



Briselē, 3.2.2017.  
COM(2017) 54 final

2017/0017 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**

**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**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 30 final}

{SWD(2017) 31 final}

## **PASKAIDROJUMA RAKSTS**

### **1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS**

#### **• Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Aviācijas darbību radītās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas ievērojami pieaug. Aprēķināts, ka bez papildu pasākumiem starptautiskās aviācijas radītās oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>) emisijas līdz 2050. gadam palielināsies gandrīz četras reizes salīdzinājumā ar 2010. gadu. Vairāki pētījumi rāda, ka ar tehniskiem un operatīviem pasākumiem vien, tostarp ar CO<sub>2</sub> standartiem attiecībā uz gaisakuģiem vai ilgtspējīgas biodegvielas izmantošanu, nepietiek, lai samazinātu aviācijas radītās emisijas, tādējādi ir vajadzīgi tirgus instrumenti, lai cīnītos pret to pieaugumu. Lielais aviācijas nozares radītais SEG emisiju pieaugums rada risku, ka var tikt apdraudēti ES un globālie centieni efektīvi cīnīties pret klimata pārmaiņām.

Jau 2008. gadā ES bija galvenā loma aviācijas radīto SEG emisiju jautājuma risināšanā, proti, ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ES ETS) tika iekļauti lidojumi starp lidlaukiem Eiropas Ekonomikas zonā (turpmāk “EEZ iekšējie lidojumi”) un lidlaukiem trešās valstīs (turpmāk “lidojumi ārpus EEZ”). Tas bija ļoti nozīmīgi, lai panāktu vienošanos Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (ICAO) par procesu ceļā uz globālu tirgus pasākumu attiecībā uz starptautisko aviāciju, kurš sākās 2013. gadā. Tas ļāva aviācijai arī sekmēt ES mērķu sasniegšanu klimata jomā — līdz 2020. gadam samazināt emisiju par 20 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Līdz brīdim, kad tiku panākta vienošanās ICAO, un lai veicinātu globāla pasākuma izstrādi ar mērķi regulēt starptautiskās aviācijas emisijas ICAO, ES uz laiku līdz 2016. gadam ierobežoja ES ETS darbības jomu, proti, to attiecināja tikai uz EEZ iekšējiem lidojumiem, un darbības jomas attiecināšanu uz lidojumiem ārpus EEZ atlika līdz brīdim, kad būs zināmi ICAO darba rezultāti. Ja netiks izdarīti nekādi grozījumi ES ETS direktīvā, ES ETS atsāks automātiski piemērot pilnā apmērā no 2017. gada.

Eiropadome 2014. gada oktobrī vienojās par klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam. Politikas satvara līdz 2030. gadam stūrakmens ir saistošais mērķrādītājs līdz 2030. gadam samazināt kopējās ES iekšējās siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Lai izmaksu ziņā visefektīvāk sasniegtu šo mērķi, ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ES ETS) aptvertajām nozarēm būs jāsamazina emisijas par 43 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni, bet ES ETS neaptvertajām nozarēm savas emisijas būs jāsamazina par 30 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Tas ļāva ES iesniegt savu devumu saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un šīs saistības aptver visu ekonomiku, tostarp aviācijas emisijas. ES ir apņēmusies atbilstīgi veicināt klimata mērķa sasniegšanu saskaņā ar Parīzes nolīgumu, saglabājot globālās sasilšanas līmeni krietni zem 2 grādiem pēc Celsija salīdzinājumā ar pirmsindustriālo līmeni un turpinot centienus ierobežot temperatūras pieaugumu līdz 1,5 grādiem pēc Celsija, kā arī sasniedzot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) vēlamo mērķi — nepārsniegt starptautiskās aviācijas radītās globālās CO<sub>2</sub> neto emisijas 2020. gada līmeni (“oglekļneitrāla izaugsme” jeb ONI 2020).

2016. gada oktobrī 39. ICAO asamblejā pieņēma rezolūciju par globālu tirgus pasākumu (GTP), ar ko iegrožot starptautiskās aviācijas emisiju pieaugumu visā pasaulē 2021. gada, izmantojot kompensācijas sistēmu, kura ir vērsta uz to, lai sasniegtu vēlamo mērķi — stabilizēt starptautiskās emisijas 2020. gada līmenī. GTP pirmā posma laikā (2021.–2026.) dalībai GTP ir izteikti brīvprātīgs raksturs. Visām aviācijas lielvalstīm jāpiemēro GTP, sākot no tā otrā posma sākuma 2027. gadā. ES un tās dalībvalstis paudušas nodomu piemērot GTP tā brīvprātīgā posma laikā. Lai gan ir panākta vienošanās par GTP vēlamo mērķi un to, ka pēc būtības tas būs kompensācijas pasākums, pirms GTP ieviešanas 2021. gadā ICAO ir jāizstrādā un jāpanāk vienošanās par vairākiem svarīgiem GTP aspektiem, kas ir būtiski, lai nodrošinātu

tā efektivitāti un vidisko integritāti no klimata viedokļa. Ja aizkavēsies vienošanās par šiem elementiem, tad var aizkavēties arī GTP darbības uzsākšana. Tādējādi kavētos arī tā iestrādāšana valstu tiesību aktos, kam ir izšķiroša nozīme, jo konkrēta GTP darbības uzsākšana ir atkarīga no šādas valstu un reģionu rīcības.

