

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK nolūkā saglabāt pašreizējo darbības jomas ierobežojumu attiecībā uz aviācijas darbības darbībām un sagatavoties globālā tirgus pasākuma ieviešanai no 2021. gada”

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

(2017/C 288/10)

Ziņotājs: **Thomas KROPP**

Apspriešanās	Padome, 21.2.2017. Parlaments, 13.2.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. panta 1. punkts un 304. pants
Biroja lēmums	21.2.2017.
Atbildīgā specializētā nodaļa	Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sāksmē	17/05/2017
Pieņemts plenārsesijā	31.5.2017.
Plenārsesija Nr.	526
Balsojuma rezultāts	192/0/2
(par/pret/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Lai gan ar Komisijas ierosinātajiem grozījumiem tiek saglabāts specifiskais tiesiskais regulējums, kas no 2017. gada attieksies vienīgi uz tiem gaisa pārvadātājiem, kuri veiks lidojumus starp Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ) esošajām lidostām, šie grozījumi dos iespēju ES vadībā no 2020. gada atbalstīt un īstenot nekropļojošu globālo sistēmu, proti, Starptautiskās aviācijas radīto CO₂ emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu (CORSIA) ⁽¹⁾.

1.2. Komiteja atbalsta Komisijas priekšlikumu (turpmāk – priekšlikums), taču tai ir daži iebildumi. Ja to pieņemtu, ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) mērķi vides jomā būtu zemāki salīdzinājumā ar ES ETS darbības jomu kopumā, un šāda shēma varētu zināmā mērā negatīvi ietekmēt ES iekšējo klimata politikas mērķu sasniegšanu un starptautisko saistību izpildi, bet tajā pašā laikā ES ticami izradītu atbalstu globālajam pasākumam, lai varētu turpināt klimata pārmaiņu mazināšanu pasaules mērogā.

1.3. Ar aviāciju saistītās pašreizējās ES ETS darbības jomas paplašināšana, tajā ietverot visus ienākošos un izejošos lidojumus uz/no EEZ, radītu starptautiskās tirdzniecības strīdu risku attiecībā uz ES mērķu vienpusējas ekstrateritoriālās piemērošanas pamatotību un aizkavētu vienprātības veidošanas procesu, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu daudzpusēji apstiprinātas shēmas vienotu īstenošanu.

1.4. ES rīcība ir vajadzīga, lai tad, kad tiks īstenots globālais tirgus mehānisms Eiropas Savienībā, izvairītos no konkurences izkropļojumiem aviācijas nozares vienotajā tirgū un lai, balstoties uz ETS sakarā gūtajai pieredzei, vienlaikus nodrošinātu pēc iespējas augstāku vidisko integritāti CORSIA gadījumā. Politiskajās debatēs par atsevišķas un konkrētas ES turpmākās rīcības funkcionalitāti jāņem vērā CORSIA attīstība un tās lietderība.

⁽¹⁾ ICAO 39. asamblejas plenārsēdē tika ieteikts pieņemt galīgo rezolūciju, ar ko ievieš Starptautiskās aviācijas radīto CO₂ emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu.

1.5. Likumdošanas process ir jāpabeidzina. Priekšlikums jāpieņem līdz 2017. gada beigām, lai no 2018. gada sākuma varētu veikt pasākumus CORSIA īstenošanas sagatavošanai. Konkrētas ES regulas būtu jāizskata un jāgroza tikai ar mērķi veicināt globālos tirgus pasākumus. Komiteja mudina Padomi un Eiropas Parlamentu saglabāt tempu, lai savlaicīgi, vienoti un nekropļojošā veidā ieviestu CORSIA.

