s	2008. gad s	2009. gad s	2010. gad s	2011. gad s	2012. un turpmākie gadi
Ierēdņi un pagaidu darbinieki (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam (palīgpersonāls, valsts norīkotie eksperti, līgumpersonāls u.c.) (norādīt budžeta pozīciju)						
Kopā — cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NAV ietverti pamatsummā)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

²² Norādīt katrai izpildaģentūrai atbilstīgo tiesību akta finanšu pārskatu.

Aprēķins – *ierēdņi un pagaidu darbinieki*

Standarta alga 1A*/AD kategorijas ierēdņiem saskaņā ar noteikto 8.2.1. punktā ir 0,108 MEUR.

Aprēķins – *personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam*

N/A

8.2.6. *Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. un turpm ākie gadi	KOPĀ
XX 01 02 11 01 – Komandējumi	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.024
XX 01 02 11 02 – Sanāksmes un konferences	0.000	0.027	0.027	0.027	0.027	0.027	0.135
XX 01 02 11 03 – Komitejas ²³	0.000	0.054	0.027	0.000	0.000	0.000	0.081
XX 01 02 11 04 – Pētījumi un konsultēšanās	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
XX 01 02 11 05 - Informācijas sistēmas	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
2 Citi pārvaldības izdevumi (kopā) (XX 01 02 11)							
3 Citi administratīva rakstura izdevumi (precizēt, norādot budžeta pozīciju)							
Kopā — administratīvie izdevumi kopā, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (NAV ietverti pamatsummā)	0.004	0.085	0.058	0.031	0.031	0.031	0.240

²³ Norādīt komitejas veidu un grupu, kurai tā pieder.

Aprēķins – *citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

Katru gadu no 2009. gada līdz 2013. gadam ir paredzēti četri komandējumi, katrs par summu EUR 1 000, lai izskaidrotu priekšlikumu un atvieglotu tā ieviešanu dalībvalstīs.

2008. gadā un 2009. gadā ir paredzētas Klimata pārmaiņu komitejas sanāksmes (katra par summu EUR 27 000) īstenošanas noteikumu un pamatnostādņu pieņemšanai.

Cilvēkresursu un administratīvo resursu vajadzības sedz no līdzekļiem, kas vadošajam ģenerāldirektorātam piešķirti gada budžeta sadales procedūrā.