Esošie tiesību akti nosaka, ka Komisijai ir jāvērtē 39. ICAO asamblejas rezultāti un, ņemot tos vērā, jāpārskata ES ETS darbības joma attiecībā uz lidojumiem uz/no EEZ. Ja netiek izdarīti nekādi grozījumi esošajos tiesību aktos, atkal būtu jāpiemēro sākotnējā ETS darbības joma (arī lidojumi ārpus EEZ). Ņemot vērā vienošanos par GTP, kas panākta ICAO, ES atbalstu tās pabeigšanai un laicīgai darbības uzsākšanai un to, ka ES iecerējusi īstenot GTP no 2021. gada, ir uzskatāms par nepieciešamu pārskatīt ES ETS tiesību aktus.

Lai turpinātu rosināt starptautiskās diskusijas par pārējiem noteikumiem un pārvaldību, kas nepieciešama, lai īstenotu GTP, ierosināts arī turpmāk ierobežot ES ETS piemērošanas jomu (t. i., to attiecināt tikai uz lidojumiem starp EEZ lidlaukiem, kā noteikts Regulā Nr. 421/2014) pēc 2016. gada. Kad būs iegūta skaidrība par to juridisko instrumentu veidu un saturu, kurus ICAO pieņēmusi, lai īstenotu GTP, kā arī par mūsu starptautisko partneru nodomiem attiecībā uz GTP īstenošanu, par periodu pēc 2020. gada tiks veikts ES ETS plašāks izvērtējums un pārskats. Tajā arī pienācīgi ņems vērā vajadzīgo saskanību ar ekonomikas mēroga saistībām, ko ES ir uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu un saskaņoto mērķi līdz 2030. gadam samazināt ES SEG emisiju par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

Lai nodrošinātu tiesisko noteiktību, kas nepieciešama ETS ievērošanai 2017. gadā, ir svarīgi, lai Eiropas Parlaments un Padome šo priekšlikumu saskaņotu ātri un ideālā gadījumā līdz 2017. gada beigām.

- **Atbilstība pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Kopumā ar šo priekšlikumu tiek turpināta pašreizējā politika attiecībā uz ETS nozarēm, kura paredzēta ES ETS direktīvā, vienlaikus pienācīgi ņemot vērā jaunas un plašākas pārmaiņas ICAO un it sevišķi vienošanos, kas panākta par GTP. Eiropadome nepārprotami aicināja turpināt pašreizējo politikas struktūru attiecībā uz ES ETS un sniedza norādījumus par konkrētiem jautājumiem, kas risināmi laikposmā no 2021. līdz 2030. gadam. Saskaņā ar saņemtajiem norādījumiem Eiropas Komisija 2015. gada jūlijā ierosināja leģislatīvo priekšlikumu, ar kuru tiktu pārskatīta ES ETS attiecībā uz stacionārajām iekārtām laikposmam pēc 2020. gada. Šis priekšlikums nerisināja jautājumus par ES ETS aviācijas jomā, jo to uzskatīja par nelietderīgu pirms 39. ICAO asamblejas 2016. gada oktobrī. Tagad atbilstoši Eiropadomes secinājumiem ar šo priekšlikumu, kas attiecas uz aviācijas emisijām, turpina pieeju emisijām no Eiropas iekšlidojumiem saskaņā ar ES ETS. Šis priekšlikums ir papildinājums plašākai ETS pārskatīšanai, kā to 2015. gada jūlijā ierosinājusi Komisija un kas pašlaik ir koplēmuma procedūrā.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Priekšlikumā paredzēts īstenot daļu no klimata un enerģētikas politikas satvara laikposmam līdz 2030. gadam kā vienu no pamatelementiem saistībā ar noturīgas Enerģētikas savienības izveidi ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku. Jau ir izstrādāti papildinoši leģislatīvie priekšlikumi, kas palīdzētu sasniegt dažādus mērķrādītājus, par kuriem vienojusies Eiropadome. Šie priekšlikumi palīdzētu ETS aptvertajās un neaptvertajās nozarēs sasniegt mērķrādītājus klimata jomā. Turklāt Komisijas aviācijas stratēģija un Mazemisiju mobilitātes stratēģija veltīta SEG emisiju tālākai samazināšanai transporta nozarē, un tā ir daļa no

plašākiem dekarbonizācijas centieniem, ko ES uzņēmusies un apņēmusies veikt, tostarp 2030. gada griezumā.