1.6. Komiteja atbalsta Komisijas ierosināto līdzsvaroto pieeju, kas saglabā priekšrocības, ko Komisija izveidojusi ar ES ETS, bet globālus jautājumus risina globālā mērogā un tādējādi samazina oglekļa emisiju pārvirzes pastāvīgo risku un nelabvēlīgos konkurences apstākļus Eiropai. Komisija tiek aicināta informēt patērētājus par to, ka starptautiskās aviācijas radītās emisijas ir pasaules mēroga problēma. Ja visas Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) dalībvalstis to pienācīgi risinās, CORSIA ļaus nodrošināt oglekļa ziņā neitrālu izaugsmi, kas transporta nozares izaugsmi atsaistīs no emisiju palielināšanas neatkarīgi no tā, kur notiek gaisa pārvadājumi.

1.7. Komiteja ir nolēmusi rīkot atklātu konferenci, kurā piedalītos visas ieinteresētās puses, un tādējādi dot iespēju organizētajai pilsoniskajai sabiedrībai paust viedokli par šīs regulējuma iniciatīvas politiskajām, sociālajām, ekonomiskajām un ekoloģiskajām sekām.

2. Pamatinformācija

2.1. ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma tika ieviesta 2005. gadā. Tā noteica maksimālo robežvērtību rūpniecības nozaru radītajai emisijai Eiropas Ekonomikas zonā. Maksimālā robežvērtība sastāv no kvotām, kuru kopējais daudzums atbilst pieļaujamajam CO₂ emisiju apjomam tonnās. Vispārējo maksimālo robežvērtību katru gadu samazina par 1,74 %, tādējādi ieguvējas ir nozares, kurām vajag mazāk kvotu, bet nozares, kas rada piesārņojumu, ir spiestas iegādāties vairāk. Šī sistēma liek valdībām noteikt, kā varētu sasniegt emisijas samazināšanas galvenos mērķus, lai tiktu samazināts CO₂ emisiju kopējais apjoms Eiropas Savienībā.

2.2. 2008. gadā ES piekrita savā ETS no 2012. gada iekļaut aviācijas nozari. Pirmo reizi šai nozarei bija dots uzdevums ievērot emisijas samazināšanas mērķus, kas bija pretstatā dalībvalstu sistēmai. Aviācijas emisiju maksimālā robežvērtība tika provizoriski noteikta zem vidējā līmeņa, kāds tas bija laikā no 2004. gada līdz 2006. gadam. Aviācijas atļauju maksimālā robežvērtība tika nošķirta no ES ETS kopējo emisiju maksimālās robežvērtības. Aviācijas ETS liecina, ka gaisa kuģu operatoriem no 2012. gada bija jānodod emisijas kvotas par katru CO₂ tonnu, kas emitēta lidojumos uz kādu EEZ lidostu vai no tās. Lai tiktu galā ar satiksmes pieaugumu un attiecīgi ar vajadzīgo aviācijas izaugsmi, gaisa pārvadātājiem tika piešķirtas tiesības iegādāties papildu kvotas izolēs, kur citas nozares pārdod atļaujas. Aviācijas kvotu maksimālā robežvērtība 2012. gadā tika samazināta no 97 % vēsturiskā emisiju apjoma (2004.–2006. gadā) līdz 95 % no šīs bāzes laikposmam no 2013. gada līdz 2020. gadam. Šajā laikposmā 82 % kvotu gaisa kuģu operatoriem tiek piešķirti bez maksas un 15 % tiek izsolīti.

2.3. Aviācijas nozares iekļaušana emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā ir bijis pamats ļoti strīdīgām diskusijām. Grūtības ir saistītas ar to, ka aviācija pēc būtības ir starptautiska pakalpojumu nozare, kuras CO₂ emitētāji ir mobili, tādējādi ir sarežģīti atbildību par kādā noteiktā gaisa telpā radītajām CO₂ emisijām uzlikt konkrētai valsts valdībai. Tomēr daži pamatjautājumi ir starptautiskā līmenī neapstrīdami:

2.3.1. Aviācijas nozare rada vismaz 2 % no pasaules emisiju apjoma, un starptautiskā aviācija – 1,3 %.

2.3.2. Nevienu nozari nevajadzētu atbrīvot no pienākuma mazināt emisiju ietekmi uz klimata pārmaiņām, tāpēc arī jūrniecības un aviācijas nozares būtu jāiekļauj globālajās sistēmās, kuru mērķis ir mazināt CO₂ ietekmi uz klimata pārmaiņām.