## **2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE**

### **• Juridiskais pamats**

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 191.–193. pantā ir apstiprinātas un sīkāk precizētas ES kompetences klimata pārmaiņu jomā. Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 192. pants.

### **• Subsidiaritāte (neekskluzīvai kompetencei)**

ES ETS direktīva ir pašlaik spēkā esošs ES politikas instruments, kas būs spēkā pēc 2020. gada. Saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas noteikts Līguma par Eiropas Savienības darbību 5. pantā, mērķus, kas paredzēti priekšlikumā, ar kuru groza šo instrumentu, var sasniegt tikai ar Komisijas priekšlikumu ES līmenī.

Klimata pārmaiņu pārrobežu ietekmes un aviācijas visnotaļ transnacionālās būtības dēļ rīcība ES līmenī un, ja iespējams, pasaules līmenī ir efektīvāka par rīcību dalībvalstu līmenī. Rīcība ES līmenī ļaus visefektīvāk sasniegt ES iekšējos un starptautiskos mērķrādītājus klimata jomā un nodrošināt GTP saskaņotu īstenošanu ES. Tādējādi var nodrošināt atbilstīgu aviācijas nozares ieguldījumu klimata pārmaiņu ietekmes mazināšanā, vienlaikus saglabājot ES aviācijas nozares starptautisko konkurētspēju un vienlīdzīgus apstākļus ES iekšējā tirgū.

### **• Proporcionalitāte**

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu, jo tajā ir paredzēti tikai tie pasākumi, kas nepieciešami, lai rentabli sasniegtu ES 2020. un 2030. gadam nosprausto SEG samazināšanas mērķi, vienlaikus nodrošinot iekšējā tirgus pienācīgu darbību un veicinot noteikumu izstrādi GTP īstenošanai.

### **• Juridiskā instrumenta izvēle**

Šī regulas priekšlikuma pamatā ir Regula (ES) Nr. 421/2014, kuru pieņēma pēc ICAO asamblejas 2013. gadā. Līdzīgi kā Regulas (ES) Nr. 421/2014 gadījumā, ir svarīgi, lai Eiropas Parlaments un Padome šo priekšlikumu saskaņotu ātri un lai tas būtu spēkā, kad 2017. gada martā un 2018. gada aprīlī saskaņā ar ES ETS iestājas nākamās atbilstības saistības. Ja netiks veikta pārskatīšana, atkal sāk piemērot ETS sākotnējo darbības jomu. Līdz ar to šo priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei vajadzētu pieņemt un tam būtu jāstājas spēkā ne vēlāk kā līdz 2018. gada pirmajiem mēnešiem, lai dotu tiesisku noteiktību un skaidrību gaisakuģa operatoriem, kam pretējā gadījumā līdz 2018. gada 30. aprīlim būs jānodod emisiju kvotas par visām emisijām, kas radušās lidojumos uz/no trešām valstīm, kā minēts Direktīvā 2003/87/EK.

Ņemot vērā ierobežoto laiku, uzskata, ka šā priekšlikuma mērķus vislabāk var sasniegt ar regulu. Regulas ir tieši piemērojamas visās dalībvalstīs un uzliek saistības kopumā, un tādēļ tās ir vislabākais līdzeklis, lai panāktu laicīgu un vienotu grozījumu īstenošanu pirms atbilstības termiņa, kas iestājas 2017. gada martā un 2018. gada aprīlī.

### 3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

ES ETS 2021.–2030. gadam pārskatīšanas kontekstā spēkā esošās ETS direktīvas novērtēšana ir daļa no ietekmes novērtējuma un ir iestrādāta politikas variantu novērtējumā. Netika veikts *ex post* izvērtējums vai atbilstības pārbaude, kas konkrēti saistīta ar ES ETS attiecībā uz aviāciju, jo ES ETS nekad nav uz aviāciju tikusi attiecināta pilnā, sākotnēji iecerētajā mērā. ES ETS darbības jomas izmaiņas attiecībā uz aviāciju veiktas, pamatojoties uz plašu novērtējumu, lai ņemtu vērā bažas un izvirzītos iebildumus par pasākumu tā sākotnējā veidolā, vienlaikus saglabājot vienlīdzīgu attieksmi pret visiem operatoriem vienos un tajos pašos maršrutos. 2013. gada ietekmes novērtējums<sup>1</sup>, kas pievienots Regulas (ES) Nr. 421/2014 priekšlikumam, kā arī ietekmes novērtējums, kas pievienots šim priekšlikumam kopā ar oglekļa tirgus ziņojumiem, ko sagatavojusi Komisija, un ES ICAO rīcības plāni, ko Komisija iesniegusi ICAO, pienācīgi novērtē, cik efektīva un iedarbīga ir ES ETS direktīva attiecībā uz aviāciju, un tas par derīgu par retrospektīvu novērtēšanas ziņojumu un ES ETS direktīvas atbilstības pārbaudi attiecībā uz aviāciju.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

12 nedēļas, proti, no 2016. gada 7. marta līdz 30. maijam, notika tiešsaistes sabiedriskā apspriešana, kas veltīta ES ETS pārskatīšanai pēc ICAO asamblejas 2016. gadā. Kopumā lielākā daļa ieinteresēto personu ir piekritušas, ka jāvienojas par vērienīgiem starptautiskās aviācijas emisiju samazināšanas mērķiem un ka tirgus pasākumi ir atbilstoši instrumenti starptautiskās aviācijas emisiju samazināšanai. Tomēr atšķīrās viedokļi par mērķu vēlamo līmeni un konkrētiem mehānismiem emisiju samazināšanai. Lai arī dažas ieinteresētās personas uzskata, ka pēc 2017. gada ES ETS arī turpmāk jāattiecinā tikai uz EEZ iekšējiem lidojumiem, dažas uzskatīja, ka jāatgriežas pie pilnas darbības jomas (ietverot lidojumus uz/no trešām valstīm). Daudzi respondenti atzīmēja, ka tas, kā pēc 2020. gada izskatīsies ES ETS, būs atkarīgs no 2016. gada ICAO asamblejā panāktās vienošanās vēriena, veida, tvēruma, vidiskās integritātes/efektivitātes. Komisija turpinās iesaistīties konstruktīvos divpusējos un daudzpusējos kontaktos ar ieinteresētajām personām un trešām valstīm.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Attiecībā uz kopējām pasaules SEG emisijas prognozēm ietekmes novērtējumā izmantots Apvienoto Nāciju Organizācijas Vides programmas 2015. gada Emisiju samazināšanas deficīta ziņojums un Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) piektais novērtējuma ziņojums. Saistībā ar kopējām ES SEG prognozēm par pamatu izmantoja Eiropas Vides aģentūras ziņojumus. Pētījums pamatojās uz attiecīgiem ICAO vides ziņojumu datiem, jo īpaši saistībā ar starptautiskās aviācijas emisijām un emisijas prognozēm, kā arī uz starptautiskās aviācijas emisijas samazināšanas iespējām, veicot tehniskus un operatīvu pasākumus. Aviācijas nozarē prognozētos izaugsmes datus, kas norādīti ICAO Vides ziņojumā, izmantoja pamatā esošajā ekonometriskajā modelēšanā un analizē.

---

<sup>1</sup> SWD(2013) 430 *final*.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējumā analizēti dažādi varianti, ko varētu izmantot gan periodā pirms 2020. gada, gan periodā no 2021. gada. Attiecībā uz periodu līdz 2020. gadam tika izvērtēts variants (salīdzinājumā ar bāzes variantu, proti, pilnu darbības jomu) arī turpmāk pasākumus attiecināt tikai uz EEZ iekšējiem lidojumiem, kā arī variants tos piemērot visiem lidojumiem, kas izlido no EEZ. Attiecībā uz periodu pēc 2020. gada visos apskatītajos variantos tiek pieņemts, ka GTP aptvers lidojumus no/uz trešām valstīm. Vienā variantā arī apsvērta iespēja, ka emisijas no EEZ iekšējiem lidojumiem tiek kompensētas GTP ietvaros, savukārt otrs variants paredz, ka uz EEZ iekšējiem lidojumiem arī turpmāk attiecināt ES ETS. Pastāv arī starpvarianti: mainīt ES ETS attiecībā uz EEZ iekšējiem lidojumiem, lai to vai nu zināmā mērā pieskaņotu GTP (ES ETS tad darbotos pēc kompensācijas pieejas), vai kombinētu abas sistēmas (tad ES ETS attiektos uz emisijām, ko neaptver GTP).

Ietekmes novērtējums liecina, ka laikposmā no 2017. līdz 2020. gadam vislabāk būtu turpināt ES ETS attiecināšanu tikai uz EEZ iekšējiem lidojumiem un tādējādi sniegt cerēto aviācijas ieguldījumu 2020. gada klimata jomas mērķa sasniegšanā. Tam dotu priekšroku arī trešās valstis, un tas sniegtu impulsu ICAO pabeigt atlikušos nepieciešamos noteikumus GTP īstenošanai; turklāt tas ir iespējams ar ļoti zemām administratīvām izmaksām, jo šī sistēma jau pastāv un visi to ļoti labi ievēro. Pasaules mēroga pasākumi nozares emisiju mazināšanai tiktu uzlaboti, veicinot GTP faktiski īstenošanu no 2021. gada, kā plānots.