2.3.3. Laika gaitā tika panākta vienprātība, ka ar CO₂ emisijām saistīto nodokļu apgrūtinājums ir lielāks par tirgus pasākumu radītajām priekšrocībām. Nodokļus maksā pilnā apmērā jau no pirmās dienas, savukārt tādas shēmas kā ETS avansā paredz bezmaksas kvotas kā stimulu darboties pēc iespējas efektīvāk un, tirgojot neizmantotās kvotas, pārvērst izmaksas ienākumu avotā. Turklāt nodokļi pēc būtības nav orientēti uz mērķi, bet gan iemaksāti valsts kasē, savukārt tirgus mehānismus var apvienot ar emisiju izlīdzināšanas pasākumiem, lai tieši kompensētu emisijas.

2.4. Galvenais strīds par aviācijas nozares iekļaušanu ES ETS bija saistīts ar šīs sistēmas piemērošanu starptautiskā līmenī. Eiropas Komisija apgalvoja, ka klimata pārmaiņas kā globālu problēmu nevar efektīvi risināt tikai ar reģionāliem pasākumiem. Tāpēc tā vēlas, lai ES ETS, ko piemēro aviācijas nozarei, tiktu attiecināta uz visiem gaisa pārvadātājiem, kuri nodrošina lidojumus uz/no ES lidostām, neatkarīgi no tā, vai tie ir reģistrēti kādā dalībvalstī. Tomēr šāda mehānisma vienpusēja uzspiešana trešām valstīm met izaicinājumu ikvienas pasaules valsts suverenitātei. Tā kā nav divpusējas vai daudzpusējas starptautiskas vienošanās par tirgus mehānisma attiecināšanu uz pakalpojumiem, ko sniedz starp suverēnām valstīm, joprojām nav skaidrs, saskaņā ar kādu juridisko pamatu Eiropas Savienība šādu sistēmu varētu piemērot trešām valstīm. Eiropas Savienības Tiesa 2016. gadā nolēma, ka ES var likumīgi aptvert lidojumus uz/no trešām valstīm⁽²⁾. Līdztekus juridiskām problēmām⁽³⁾ ES saskārās ar represīvu tirdzniecības sankciju draudiem no lielākām tirdzniecības valstīm.

2.5. Vairākas lielas tirdzniecības valstis, kā Ķīna, Brazīlija, ASV, Indija un Krievija, veica saskaņotus pasākumus, lai pretotos sistēmas vienpusējai īstenošanai. Pakļaujoties starptautiskajam spiedienam, Komisija 2012. gada 12. novembrī iesniedza priekšlikumu aviācijas ETS īstenošanu uz vienu gadu apturēt ("pulksteņa apturēšana"). "Pulksteņa apturēšanas" priekšlikumu Padome un Eiropas Parlaments oficiāli pieņēma 2013. gada aprīlī – tieši pirms tam, kad gaisa pārvadātājiem bija jānodod kvotas par 2012. gadu. Tādējādi tika retrospektīvi samazināta aviācijas ETS darbības joma, aptverot vienīgi EEZ iekšējos lidojumus.

2.6. 2014. gada martā tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 421/2014⁽⁴⁾, ar ko līdz 2016. gada beigām pagarināja "pulksteņa apturēšanas" priekšlikuma darbības jomu attiecībā uz EEZ iekšējiem lidojumiem, lai pēc tam pilnībā atjaunotu ETS sākotnējo darbības jomu (visi lidojumi uz/no EEZ lidostām), ja vien 2016. gada ICAO asambleja nenodrošinās pietiekami stabilu progresu ceļā uz globālu mehānismu.

2.7. Lai gan vairākas NVO apšaubīja, vai mērķa sasniegšanai ar nolīgumu pietiek, tiek plaši uzskatīts, ka Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām ietvaros pieņemtais un 2015. gada 12. decembrī parakstītais Parīzes nolīgums⁽⁵⁾ ir liels panākums ceļā uz starptautisku konsensu jautājumā par starptautiski saskaņotu turpmāko rīcību, kas ļauj mazināt ietekmi uz klimata pārmaiņām. Nolīgums darbojās kā katalizators kolektīvai rīcībai visos līmeņos. Nākamajos mēnešos pēc nolīguma publicēšanas to parakstīja aizvien lielāks skaits valdību⁽⁶⁾.

2.8. Parīzes nolīgums balstās uz konvenciju un pirmo reizi vēsturē iesaista visas valstis kopīgā pasākumā, kas paredz ieguldīt lielu darbu cīņā pret klimata pārmaiņām un pielāgoties to ietekmei, kā arī sniegt pastiprinātu atbalstu jaunattīstības valstīm attiecīgo darbību veikšanā. Nolīgums iezīmē jaunu ceļu globālajos centienos klimata jomā⁽⁷⁾.

2.8.1. Parīzes nolīguma galvenais mērķis ir stiprināt globālos pretpasākumus klimata pārmaiņu draudiem, temperatūras pieaugumu pasaulē noturot krietni zem 2 grādiem pēc Celsija salīdzinājumā ar līmeni pirms industrializācijas, un turpināt centienus temperatūras pieaugumu vēl vairāk ierobežot līdz 1,5 grādiem pēc Celsija. Nolīguma mērķis ir arī stiprināt valstu spēju tikt galā ar klimata pārmaiņu radīto ietekmi. Lai sasniegtu šos vērienīgos mērķus, tiks ieviesti atbilstoši finanšu mehānismi, jauna tehnoloģiju sistēma un uzlabota spēju veidošanas sistēma, tādējādi atbalstot pasākumus jaunattīstības un vismazāk aizsargātajās valstīs saskaņā ar to izvirzītajiem valsts mērķiem. Nolīgumā ir arī paredzēts uzlabot rīcības un atbalsta pārredzamību, izmantojot stingrāku pārredzamības sistēmu⁽⁸⁾.

⁽²⁾ Dokuments 62015CJ0272 – Tiesas spriedums (ceturtā palāta) 2016. gada 21. decembrī, Lieta C-272/15.

⁽³⁾ Pēc 2008. gada lēmuma aviācijas nozari no 2012. gada iekļaut ES ETS kāds ASV pārvadātājs tiesājās ar Apvienoto Karalisti, apgalvojot, ka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām ETS ir nelikumīga.

⁽⁴⁾ OV L 129, 30.4.2014., 1. lpp.

⁽⁵⁾ http://unfccc.int/documentation/documents/advanced_search/items/6911.php?prirref=600008865

⁽⁶⁾ Līdz šim 43 no 197 konvencijas pusēm nolīgumu ir ratificējušas. 2016. gada 5. oktobrī tika sasniegts robežlielums, lai Parīzes nolīgums varētu stāties spēkā. Nolīgums stājās spēkā 2016. gada 4. novembrī. Pušu konferences pirmā sesija, kas vienlaikus bija Parīzes nolīguma Pušu sanāksme (CMA 1), notika Marrakešā (Marokā) 2016. gada 15.–18. novembrī.

⁽⁷⁾ Teksts ņemts no UNFCCC tīmekļa vietnes.

⁽⁸⁾ Turpmāku informāciju par nolīguma galvenajiem aspektiem var atrast šeit.

2.8.2. Saskaņā ar Parīzes nolīgumu visām konvencijas pusēm ir jāveic vislielākais ieguldījums “nacionāli noteikto devumu” (NND) veidā un jāstiprina šie centieni turpmākajos gados. Tas ietver prasību visām konvencijas pusēm regulāri ziņot par savām emisijām un īstenošanas pasākumiem⁽⁹⁾. 2018. gadā konvencijas puses novērtēs kolektīvos centienus saistībā ar panākumiem Parīzes nolīgumā noteiktā mērķa sasniegšanā un informēs par NND sagatavošanu. Ik pēc pieciem gadiem tiks vispārēji novērtēti arī kopējie panākumi ceļā uz nolīguma mērķa sasniegšanu un sniegta informācija par citiem individuāliem konvencijas pušu pasākumiem.