Ietekmes novērtējumā analizētas arī dažādas iespējas scenārijam laikposmā pēc 2020. gada, norādot vai un kā tās sniegtu ieguldījumu, lai sasniegtu ES 2030. gada mērķrādītājus klimata jomā. Ņemot vērā neskaidrības, kas vēl joprojām ietekmē GTP konkrētu īstenošanu, uzskata, ka šajā posmā būtu pārāgri pieņemt lēmumu par režīmu pēc 2020. gada, vienlaikus esot gatavībā pārskatīt situāciju laikus, pirms plānots uzsākt GTP darbību.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Lai samazinātu mazākajiem gaisakuģu operatoriem veicamo administratīvo uzdevumu apjomu, vēl desmit gadus būtu jāpiemēro atbrīvojums nekomerciāliem gaisakuģu operatoriem, kuru emisijas nerasniedz 1000 t CO<sub>2</sub> gadā.

- **Pamattiesības**

Šajā priekšlikuma ir ievērotas pamattiesības un principi, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā. Konkrētāk, tas palīdz sasniegt augstu vides aizsardzības līmeni saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības principu, kā noteikts Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 37. pantā.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

#### **5. CITI ELEMENTI**

- **Konkrēto priekšlikuma noteikumu detalizēts skaidrojums**

Reaģējot uz 39. ICAO asamblejā sasniegto progresu, kā arī nolūkā stimulēt GTP veiksmīgu īstenošanu, lai risinātu problēmas saistībā ar starptautiskās aviācijas radītajām emisijām no 2021. gada, ierosināts izdarīt grozījumus attiecībā uz aviācijas darbībām, uz kurām attiecas ES

ETS. Līdzšinējo pieeju ES ETS piemērošanai, kā noteikts Regulā Nr. 421/2014, ierosināts paplašināt pēc 2016. gada līdz brīdim, kad būs iegūta pietiekama skaidrība par to juridisko instrumentu veidu un saturu, kurus ICAO pieņemusi GTP īstenošanai, lai Eiropas Komisija varētu veikt ES ETS turpmāku izvērtējumu un pārskatīt periodu pēc 2020. gada. Atbilstoši šai pieejai kvotu sadalei no 2017. gada gaisakuģu operatoriem jānotiek tāpat kā 2016. gadā. Šīs kārtības piemērošana gaidāma kvotu sadalei jau 2017. gadā. Tādējādi, kamēr nav stājušies spēkā grozījumi, ES ETS īstenošanai šajā gadā jābūt pēc iespējas atbilstošai un saskaņā ar gaidāmo koplēmuma procedūras galarezultātu.

Priekšlikuma mērķis ir turpināt pašreizējo ES ETS īpaši pozitīvo ietekmi uz vidi, kas gadā ļauj samazināt CO<sub>2</sub> emisijas par aptuveni 17 milj. t. Tas nozīmē, ka aviācija Eiropas Ekonomikas zonā palīdz panākt iekšējos emisijas samazinājumus tāpat kā visas citas nozares. Vienlaikus nodrošinot ES aviācijas emisiju ievērojamu samazinājumu, izmantojot ES ETS, saskaņā ar ES mērķiem klimata jomā, ICAO saglabājas stimulē strādāt pie GTP faktiskas darbības uzsākšanas, lai pasaulē mazinātu klimata pārmaiņu sekas. Pārskatīšanas klauzula ir pozitīvs signāls par ES nodomu piemērot GTP.

#### • **1. pants, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK**

Ar priekšlikumu groza direktīvas 28.a pantu, iestarpina vēl 2 pantus (28.b un 28.c) un groza I pielikumu.

##### **28.a pants**

Tiek grozīts ES ETS direktīvas 28.a pants par atbrīvojumiem, kas piemērojami, pirms tiek īstenota starptautiskā vienošanās, ar kuru piemēro vienotu un globālu tirgus pasākumu. Īstenojot to pašu pieeju, kas paredzēta Regulā (ES) Nr. 421/2014 par laikposmu no 2013. līdz 2016. gadam, ES ETS direktīvas piemērošanai lidojumiem uz/no tālākajiem reģioniem un trešām valstīm piemēro atbrīvojumu uz laikposmu pēc 2016. gada, bet attiecībā uz lidojumiem starp lidlaukiem EEZ to turpina pilnībā piemērot. Ņemot vērā, ka darbības joma paliek kā 2016. gadā, bezmaksas kvotas gaisakuģu operatoriem būs tādā pašā līmenī kā 2016. gadā, tātad proporcionāli iekšējai EEZ darbībai, un lineārā samazinājuma koeficientu, kas piemērojams visām nozarēm saskaņā ar ES ETS direktīvu, piemēros, bet tikai no 2021. gada. Kvotu sadale no īpašajām rezervēm jātraktē vienlīdzīgi, un tādējādi to piešķiršana jākorrigē uz darbības jomu, kurā patlaban ietilpst tikai lidojumi EEZ robežās. Apjomi, kas jāizsola, arī jā saglabā 2016. gada līmenī. Lidojumiem valstīs, ar kurām noslēgts divpusējs līgums par emisiju ierobežošanas un tirdzniecības sistēmu sasaistīšanu, piemēros tikai saskaņā ar minētā līguma noteikumiem.