2.9. Daudzi uzskata, ka Parīzes nolīgums sniedza impulsu ICAO asamblejas iznākumam 2016. gadā, īpaši attiecībā uz civilo aviāciju⁽¹⁰⁾. Pēc trīs gadus ilgām sarunām kopš ICAO 38. asamblejas 2013. gadā ICAO dalībvalstis 6. oktobrī piekrita ieviest globālu tirgus mehānismu, kas ļauj kompensēt starptautiskās aviācijas radīto emisiju pieaugumu pēc 2020. gada. Plenārsēdē tika pieņemta rezolūcija, ar ko ievieš Starptautiskās aviācijas radīto CO₂ emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu (CORSIA)⁽¹¹⁾. Saskaņā ar šo shēmu gaisa pārvadātājiem ir jākompensē daļa no savām emisijām, bet tās nav obligāti jāsamazina.

2.10. Saskaņā ar asamblejas rezolūciju shēmā ietverta starptautiskās aviācijas radīto CO₂ emisiju vidējais līmenis 2019. un 2020. gadā ir pamats oglekļa ziņā neitrālai izaugsmei no 2020. gada un tiks izmantots, lai salīdzinātu emisijas turpmākajos gados, sākot ar 2021. gadu, kad shēmā ietvertās starptautiskās aviācijas radītās CO₂ emisijas pārsniegs bāzes emisiju vidējo līmeni 2019. un 2020. gadā, atšķirība noteiks nozares emisiju izlīdzināšanas prasības attiecīgajā gadā.

2.11. ICAO ir pieņēmusi lēmumu par pakāpenisku īstenošanu, lai pielāgotos līgumslēdzēju valstu īpašajiem apstākļiem un attiecīgajām spējām. Sākumā shēma būs brīvprātīga, bet vēlāk tajā iesaistīsies visas valstis, izņemot dažas, kas no šīs prasības būs atbrīvotas.

ICAO ir nolēmusi izmantot uz maršrutu balstītu pieeju, lai līdz minimumam samazinātu CORSIA ietekmi uz operatoru konkurenci. Maršrutos, uz kuriem attiecas atbrīvojumi, gaisa pārvadātāji, kas tajos darbojas, no šīs prasības tiks atbrīvoti.

2.12. Izmēģinājuma posms (2021.–2023. gads) un pirmais posms (2024.–2026. gads) attiecas uz valstīm, kas dalībai pieteikušās brīvprātīgi. 2016. gada 12. oktobrī 66 valstis plānoja brīvprātīgi pieteikties dalībai globālajā tirgus mehānismā jau no sākuma. Otrais posms (2027.–2035. gads) attiecas uz visām valstīm, izņemot no prasības atbrīvotās valstis, ja vien dalībai tās nepiesakās brīvprātīgi. EESK atzinīgi vērtē nolīgumu, tomēr, ņemot vērā tajā iekļauto brīvprātības principu, varētu izrādīties, ka citām nozarēm ir jākompensē atšķirība, lai varētu sasniegt ES mērķus klimata jomā.

2.13. CORSIA stūrakmeņi, kas jāaskaņo un jāpublicē Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai, ir atsevišķu operatoru radīto emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) metodika, emisijas vienības kritēriji (EVK) un reģistri. Tomēr ICAO nodrošinās resursus visām valstīm, lai tās izveidotu vajadzīgo infrastruktūru⁽¹²⁾. Minētie aspekti vēl nav līdz galam precizēti būs ārkārtīgi svarīgi, lai, pateicoties CORSIA, kurai vajadzētu atbilst augstiem standartiem, nodrošinātu vides aizsardzības efektivitāti.

2.14. Gaisa pārvadātāji varēs izpildīt savas emisiju izlīdzināšanas prasības, iegādājoties izlīdzināšanas vienības CO₂ emisiju tirgū. Tāpēc emisijas vienība (viena vienība ir līdzvērtīga vienai tonnai CO₂) tiks samazināta ārpus starptautiskās aviācijas nozares. EVK vēl ir jāizstrādā. Ļoti svarīgi būs nodrošināt, lai tonna CO₂, ko emitējis kāds gaisa kuģa operators, patiešām būtu līdzvērtīga tonnai CO₂, kura ietaupīta citā nozarē.

⁽⁹⁾ Turpmāku informāciju par NND var atrast šeit.

⁽¹⁰⁾ Nav līdzvērtīgas starptautiskās ANO apakšorganizācijas, kas nodarbotos ar militārās aviācijas gaisa kuģu emisijas jautājumiem. Arī ES ETS neietver militārās aviācijas gaisa kuģu radītās emisijas. Protams, izņemot lidojumus saistībā ar oficiālām misijām, izpētes grupa pauda interesi novērtēt militāro mācību lidojumu ietekmi uz CO₂ rādītājiem. Nekāda publiska informācija par aviācijas gaisa kuģu radītajām emisijām netiek apkopota nedz reģiona, nedz valsts, nedz arī pasaules mērogā.

⁽¹¹⁾ CORSIA ir viens no pasākumu kopuma elementiem, kas attiecas uz gaisa kuģu un dzinēju tehnoloģiju, darbībām un ilgtspējīgām alternatīvajām degvielām kā jauniem enerģijas avotiem.

⁽¹²⁾ Visu prasību detalizēts saraksts ir sniegts šā atzinuma 1. pielikumā.

2.15. Ņemot vērā diskusijas, kas ICAO risinājušās krietni vairāk nekā 10 gadus, 2016. gadā noslēgtais nolīgums ir atzīts par vēsturiski nozīmīgu. Tas ņem vērā atšķirības, kuru dēļ jau vairākkārt nav izdevies panākt vienprātību. ICAO dalībvalstu viedokļu atšķirības ir saistītas ar atšķirībām attiecīgo valstu ekonomiskajā briedumā, kā arī ar to ekonomisko ietekmi un vispārējo politiku vides jautājumos. Lielais skaits valstu, kas gatavas iesaistīties CORSIA jau sākumā, dos impulsu arī citām valstīm pievienoties šai shēmai. Tomēr pagaidām saistībā ar CORSIA līdz 2019. gada 1. janvārim jāpanāk vienošanās par MZV, līdz 2018. gadam – par EVK, līdz 2020. gadam – par tiesiskā regulējuma īstenošanu, bet līdz 2021. gada janvārim – par reģistru ieviešanu.

3. Priekšlikuma novērtējums

3.1. Neveicot nekādas izmaiņas Regulā (ES) Nr. 421/2014 un saglabājot tās tekstu pašreizējā redakcijā, ES ETS attiecībā uz aviāciju atgriezīsies pie sākotnējās darbības jomas un tādējādi aptvers visus starptautiskos lidojumus uz/no EEZ lidostām. Tas nozīmētu, ka gaisa kuģu operatoriem līdz 2018. gada 30. aprīlim būtu jānodod kvotas par visām emisijām, kas radušās lidojumos uz/no trešām valstīm⁽¹³⁾. Kā izklāstīts iepriekš⁽¹⁴⁾, Regula (ES) Nr. 421/2014 tika uz laiku atcelta, līdz būs veikts 2016. gada ICAO asamblejas rezultātu novērtējums. Komisija savā novērtējumā⁽¹⁵⁾ uzskata, ka ICAO rezolūcija par globālā tirgus mehānisma principiem atbilst ES izvirzītajiem mērķiem un politikai. Tāpēc Regulas (ES) Nr. 421/2014 teksts ir jāgroza, lai atkal izvairītos no ES instrumenta ieviešanas, neraugoties uz ES vienprātību globālā tirgus mehānisma jautājumā. Komisijas priekšlikums ir balstīts uz šādiem apsvērumiem:

3.1.1. Formāts

Ņemot vērā likumdošanas procesa pabeigšanai ierobežoto laiku, Komisija ierosina pasākumu noteikt kā regulu, kas būtu tieši piemērojama visās dalībvalstīs un uzliktu saistības kopumā, lai visas dalībvalstis grozījumus varētu piemērot un īstenot vienādi pirms atbilstības termiņa beigām (2018. gada martā un aprīlī).

3.1.2. Ietekmes novērtējums⁽¹⁶⁾

Komisija atbalsta pašreizējā stāvokļa saglabāšanu, t. i., to, ka no 2017. gada līdz 2020. gadam tiek turpināta ES ETS pašreizējā piemērošana EEZ iekšējiem lidojumiem (un no 2017. gada netiek atjaunota starptautisko lidojumu sākotnējā darbības joma). Komisija apliecina, ka ES ETS savā pašreizējā EEZ iekšējo lidojumu darbības jomā ir ļāvusi samazināt CO₂ emisijas par aptuveni 17 miljoniem tonnu gadā, tāpēc aviācija patiešām palīdz sasniegt klimata pārmaiņu mērķus, tāpat kā to dara citas nozares. Turklāt Komisija apliecina, ka EEZ iekšējo lidojumu darbības jomas saglabāšanu atzinīgi novērtētu trešās valstis un tas ļautu koncentrēties uz globālā tirgus mehānisma savlaicīgai un saskaņotai īstenošanai vajadzīgo pasākumu veikšanu.

3.1.3. Termiņi

Komisija ierosina pagarināt "pulksteņa apturēšanu" laikposmam pēc 2016. gada, no 2017. gada to piemērojot tādā pašā veidā kā 2016. gadā, un sniegt ICAO iespēju ieviest vajadzīgos instrumentus, lai efektīvi piemērotu globālo tirgus mehānismu. Tad Komisija veiktu turpmākus novērtējumus un pārskatītu ES ETS laikposmam pēc 2020. gada. Šai jaunajai pārskatītajai regulai nekādi termiņi nav noteikti.

3.1.4. Tiek grozīts 28.a pants, atbrīvojot starptautiskajiem lidojumiem uz/no EEZ lidostām piemērojot arī laikposmā pēc 2016. gada, savukārt lidojumiem Eiropas Ekonomikas zonā direktīvu joprojām piemēro.

3.1.5. Tiek pievienots jauns 28.b pants, lai sagatavotos globālā tirgus mehānisma ieviešanai. Šis pants globālā tirgus mehānisma īstenošanu sasaista ar Komisijas pienākumu ziņot Eiropas Parlamentam par īstenošanas gaitu un to, cik lielā mērā ES ETS ir jāpārveido, lai tas būtu pilnībā piemērojams arī EEZ⁽¹⁷⁾.

3.1.6. Saskaņā ar 28.c pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt MZV mehānismus, lai ieviestu globālo tirgus mehānismu.

⁽¹³⁾ Kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/87/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).

⁽¹⁴⁾ Sk. 2.6. punktu.

⁽¹⁵⁾ Regulas priekšlikuma paskaidrojuma raksts 0017/2017 (COD).

⁽¹⁶⁾ Sk. paskaidrojuma rakstu 6. lpp.

⁽¹⁷⁾ Šis pants atspoguļo to, ka EEZ robežās veiktie lidojumi ir starptautiski lidojumi un ka saskaņā ar ICAO 2016. gada rezolūciju CORSIA shēmai vajadzētu būt vienīgajam tirgus mehānismam attiecībā uz starptautiskajiem lidojumiem.

3.1.7. Tehniskā ziņā tiek grozīts 1. pielikums, lai atbrīvojumu nekomerciāliem gaisa kuģiem, kuri emitē mazāk par 1 000 tonnu CO₂ gadā, pagarinātu uz laikposmu no 2020. gada līdz 2030. gadam. Tie rada tikai 0,2 % no visām emisijām, un to iekļaušana radītu nesamērīgu administratīvo slogu.

3.2. Diskusijas dažādos forumos un Komisijas ziņotais ⁽¹⁸⁾ atklāj iespējamās viedokļu nesaskaņas trīs jautājumos:

3.2.1. Vajadzība pēc stingrākiem noteikumiem ES ETS direktīvā attiecībā uz laikposmu no 2017. gada līdz 2020. gadam. Nemaz jau nerunājot par realizējamību, rodas jautājums, vai šāda strīdīga diskusija laikā, kad vajadzētu koncentrēties uz globālā tirgus mehānisma īstenošanu, ir lietderīga vai varbūt tā pat kaitē nozares konkurētspējai un ES pozīcijai starptautiskajās sarunās par globālā tirgus mehānisma tehniskajiem aspektiem; turklāt ir apšaubāms, vai ES ETS izmaiņas šajā posmā nodrošinātu pietiekamu pievienoto vērtību CO₂ samazinājuma ziņā, lai attaisnotu vispārējos ekonomiskos, politiskos un tirdzniecības riskus. Šādas apspriedes šķiet priekšlaicīgas vismaz līdz laikam, kad tiks gūta lielāka skaidrība par CORSIA nodrošinātajām perspektīvām.

3.2.2. Vajadzība noteikt laika ierobežojumu jaunajai pārskatītajai ES ETS regulai. Tas ir saprotams, jo atkārtotie "pulksteņa apturēšanas" grozījumi nevar kļūt par galīgo regulējuma risinājumu. Tajā pašā laikā vēl nav zināms, kāda galu galā būs CORSIA, un tas, kā Eiropa šo shēmu iekļaus ES politikā, būs atkārtoti jāizvērtē pirms 2020. gada. Tomēr pastāv risks, ka cietīs plānošanas stabilitāte, ja ieinteresētās personas zinās, ka regulai ir ierobežots termiņš, tomēr nezinās, vai vecā regula tiks aizstāta ar jaunu vai tiks atjaunoti iepriekšējie noteikumi, un tas no jauna izraisīs starptautiskās tirdzniecības strīdus, kurus daudzas ieinteresētās personas nevēlas atkal piedzīvot. Laika ierobežojuma nenoteikšanas skaidra priekšrocība ir tā, ka Komisija varēs pabeigt ietekmes novērtējumus un pārskatīšanu pirms ES ETS direktīvas grozījumu iesniegšanas.

3.2.3. Vajadzība ātri panākt vienprātību starp Eiropas Parlamentu un Padomi. Abas ES iestādes nevajadzētu ievilkt ilgās diskusijās par ES ETS iepriekšējo ietekmi, bet politiskajās debatēs tām būtu jākoncentrējas uz labāko veidu, kā veicināt saskaņotu un savlaicīgu globālā tirgus mehānisma īstenošanu. Eiropas Komisijas priekšlikuma apspriešana būtu jāpabeidz līdz 2017. gada beigām, lai izvairītos no iepriekšējo noteikumu atjaunošanas.

4. Ņemot vērā savu unikālo sastāvu un īpašās zināšanas, EESK rīcībā ir lieliskas iespējas politiskajās diskusijās paust organizētās pilsoniskās sabiedrības viedokli par šīs regulējuma iniciatīvas politiskajām, sociālajām, ekonomiskajām un ekoloģiskajām sekām. Tāpēc EESK ir nolēmusi saistībā ar šo atzinumu organizēt konferenci, kurā piedalītos visas ieinteresētās personas.

Briselē, 2017. gada 31. maijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Georges DASSIS*

⁽¹⁸⁾ Ietekmes novērtējuma kopsavilkums, kas pievienots dokumentam, ar kuru groza Direktīvu 2003/87/EK.