##### **28.b pants**

ES ETS direktīvai tiek pievienots 28.b pants, lai sagatavotos globāla tirgus pasākuma īstenošanai no 2021. gada. Tajā paredz, ka Komisijai jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par norisēm starpvalstu līmenī, kas saistītas ar GTP īstenošanu, kā arī par trešo valstu darbībām attiecībā uz GTP īstenošanu. Tādējādi Komisijai jāapsver veidi, kā īstenot atbilstošos ICAO instrumentus Savienības tiesību aktos, pārskatot ES ETS direktīvu. To, ja vajadzīgs, var papildināt ar tiesību aktu priekšlikumiem.

##### **28.c pants**

Turklāt, lai sagatavotos GTP īstenošanai, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai nodrošinātu uz gaisakuģu operatoriem attiecināmo emisiju atbilstīgu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju ar mērķi īstenot globālu tirgus pasākumu, kas izstrādāts ICAO.

##### **I pielikums**

Direktīvas 2003/87/EK I pielikums tiek grozīts, atbrīvojumu nekomerciāliem gaisakuģu operatoriem, kas emitē mazāk par 1000 tonnu CO<sub>2</sub> gadā, pagarinot nevis līdz 2020., bet gan līdz 2030. gadam. Ir pierādījies, ka šis ir efektīvs pasākums, kas būtiski samazina administratīvās darbības, kuras nepieciešamas, lai īstenotu ES ETS, turpinot būtiski samazināt emisijas, izmantojot ES ETS. Atbrīvojums par aptuveni 2200 samazināja dalībvalstu regulēto gaisakuģa operatoru skaitu, kuri kopā rada tikai 0,2 % emisiju.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**

**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**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>2</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>3</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) Pušu konferences 21. sesijā (COP 21), kas notika Parīzē no 2015. gada 30. novembra līdz 12. decembrim, tika pieņemts starptautisks nolīgums par to, kā stiprināt globālos pretpasākumus klimata pārmaiņu draudiem. Parīzes nolīgumā *inter alia* ir izvirzīts ilgtermiņa mērķis, kas atbilst mērķim temperatūras pieaugumu pasaulē noturēt krietni zem 2 °C atzīmes, salīdzinot ar pirmsindustriālo līmeni, un turpināt centienus ierobežot līdz 1,5 °C, salīdzinot ar pirmsindustriālo līmeni. Savienības vārdā Parīzes nolīgumu apstiprināja ar Padomes Lēmumu (ES) 2016/1841. Parīzes nolīgums stājās spēkā 2016. gada 4. novembrī. Lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķi, tā puses sagatavos, paziņos un uzturēs spēkā secīgus nacionāli noteiktos devumus.
- (2) Līguma 191. pantā minētie Savienības mērķi vides jomā ir saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, aizsargāt cilvēku veselību, sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, lai risinātu reģionālas vai pasaules vides problēmas, un jo īpaši cīnīties pret klimata pārmaiņām.
- (3) Eiropadome 2014. gada 23.-24. oktobrī noteica saistošu mērķrādītāju līdz 2030. gadam visas ekonomikas mērogā samazināt iekšējās siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. 2015. gada 6. marta sanāksmē Padome šo Savienības un tās dalībvalstu devumu oficiāli apstiprināja par to iecerēto nacionāli noteikto devumu saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos norādīts, ka šis mērķrādītājs Savienībai būtu jāsasniedz kopīgi pēc

---

<sup>2</sup> OV C , , . lpp.

<sup>3</sup> OV C , , . lpp.

iespējas rentablākā veidā, līdz 2030. gadam panākot samazinājumus – salīdzinājumā ar 2005. gadu – par 43 % un 30 % attiecīgi emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS) ietilpstošajās un neietilpstošajās nozarēs, centienu sadalē pamatojoties uz relatīvo IKP uz vienu iedzīvotāju. Visām ekonomikas nozarēm būtu jādod ieguldījums, lai panāktu minētos emisiju samazinājumus.

- (4) Savienība un tās dalībvalstis jau kopš 1997. gada ir centušās panākt starptautisku nolīgumu par aviācijas sektora radīto siltumnīcefekta gāzu ietekmes samazināšanu, un kopš 2008. gada ir spēkā tiesību akti, ar kuriem aviācijas darbību ietekmi uz klimata pārmaiņām ierobežo, izmantojot ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS), kas darbojas kopš 2005. gada. Ar nodomu panākt sekmīgāku virzību Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (ICAO) Savienība jau divas reizes ir pieņēmusi atbrīvojumus no ES ETS uz noteiktu laiku, proti, tās ievērošanas saistības attiecinātas tikai uz emisijām, kas rodas reisos starp lidlaukiem, kuri atrodas Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) teritorijā, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi pret gaisakuģu operatoriem, kas darbojas šajos maršrutos, neatkarīgi no to reģistrācijas vietas. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 421/2014 — pēdējo atkāpi no ES ETS — ievērošanas saistības 2013.–2016. gadā attiecināja tikai uz EEZ iekšējiem lidojumiem, paredzot iespēju, ka pēc minētajā regulā paredzētās pārskatīšanas sistēmā no 2017. gada 1. janvāra varētu ietvert arī lidojumus uz un no lidlaukiem, kas atrodas ārpus EEZ.
- (5) Ņemot vērā, ka ICAO asambleja 2016. gada oktobrī savā 39. sesijā pieņēma rezolūciju par globāla tirgus pasākuma ieviešanu no 2021. gada, ar ko tiks kompensētas starptautiskās aviācijas emisijas, kas pārsniedz 2020. gada līmeni, ir lietderīgi paturēt pašreizējo atbrīvojumu, kamēr tiek strādāts pie globālā tirgus pasākuma veidola un īstenošanas. Šajā sakarā 2018. gadā ICAO ir iecerējusi pieņemt standartus un ieteicamo praksi, kas papildinās rezolūciju un palīdzēs ieviest globālo sistēmu. Tomēr tās reāla ieviešana praksē nozīmē, ka ICAO pusēm ir jārikojas nacionālā līmenī. Tāpat ICAO ir jāizstrādā pārvaldības kārtība, tostarp reģistra sistēma. Šādā situācijā pašreizējo atbrīvojumu no ES ETS saistībām attiecībā uz lidojumiem no un uz trešām valstīm vajadzētu pagarināt — ar nosacījumu, ka ir jāizvērtē ICAO shēmas ieviešana —, lai tādējādi rosinātu virzību ICAO ietvaros un sekmētu ICAO shēmas ieviešanu praksē. Atbrīvojuma pagarināšanas rezultātā izsolāmo un bez maksas izdodamo kvotu apjomam (tostarp no īpašās rezerves) vajadzētu būt tādam pašam kā tam, kas atbilst 2016. gadam, un proporcionālam kvotu nodošanas saistību samazinājumam.
- (6) Tā kā globālā tirgus pasākuma pamatprincipi vēl nav izstrādāti un to īstenošana būs atkarīga no pašu valstu un reģionu iekšējiem tiesību aktiem, ir lietderīgi, tiklīdz ir skaidrība par ICAO globālā tirgus pasākuma raksturu, saturu un īstenošanas juridiskajiem instrumentiem, to izvērtēt vēl pirms tā darbības sākuma un iesniegt ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei. Ziņojumā vajadzētu apskatīt visus ICAO ietvaros pieņemtos standartus vai citus instrumentus, pasākumus, ko trešās valstis veikušas nolūkā ieviest globālo tirgus pasākumu, kuru emisijām piemēro no 2021. gada, un citas nozīmīgas starptautiskas norises (piemēram, UNFCCC un Parīzes nolīguma sakarā pieņemtos noteikumus par oglekļa tirgiem un uzskaiti). Ziņojumā arī vajadzētu apskatīt, kā šos instrumentus iestrādāt Savienības tiesībās, pārskatot ES ETS. Tajā vajadzētu apskatīt arī EEZ iekšējiem lidojumiem piemērojamos noteikumus. Ziņojumam vajadzētu pievienot arī attiecīgu priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei, kas nodrošinātu, ka Savienības saistību izpildē — līdz

2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājumu visas tautsaimniecības mērogā — aviācijas sektors dod pienācīgu artavu.

- (7) Lai varētu pieņemt vispārēji piemērojamus nelegislatīvus aktus, ar kuriem papildinātu vai grozītu dažus nebūtiskus leģislatīvu aktu elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras saskaņā ar Līguma 290. pantu pieņemt aktus par gaisakuģu operatoru emisiju pienācīgu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, kas ir nepieciešami, lai varētu īstenot ICAO pašlaik izstrādāto globālo tirgus pasākumu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (8) Vienkāršības labad un nolūkā samazināt mazākajiem gaisakuģu operatoriem veicamos administratīvos uzdevumus nekomerciālus gaisakuģu operatorus, kuru emisijas nesasniedz 1000 t CO<sub>2</sub> gadā, vēl desmit gadus vajadzētu uzskatīt par Direktīvas 2003/87/EK prasībām atbilstošiem, un šo desmit gadu laikā būtu jāizstrādā pasākumi, kas nodrošina, ka nākotnē emisiju samazināšanā ir iesaistīti visi operatori.
- (9) Ir būtiski nodrošināt gaisakuģu operatoriem un valstu iestādēm juridisko noteiktību attiecībā uz nodošanas termiņu — 2018. gada 30. aprīli —, kas minēts Direktīvā 2003/87/EK. Tāpēc šo regulu vajadzētu piemērot no dienas, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.
- (10) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva 2003/87/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

#### 1. pants

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 28.a pantu groza šādi:
  - (a) panta 1. punktu groza šādi:
    - i. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
      - (a) attiecībā uz visām emisijām, kuras rodas lidojumos no/uz lidlaukiem, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ), katrā kalendārajā gadā no 2013. gada 1. janvāra, ievērojot 28.b pantā minēto pārskatīšanu;
      - (b) attiecībā uz visām emisijām, kuras rodas lidojumos starp lidlauku, kas atrodas tālākajos reģionos Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 349. panta nozīmē, un lidlauku, kas atrodas citā EEZ reģionā, katrā kalendārajā gadā no 2013. gada 1. janvāra, ievērojot 28.b pantā minēto pārskatīšanu.”;
    - ii. punkta c) apakšpunktu svītro;
  - (b) panta 2. punktu groza šādi:
    - i. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Atkāpjoties no 3.d līdz 3. f panta un līdz brīdim, kad stājušies spēkā grozījumi pēc 28.a pantā minētās pārskatīšanas, no 2017. gada 1. janvāra gaisakuģu operatoriem katru gadu piešķir tādu kvotu apjomu, kas atbilst 2016. gada apjomam. No 2021. gada šim kvotu apjomam piemēro 9. pantā minēto lineāro koeficientu.”;

ii. punkta trešo daļu svītrot;

(c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Atkāpjoties no 3.d panta 3. punkta, kvotu daudzumu, kas jāizsola katrai dalībvalstij no 2013. gada 1. janvāra, samazina tā, lai tas atbilstu to uz dalībvalsti attiecināto aviācijas emisiju daļai, kas radušās lidojumos, kuriem nepiemēro šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā paredzēto atkāpi.”;

(d) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

“Šā panta 1. punktu valstīm, ar kurām noslēgti 25. vai 25.a pantā minētie līgumi, piemēro tikai saskaņā ar attiecīgā līguma noteikumiem.”;

(2) iestarpina šādus 28.b un 28.c pantus:

#### *"28.b pants*

##### *Komisijas ziņojums par ICAO globālā tirgus pasākuma īstenošanu*

1. Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei ziņo par attiecīgajiem ICAO standartiem vai citiem juridiskiem instrumentiem, kā arī par pasākumiem, ko trešās valstis veikušas nolūkā ieviest globālo tirgus pasākumu, kuru emisijām piemēro no 2021. gada, un citām nozīmīgām starptautiskām norisēm.
2. Ziņojumā vajadzētu apskatīt, kā šos ICAO instrumentus Savienības tiesībās var iestrādāt, pārskatot šo direktīvu. Ziņojumā arī apskata noteikumus, kas pēc vajadzības piemērojami lidojumiem Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ).
3. Ziņojumam var pievienot Eiropas Parlamentam un Padomei adresētus priekšlikumus grozīt, svītrot, pagarināt vai aizstāt 28.a pantā paredzētos atbrīvojumus saskanīgi ar Savienības saistībām līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājumu visas tautsaimniecības mērogā.

#### *28.c pants*

##### *Noteikumi par monitoringu, ziņošanu un verifikāciju globālā tirgus pasākuma vajadzībām*

1. Komisija pieņem noteikumus par monitoringu, ziņošanu un verifikāciju ICAO pašlaik izstrādātā globālā tirgus pasākuma īstenošanas vajadzībām. Šo noteikumu pamatā ir tie paši principi, uz kuriem balstīta 14. panta 1. punktā minētā regula, un tie nodrošina, ka iesniegtie emisiju ziņojumi tiek verificēti jeb pārbaudīti saskaņā ar 15. pantu.
  2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģēto aktu saskaņā ar [23]. pantu.”;
- (3) I pielikuma k) apakšpunktā “2020. gadu” aizstāj ar “2030. gadu”.

*2. pants*

Šī regula stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs*