

Briselē, 25.3.2025.
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmas – otro izdevumu

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar ko nosaka nostāju, kas Eiropas Savienības (“Savienība” jeb “ES”) vārdā jāieņem attiecībā uz paziņošanu par atšķirībām no Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma saistībā ar standartiem un ieteicamo praksi vides aizsardzības jomā.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Čikāgas konvencija, ICAO un Parīzes nolīgums

Čikāgas konvencijas (“Čikāgas konvencija” jeb “konvencija”) mērķis ir regulēt starptautisko gaisa transportu. Konvencija stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī, un ar to tika izveidota Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (“ICAO”).

ICAO ir specializēta Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūra, kas izstrādā starptautiskus standartus, praksi un politiku attiecībā uz starptautisko civilo gaisa transportu drošuma, drošības, aeronavigācijas, vides, atvieglošanas un ekonomikas jautājumu jomā.

Eiropas Savienības dalībvalstis (“ES dalībvalstis”) ir Čikāgas konvencijas līgumslēdzējas valstis un ICAO locekles, savukārt Savienībai ir novērotājas statuss ICAO.

Saskaņā ar konvencijas 54. pantu ICAO Padome pieņem starptautiskos standartus un ieteicamo praksi.

Parīzes nolīgums tika pieņemts Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Pušu konferencē 2015. gada decembrī. Tā mērķis ir ierobežot globālo temperatūras pieaugumu zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties ierobežot temperatūras kāpumu līdz 1,5 °C.

Visas ES dalībvalstis un Savienība ir Parīzes nolīguma puses.

2.2. CORSIA – Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējums

Pēc Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 1. grozījuma pieņemšanas ICAO Padome 2023. gada martā savā 228. sesijā pieņēma Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmas (CORSIA)¹ – otro izdevumu.

Otrais izdevums stājās spēkā 2024. gada 1. janvārī.

Jautājums, uz kuru attiecas Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējums, ir Savienības kompetencē, tāpēc tas tiek īstenots ES dalībvalstīs, izmantojot Savienības tiesību aktus.

Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu ICAO līgumslēdzējām valstīm ir jāpaziņo ICAO par atšķirībām starp to noteikumiem vai praksi un noteikumiem vai praksi, kas paredzēta(-i) attiecīgajā starptautiskajā standartā.

¹ 16. pielikums. Vides aizsardzība. IV sējums. Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), 2. izdevums, 2023. gada jūlijs.

Saskaņā ar ICAO norādījumiem² izšķir trīs dažādu kategoriju atšķirības, kuras var reģistrēt, izmantojot Atšķirību elektroniskās iesniegšanas (EFOD) sistēmu. T.i., “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi (SARP)” (A kategorija). Šo kategoriju piemēro, ja valsts regulējums ir stingrāks par attiecīgo SARP vai uzliek tādu pienākumu pielikuma darbības jomā, kas SARP nav ietverts. Tas ir īpaši svarīgi, ja ICAO līgumslēdzēja valsts pieprasa augstāku standartu, kas ietekmē citu ICAO līgumslēdzēju valstu gaisakuģu ekspluatāciju tās teritorijā un virs tās. “Atšķirīgs pēc būtības vai citi līdzekļi atbilstības panākšanai” (B kategorija). Šo kategoriju piemēro, ja valsts regulējums pēc būtības atšķiras no attiecīgā ICAO standarta un ieteicamās prakses (SARP) vai ja valsts regulējums no attiecīgā SARP atšķiras pēc sava principa, veida vai sistēmas, taču ne vienmēr uzliek papildu pienākumu. Kā arī – “Mazāk aizsargājošs vai daļēji īstenots / nav īstenots” (C kategorija). Šo kategoriju piemēro, ja valsts regulējums ir mazāk aizsargājošs nekā attiecīgais SARP vai ja nav izsludināts neviens valsts regulējums, lai pilnībā vai daļēji nodrošinātu attiecīgo SARP.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM ES UN TĀS DALĪBVALSTU VĀRDĀ

3.1. Atbilstība ES ETS saistībām

ES īsteno reģionālu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (“ES ETS”). ES ETS ir emisiju ierobežošanas un tirdzniecības sistēma, kas kopš 2012. gada aptver siltumnīcefekta gāzu emisijas no aviācijas darbībām. Tā ierobežo kopējo emisiju maksimālo apjomu un ļauj emitētājiem pirkt un pārdot kvotas, lai izpildītu savas saistības, tādējādi veicinot emisiju rentablu samazināšanu.

2023. gadā tika pieņemta Direktīva (ES) 2023/958³, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK⁴. Tā pastiprināja ES ETS prasības attiecībā uz emisijām no visām lielajām aviosabiedrībām, kas veic lidojumus EEZ ietvaros, uz Šveici un uz Apvienoto Karalisti. Tajā tika iekļauti arī noteikumi par globālā tirgus pasākuma CORSIA īstenošanu attiecībā uz emisijām, ko rada Eiropas Ekonomikas zonā bāzētās aviosabiedrības.

Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 25.a panta 3. punktu Komisija katru gadu pieņem [īstenošanas aktu ar] to valstu sarakstu, kuras nav EEZ valstis, Šveice un Apvienotā Karaliste un kuras tiek uzskatītas par tādām, kas piemēro CORSIA. Proti, attiecībā uz 2023. gadu tā bija Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/622⁵ un attiecībā uz 2024. gadu – Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/2850⁶.

² Atšķirību paziņošanas un publicēšanas rokasgrāmata (dok. 10055).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/958 (2023. gada 10. maijs), ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā un globālā tirgus pasākuma pienācīgu īstenošanu (OV L 130, 16.5.2023., 115.–133. lpp.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32.–46. lpp.).

⁵ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/622 (2024. gada 22. februāris) par to valstu sarakstu, kuras Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK vajadzībām uzskata par tādām, kas attiecībā uz emisijām 2023. gadā piemēro CORSIA (OV L, 2024/622, 23.2.2024.).

⁶ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/2850 (2024. gada 11. novembris) par to valstu sarakstu, kuras Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK vajadzībām uzskata par tādām, kas attiecībā uz emisijām 2024. gadā piemēro CORSIA (OV L, 2024/2850, 12.11.2024.).

Komisija pieņēma arī Īstenošanas regulu (ES) 2024/1879⁷, ar ko nosaka noteikumus, kā Direktīva 2003/87/EK piemērojama attiecībā uz izlīdzināšanas prasību aprēķināšanu *CORSIA* vajadzībām, un atjaunināja Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 par emisiju monitoringu un ziņošanu⁸.

Turklāt saskaņā ar minētās direktīvas [2003/87/EK] 28.c pantu Komisijai ir jāpieņem deleģētie akti attiecībā uz atbilstīgu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju *CORSIA* īstenošanas vajadzībām. Pirmais šāds akts bija Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/1603⁹.

Arī pēc šo dažādo tiesību aktu pieņemšanas joprojām pastāv atšķirības starp attiecīgajiem noteikumiem Direktīvā 2003/87/EK, tās saistītajās īstenošanas regulās un Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma noteikumiem, kuri ietekmē to, kā ES un tās dalībvalstis īsteno *CORSIA*.

Ar šo lēmumu atjaunina Padomes Lēmumu 2018/2027¹⁰, ar kuru tika paredzēta sākotnēji konstatēto atšķirību paziņošana. Sākotnējos paziņojumos par atšķirībām tika norādīts, ka atšķirības pastāv gan attiecībā uz monitoringa, ziņošanas un verifikācijas prasībām, gan izlīdzināšanas prasībām.

Paredzētā akta priekšmets attiecas uz jomu, kura saskaņā ar LESD 3. panta 2. punkta pēdējo daļu ir Savienības ekskluzīvā ārējā kompetencē, jo paredzētā akta darbības joma ir emisijas kvotu tirdzniecība, uz kuru lielā mērā attiecas Savienības noteikumi, it īpaši ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas direktīva, Monitoringa un ziņošanas regula, kā arī Akreditācijas un verifikācijas regula.

3.2. Atbilstība *CORSIA* prasībām

3.2.1. Administrēšana

Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 51. panta 1. punktu katrs gaisakuģa operators veic monitoringu un ziņo par emisijām visos lidojumos, kurus šis gaisakuģa operators veicis pārskata periodā un par kuriem šis gaisakuģa operators ir atbildīgs. Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 1.2.6. punktā ir paredzēts izņēmums, kas nav iekļauts Direktīvā 2003/87/EK: gaisakuģa operatoram pilnībā piederošu meitasuzņēmumu, kurš ir likumīgi reģistrēts tajā pašā valstī, kopā ar tā īpašnieku var uzskatīt par vienu konsolidētu gaisakuģa operatoru. ES ETS noteikumi paredz, ka katram gaisakuģa operatoram ir jābūt savam monitoringa plānam un jāziņo par savām emisijām saskaņā ar standarta procedūru, t. i., atsevišķi no citiem gaisakuģu operatoriem, pat ja tie ir pilnībā piederoši minētajiem operatoriem.

⁷ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/1879 (2024. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka noteikumus, kā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK piemērojama attiecībā uz izlīdzināšanas prasību aprēķināšanu *CORSIA* vajadzībām (OV L, 2024/1879, 10.7.2024.).

⁸ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/2066 (2018. gada 19. decembris) par siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK un ar ko groza Komisijas Regulu (ES) Nr. 601/2012 (OV L 334, 31.12.2018., 1.–93. lpp.).

⁹ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/1603 (2019. gada 18. jūlijs), ar ko attiecībā uz pasākumiem, kurus Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija noteikusi aviācijas emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas nolūkā, lai īstenotu globālu tirgus pasākumu, papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (OV L 250, 30.9.2019., 10.–13. lpp.).

¹⁰ Padomes Lēmums (ES) 2018/2027 (2018. gada 29. novembris) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā pirmo izdevumu – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (*CORSIA*) (OV L 325, 20.12.2018., 25.–28. lpp.).

Šis ierobežojums, kas ir papildu noteikums Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktajam standartam, būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 1. nodaļas 1.2.6. punktu.

Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 68. pantu gaisakuģa operatori [katru gadu] līdz 31. martam iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu savām par gada emisijām. Savukārt konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 1.2.7. punktā ir noteikts, ka ICAO līgumslēdzējas valstis un gaisakuģu operatori ievēro 1. papildinājumā noteikto termiņu. 2024.–2026. gada, 2027.–2029. gada, 2030.–2032. gada un 2033.–2035. gada periodam noteiktais termiņš, kurā verificētais emisiju ziņojums jāiesniedz valstij, ir katra gada 30. aprīlis. Attiecīgi gaisakuģu operatoriem saskaņā ar ES tiesību aktiem gada emisiju ziņojums ir jāiesniedz vienu mēnesi agrāk.

Šis ierobežojums, kas ir papildu noteikums Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktajam standartam, būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 1. nodaļas 1.5. punktu.

3.2.2. Gaisakuģa operatora gada emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MZV)

Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā ir izklāstītas aviācijas darbības, kas ietilpst ES ETS darbības jomā. Papildus lidojumiem, kas noteikti Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2.1.1. punktā, monitoringa prasības neattiecas arī uz šādiem lidojumiem no EEZ valsts vai uz to: lidojumi saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, lidojumi zinātniskai pētniecībai un gaisakuģu testēšanai un lidojumi sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei. Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā šāds atbrīvojums ir noteikts tikai valsts, militārajiem, humānās palīdzības, medicīniskās palīdzības un ugunsdzēsības lidojumiem, kā arī lidojumiem pirms vai pēc humānās palīdzības, medicīniskās palīdzības vai ugunsdzēsības lidojuma ar nosacījumu, ka šādi lidojumi ir veikti ar to pašu gaisakuģi un ar tiem ir bijis jāveic saistītas humānās palīdzības, medicīniskās palīdzības vai ugunsdzēsības darbības vai pēc tam jāpārvieta gaisakuģis nākamās darbības veikšanai. Šis atbrīvojums ir vēl viena atšķirība, kas jāiesniedz ICAO kā C kategorijas atšķirība “Daļēji īstenots”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.1.1. punktu.

Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK IV pielikumu ir jāziņo par katra lidojuma faktisko degvielas patēriņu, iekļaujot arī palīgdzinēja patērēto degvielu. Tāpēc saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 gaisakuģu operatoriem, kas pārsniedz ES ETS noteikto mazo emitētāju sliekšņvērtību, nolūkā ziņot par savām gada CO₂ emisijām, ko radījuši starptautiskie lidojumi, kā degvielas patēriņa monitoringa metode būtu jāizmanto metode A vai metode B. Ir jāizmanto viena metode neatkarīgi no tā, vai uz lidojumiem attiecas / neattiecas izlīdzināšanas prasības.

Tomēr atbilstīgi Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. papildinājumam gaisakuģu operatori var izvēlēties degvielas patēriņa monitoringa metodi no piecām ICAO SARP ietvertajām metodēm, arī A un B metodi. Turklāt saskaņā ar Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļu gaisakuģu operatori var izvēlēties izmantot degvielas patēriņa monitoringa metodes tikai, lai ziņotu par lidojumiem, uz kuriem attiecas izlīdzināšanas prasības, un izmantot emisiju novērtēšanas rīku, lai ziņotu par lidojumiem, uz kuriem izlīdzināšanas prasības neattiecas.

Šie ierobežojumi saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, kas ir papildu noteikumi Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktajam standartam, būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartus vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.2.1.3.1., 2.2.1.3.2., 2.2.1.3.3., 2.2.1.3.4., 2.2.1.3.5. un 2.2.1.3.6. punktu; tajos paredzētas atkāpes attiecībā uz to, kad pielietot degvielas patēriņa monitoringa metodi un kad iesniegt atjauninātus emisiju monitoringa plānus.

Mazo emitētāju sliekšņvērtība, kas noteikta Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 55. panta 1. punktā, atšķiras no CORSIA SARP noteiktās sliekšņvērtības. Par maziem emitētājiem uzskata gaisakuģu operatorus, kas nodrošina mazāk nekā 243 lidojumus periodā trīs secīgos četru mēnešu periodos, un gaisakuģu operatorus, kas nodrošina lidojumus ar kopējo gada emisiju daudzumu, kas mazāks par 25 000 tonnām CO₂ gadā.

Šī definīcija, kas ir papildu noteikums Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2.2.1.3.1. punktā noteiktajam standartam, ir vēl viena atšķirība, kas būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartus vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.2.1.3.1. punktu, ko piemēro gaisakuģu operatoriem, kuru CO₂ emisijas starptautiskos lidojumos gadā pārsniedz 50 000 tonnu.

Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 52. pantu gaisakuģa operators monitoringa plānu kompetentajai iestādei iesniedz vēlākais četrus mēnešus pirms tas uzsāk aviācijas darbības, uz kurām attiecas Direktīvas 2003/87/EK I pielikums. Gaisakuģu operatori, kas veic šādu darbību (kuru nevarēja paredzēt četrus mēnešus pirms darbības sākšanas) pirmo reizi, monitoringa plānu kompetentajai iestādei iesniedz bez liekas kavēšanās, ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc minētās darbības veikšanas.

SARP noteiktais termiņš atšķiras no Direktīvā 2003/87/EK noteiktā. Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā ir noteikts, ka ICAO līgumslēdzējas valstis un gaisakuģu operatori ievēro 1. papildinājumā noteikto termiņu. Tie ir jāiesniedz tikai vienu reizi, ja vien nav nepieciešama to pārskatīšana. Jaunie operatori [jaunas iekārtas gaisakuģa operatori] emisiju monitoringa plānus iesniedz trīs mēnešu laikā pēc tam, kad uz tiem sākusi attiekties piemērošanas joma. Citi gaisakuģu operatori (uz kuriem pirmo reizi attiecas piemērošanas joma, taču kuri nekvalificējas kā jauni operatori) plānus iesniedz trīs mēnešu laikā.

Šie ierobežojumi, kas ir papildu noteikumi Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktajam standartam, būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.2.2.1., 2.2.2.2. un 2.2.2.3. punktu.

Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 68. pantu un Īstenošanas regulas (ES) 2018/2067 27. panta 2. punktu gan emisiju ziņojumu, gan verifikācijas ziņojumu savas administrējošās valsts kompetentajai iestādei iesniedz tikai gaisakuģu operatori. Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2.4.1.5. punktā ir noteikts, ka emisiju ziņojuma un ar to saistītā verifikācijas ziņojuma kopiju valstij atsevišķi iesniedz gan gaisakuģa operators, gan verifikācijas iestāde.

Šī atšķirība no Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktā standarta būtu jāiesniedz ICAO kā B kategorijas atšķirība “Citi līdzekļi, kā panākt atbilstību ICAO standartam vai ieteicamai praksei (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.4.1.5. punktu.

Īstenošanas regulas (ES) 2018/2067 3. pantā ir paredzēti nosacījumi, kuriem jāatbilst, lai subjekts varētu būt akreditēts verificētājs: t. i., juridiska persona vai cits tiesību subjekts, kas veic verificācijas darbības saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2067 un ko akreditējusi valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008 un Īstenošanas regulu (ES) 2018/2067, vai verificācijas ziņojuma izdošanas brīdī citādi pilnvarota fiziska persona, neskarot Īstenošanas regulas (ES) 2018/2067 5. panta 2. punktu. Tas nozīmē, ka emisiju ziņojumu verificē verificētāji, kas atrodas EEZ teritorijā; šāds kritērijs nav iekļauts SARP.

Šī atšķirība no Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktā standarta būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.4.2.1. punktu.

Visbeidzot, saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 66. panta 2. punktu gaisakuģu operatori novērš datu iztrūkumu, izmantojot vai nu konservatīvas datu surogātvērtības, vai datus no emisiju aplēses rīka, ar nosacījumu, ka datu iztrūkums nepārsniedz 5 % no visiem paziņotajiem lidojumiem, t. i., visiem starptautiskajiem lidojumiem. Ja tas pārsniedz šo sliekšņvērtību, gaisakuģa operators veic labojošus pasākumus, lai uzlabotu monitoringa metodiku.

Šis atšķirība, kas ir papildu noteikums Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktajam standartam, būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.5.1.1. punktu, kas piemēro sliekšņvērtību 5 % apmērā attiecībā uz starptautiskajiem lidojumiem, uz kuriem attiecas izlīdzināšanas prasības.

3.2.3. Izlīdzināšanas prasības

Īstenošanas regulā (ES) 2024/1879 ir noteikta izlīdzināšanas prasību aprēķināšana, kas attiecas uz emisijām periodā no 2023. gada 1. janvāra līdz 2026. gada 31. decembrim.

Aprēķina formula ir šāda:

$OR_y = OE_y * SGF_y$, kur:

OR_y = gaisakuģa operatora izlīdzināšanas prasības konkrētajā gadā y ;

OE_y = gaisakuģa operatora CO₂ emisijas starptautiskos lidojumos konkrētajā gadā y ;

SGF_y = nozares pieauguma koeficients.

Šī formula atbilst SARP aprēķināšanas metodei, savukārt Direktīvas 2003/87/EK 25.a panta 3. punktā ir noteikts, ka jāpublicē to valstu saraksts, kuras tiek uzskatītas par tādām, kas piemēro CORSIA. Šis saraksts katru gadu tiek atjaunināts, lai paziņotu jaunās valstis, kas brīvprātīgi pievienojušās CORSIA, taču tas joprojām atšķiras no ICAO saraksta, jo tajā nav iekļautas EEZ valstis, Šveice un Apvienotā Karaliste, jo šīs valstis piemēro savas reģionālās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas¹¹ lidojumiem EEZ iekšienē un starp EEZ valstīm un Šveici un Apvienoto Karalisti.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32.–46. lpp.), 2020. gada Rīkojums par siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (grozījums) (2020. gada tiesību akts Nr. 1557), Nolīgums

Tas nozīmē, ka pat tad, ja EEZ valstis ziņo ICAO par savām emisijām saskaņā ar SARP metodiku, lai atvieglotu nozares pieauguma koeficienta aprēķināšanu, tās neaprēķina izlīdzināšanas prasības lidojumiem, uz kuriem attiecas reģionālās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas.

Reģionālo emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu piemērošana starptautiskajiem lidojumiem starp EEZ valstīm un lidojumiem starp EEZ un Šveici un Apvienoto Karalisti uzliek pienākumu gaisakuģu operatoriem uzskaitīt šo lidojumu radītās emisijas. Vides aspektu ziņā ES ETS ir stingrāks instruments nekā CORSIA, jo tā ietver ne tikai uz emisijas, kas pārsniedz CORSIA bāzlīniju, bet arī daudz lielāku daļu no kopējām emisijām.

2022. gadā ES ETS ietvertās EEZ iekšējā mēroga emisijas sasniedza 49,1 Mt CO₂. Kopējais piešķirto kvotu apjoms bija aptuveni 27 miljoni. 2022. gadā bezmaksas iedalīto kvotu apjoms bija 23,1 miljons un tika izsolīti aptuveni 3,7 miljoni aviācijas kvotu¹². Tādējādi 2022. gadā tika aptverti vairāk nekā 50 % emisiju, turklāt ES ETS kļūs arvien stingrāka, pakāpeniski atceļot bezmaksas kvotas aviācijas nozarei 2024.–2026. gada periodā, paredzot 25 % samazinājumu 2024. gadā, 50 % samazinājumu 2025. gadā un pilnīgu bezmaksas kvotu atcelšanu no 2026. gada.

Vismaz līdz 2026. gada 31. decembrim šīs emisijas, uz kurām attiecas reģionālās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas un uz kurām tādējādi neattiecas CORSIA izlīdzināšanas pienākums EEZ bāzētiem gaisakuģu operatoriem, ir attiecināmas uz lidojumiem starp EEZ valstīm un lidojumiem starp EEZ un Šveici un Apvienoto Karalisti.

Salīdzinājumam – ja CORSIA izlīdzināšanas prasības būtu jāpiemēro lidojumiem, uz kuriem jau attiecas ES ETS, pamatojoties uz AERO-MS veikto modelēšanu, 2024. gadā tās sasniegtu 5 Mt CO₂.

Tādējādi starp EEZ valstīm un starp EEZ un Šveici un Apvienoto Karalisti veikto lidojumu aptvērums vides aspektu ziņā ir stingrāks.

Šis ierobežojums, kas ir papildu noteikums Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktajam standartam, būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 3. nodaļas 3.1.4. un 3.2.1. punktu.

Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2024/1879 4. panta 4. punktu, ja gaisakuģa operatora izlīdzināšanas prasību summa konkrētā piemērošanas perioda trīs gados ($OR_1 + OR_2 + OR_3$) ir mazāka nekā 3000 tonnas CO₂, EEZ dalībvalsts pēc gaisakuģa operatora pieprasījuma drīkst minētajam gaisakuģa operatoram izlīdzināšanas prasības par minēto periodu neaprēķināt. Savukārt Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā gaisakuģa operatoram, kas atbilst attiecīgās nodaļas 3.4.2. punkta nosacījumiem, nav izlīdzināšanas prasību, taču tas var izvēlēties brīvprātīgi kompensēt šīs emisijas. Vienīgā atšķirība – tā vietā, lai brīvprātīgi izvēlētos pildīt attiecīgo pienākumu, gaisakuģa operatoram ir iespēja no tā atteikties.

Šis ierobežojums, kas ir papildu noteikums Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktajam standartam, būtu jāiesniedz ICAO kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi (SARP)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā

starp Eiropas Savienību un Šveices Konfederāciju par siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu sasaisti (OV L 322, 7.12.2017., 3.–26. lpp.).

¹² Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par Eiropas oglekļa tirgus darbību 2022. gadā saskaņā ar 10. panta 5. punktu un 21. panta 2. punktu Direktīvā 2003/87/EK.

ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 3. nodaļas 3.4.2. punktu.

3.2.4. Atbilstīgās vienības

Pamatojoties uz Direktīvas 2003/87/EK 11.a pantu par projekta pasākumiem, kredītiem ir jāatbilst noteiktam skaitam kritēriju, lai tos varētu uzskatīt par atbilstīgiem *CORSIA* izlīdzināšanas prasību izpildei.

Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a panta 8. punktu Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros uzskaitītas vienības, kas ir atbilstīgas, lai EEZ gaisakuģu operatori varētu tās izmantot *CORSIA* prasību izpildei. Tās ietver vienības, kuras *ICAO* Padome ir noteikusi par atbilstīgām, ja to izcelsme ir valstīs, kas piedalās *CORSIA* un ir Parīzes nolīguma puses.

Šis ierobežojums, kas papildina Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 4.2.1. punktā noteikto standartu, būtu jāiesniedz *ICAO* kā A kategorijas atšķirība “Stingrāks vai pārsniedz *ICAO* standartu vai ieteicamo praksi (*SARP*)”. Tas ir pamats paziņojumam saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu attiecībā uz šās konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 4. nodaļas 4.2.1. punktu, kurā norādīts: “*CORSIA* atbilstīgās emisijas vienības ir tikai tās vienības, kas aprakstītas *ICAO* dokumentā “*CORSIA* atbilstīgo emisiju vienības” un kas atbilst *CORSIA* emisiju vienību atbilstības kritērijiem, kuri ietverti *ICAO* dokumentā “*CORSIA* emisiju vienību atbilstības kritēriji”.

Papildus iepriekš minētajām prasībām Direktīvas 2003/87/EK 11.a panta 1. punktā ir paredzēta vēl divu citu veidu kredītu pieņemšana:

- kredīti, kurus atzinušas nolīgumu puses saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 5. punktu;
- kredīti, kuri izdoti attiecībā uz Savienības līmeņa projektiem saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 24.a pantu.

Proti, 11.a panta 5. punktā ir atsauce uz nolīgumiem, kas noslēgti ar trešām valstīm, konkrēti norādot izmantošanas apjomu. Līdz šim šādi nolīgumi ar trešām valstīm nav noslēgti.

Savukārt 11.a panta 1. punkta d) apakšpunktā ir atsauce uz kredītiem, kuri izdoti attiecībā uz Savienības līmeņa projektiem saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 24.a pantu. Līdz šim nav šādu projektu saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 24.a pantu.

Tā kā šādi kredīti vēl nav atzīti vai izdoti, *ICAO* nav nekavējoties jāinformē par iespējamu atšķirību Savienības tiesību aktos, kas praksē vēl nav notikusi.

ES dalībvalstīm ir pienākums nekavējoties paziņot *ICAO*, tiklīdz šo kredītu atzīšana vai izdošana būs juridiski iespējama. Šādā gadījumā Komisijai būtu attiecīgi jāinformē Padome ar informatīvu piezīmi, un ES dalībvalstīm saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu nekavējoties būtu jāpaziņo *ICAO* par izrietošajām atšķirībām no Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 4. nodaļas 4.2.1. punkta, kā noteikts šā Padomes lēmuma 3. panta 13. un 14. punktā. Šīs atšķirības *EFOD* (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā tiks apzīmētas kā B kategorijas atšķirības “Citi līdzekļi atbilstības panākšanai”.

3.3. Ziņošana Komisijai par atšķirību

Pēc atšķirību iesniegšanas *ICAO* un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc šā Padomes lēmuma pieņemšanas ES dalībvalstis informē Komisiju par iesniegtajām atšķirībām. Tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu šā Padomes lēmuma noteikumu ievērošanu.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras locekle vai nolīguma puse¹³.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”¹⁴.

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

ICAO ir struktūra, kas izveidota ar starptautisku nolīgumu, proti, Čikāgas konvenciju.

Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 90. pantu Savienībai ir saistoša Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma otrā izdevuma pieņemšana.

Paziņošanai par atšķirībām, kas jāveic ES dalībvalstīm, ir juridiskas sekas, jo tā var ietekmēt to, kā dalībvalstis īsteno ICAO standartus jomā, uz kuru attiecas kopīgi noteikumi.

Tādēļ ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

Saskaņā ar LESD 192. panta 1. punktu un 191. pantu Eiropas Savienība palīdz sasniegt *inter alia* šādus mērķus: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti; sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, risinot reģionālas un pasaules vides problēmas un jo īpaši cīnoties pret klimata pārmaiņām.

4.2.1. Principi

Lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti, no kuriem viens ir klasificējams kā galvenais, bet otrs ir tikai pakārtots, lēmums saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, kas nepieciešams galvenajam jeb dominējošajam mērķim vai komponentam.

¹³ Eiropas Savienības Tiesas 2014. gada 7. oktobra spriedums, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

¹⁴ Eiropas Savienības Tiesas 2014. gada 7. oktobra spriedums, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paziņošanai par atšķirībām, kas jāveic ES dalībvalstīm, ir juridiskas sekas, jo tā var ietekmēt to, kā dalībvalstis īsteno ICAO standartus jomā, uz kuru attiecas kopīgi noteikumi.

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz klimata politiku starptautiskās aviācijas kontekstā.

Tādēļ ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 192. panta 1. punkts.

4.3. Secinājumi

Ierosinātā lēmuma juridiskais pamats ir LESD 192. panta 1. punkts saistībā ar 218. panta 9. punktu.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmas – otro izdevumu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Čikāgas konvencija par starptautisko civilo aviāciju ("konvencija"), kuras mērķis ir regulēt starptautisko gaisa transportu, stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī. Ar to izveidoja Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju ("ICAO").
- (2) Savienības dalībvalstis ("ES dalībvalstis") ir minētās konvencijas līgumslēdzējas valstis un ICAO locekles, savukārt Savienībai ir novērotāja statuss dažās ICAO struktūrās.
- (3) Saskaņā ar konvencijas 54. pantu ICAO Padome var pieņemt starptautiskos standartus un ieteicamo praksi ("SARP").
- (4) Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Pušu konferences 21. sesija noslēdzās 2015. gada decembrī, pieņemot Parīzes nolīgumu, kura mērķis ir ierobežot globālo temperatūras pieaugumu zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu ierobežot līdz 1,5 °C. Visām ekonomikas nozarēm, t. sk. starptautiskajai aviācijai, būtu jāpalīdz īstenot minētos emisiju samazinājumus.
- (5) ICAO 39. ģenerālā asambleja 2016. gadā nolēma izstrādāt globālu tirgū balstītu mehānismu, lai starptautiskās aviācijas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas ierobežotu 2020. gada līmenī¹⁵. Savienības nostāja šajā jautājumā tika noteikta ar Padomes Lēmumu (ES) 2016/915¹⁶.
- (6) ICAO Padome tās 214. sesijas desmitajā sanāksmē pieņēma konvencijas 16. pielikuma IV sējuma pirmo izdevumu: Starptautiskie standarti un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma ("CORSIA").

¹⁵ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf.

¹⁶ Padomes Lēmums (ES) 2016/915 (2016. gada 30. maijs) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz starptautisku aktu, kurš jāizstrādā ICAO struktūrās un kurš ir paredzēts, lai no 2020. gada īstenotu vienotu globālu tirgus pasākumu attiecībā uz starptautiskās aviācijas radītajām emisijām (OV L 153, 10.6.2016., 32. lpp.).

- (7) ICAO Padome savā 228. sesijā pieņēma Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 1. grozījumu, kas izriet no Aviācijas vides aizsardzības komitejas ierosinātajiem grozījumiem un 2022. gada *CORSIA* periodiskās pārskatīšanas rezultātiem. Tā rezultātā sagatavotais Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma otrais izdevums stājas spēkā 2024. gada 1. janvārī.
- (8) Ņemot vērā to, ka pastāv zināmas atšķirības starp Savienības tiesību aktiem un Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma otro izdevumu, ir jānosaka Savienības nostāja attiecībā uz paziņošanu par atšķirībām saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu.
- (9) Šajā posmā tiek ierosināts paziņot, kā aprakstīts turpmāk, par izrietošajām atšķirībām, jo ir pieņemti attiecīgie ES tiesību akti par *CORSIA* īstenošanu ES.
- (10) Kā tika paziņots ICAO Sekretariātam un Sekretariāts to ir atzinis, gada CO₂ emisijas visiem valstu pāriem, par kuriem dalībvalstis ICAO Sekretariātam paziņojušas, jo uz tiem attiecas izlīdzināšanas prasības, neskar izlīdzināšanas prasību aprēķināšanu un *CORSIA* atbilstīgo vienību daudzumu, kas jāanulē, lai pierādītu atbilstību.
- (11) Konvencijas 38. pants attiecas uz atkāpēm no starptautiskiem standartiem un procedūrām. Saskaņā ar tā nosacījumiem jebkura ICAO līgumslēdzēja valsts, kurai nav iespējams visos aspektos izpildīt jebkuru šādu starptautisku standartu vai procedūru vai pēc to grozīšanas pilnībā saskaņot savus noteikumus vai praksi ar jebkuru starptautisku standartu vai procedūru vai kura uzskata par nepieciešamu pieņemt noteikumus vai praksi, kas jebkurā attiecīgā aspektā atšķiras no starptautiskā standartā noteiktā regulējuma vai prakses, par atšķirībām starp tās praksi un praksi, kas noteikta ar starptautisko standartu, nekavējoties paziņo ICAO.
- (12) Ar Padomes Lēmumu (ES) 2018/2027 tika paziņotas atšķirības starp Direktīvu 2003/87/EK un Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma pirmo izdevumu. Tās attiecas gan uz monitoringa, ziņošanas un verifikācijas ("MZV") prasībām, gan uz izlīdzināšanas prasībām un joprojām ir spēkā.
- (13) Pieņemot Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2019/1603¹⁷ attiecībā uz pasākumiem, ko Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija pieņēmusi aviācijas emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) nolūkā, lai īstenotu globālu tirgus pasākumu, Savienība piemēro MZV prasības saskaņā ar Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumu. MZV prasību pilnīga piemērošana garantē valstu pāru emisiju iekļaušanu Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 3. nodaļas 3.1. punktā. Tādējādi nozares pieauguma koeficientu neietekmē nekādas atšķirības Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma īstenošanā EEZ valstīs.
- (14) 2023. gadā Direktīva 2003/87/EK tika grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2023/958. Viens no tās mērķiem bija turpināt *CORSIA* īstenošanu Eiropas Savienībā.
- (15) Direktīvu 2003/87/EK piemēro neatkarīgi no gaisakuģa operatora valstspiederības un neatkarīgi no tā, vai lidojumi ir ES dalībvalstu un/vai EEZ valstu iekšienē un/vai starp tām.

¹⁷ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/1603 (2019. gada 18. jūlijs), ar ko attiecībā uz pasākumiem, kurus Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija noteikusi aviācijas emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas nolūkā, lai īstenotu globālu tirgus pasākumu, papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (OV L 250, 30.9.2019., 10.–13. lpp.).

- (16) Direktīvas 2003/87/EK 12. pantā paredzēts, ka Eiropas Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros precizēta metodika izlīdzināšanas prasību aprēķināšanai gaisakuģu operatoriem.
- (17) 2024. gada 9. jūlijā tika pieņemta Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/1879, ar ko nosaka noteikumus, kā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK piemērojama attiecībā uz izlīdzināšanas prasību aprēķināšanu *CORSIA* vajadzībām (“Īstenošanas regula (ES) 2024/1879”).
- (18) Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 25.a panta 3. punktu Komisija katru gadu pieņem [īstenošanas aktu ar] to valstu sarakstu, kuras nav EEZ valstis, Šveice un Apvienotā Karaliste un kuras tiek uzskatītas par tādām, kas piemēro *CORSIA*. Saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK izlīdzināšanas prasību aprēķini tiek veikti operatoriem, kas atrodas ES dalībvalstīs, visiem lidojumiem starp valstīm, kas piedalās *CORSIA*, izņemot lidojumus EEZ iekšienē un starp EEZ un Šveici un Apvienoto Karalisti. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (19) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2024/1879 mazajiem operatoriem ir jāatsakās no pienākuma kompensēt emisijas, savukārt Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējums paredz tiem atbrīvojumus pēc noklusējuma, un tie var izvēlēties to pildīt. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (20) Saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK *CORSIA* atbilstīgās vienības ir vienības, ko noteikusi *ICAO* Padome, ja to izcelsme ir valstī, kas īsteno Parīzes nolīgumu un piedalās *CORSIA*. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (21) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 un Īstenošanas regulu (ES) 2018/2067 verificētajam emisiju ziņojums un neatkarīgais verificācijas ziņojums nav jānosūta tieši valsts iestādēm, savukārt Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā tiek prasīta tieša nosūtīšana. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (22) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 gaisakuģu operatori var izmantot surogātstatus par ne vairāk kā 5 % no visiem paziņotajiem lidojumiem. 16. pielikuma IV sējumā tas ir ierobežots līdz 5 % no lidojumiem, uz kuriem attiecas izlīdzināšanas prasības. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (23) Saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK papildus lidojumiem, kas noteikti Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā, monitoringa prasības neattiecas arī uz šādiem lidojumiem: lidojumi saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, lidojumi zinātniskai pētniecībai un gaisakuģu testēšanai un lidojumi sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (24) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 gaisakuģu operatoriem, kas nav tiesīgi izmantot emisiju aplēses rīkus, kā degvielas patēriņa monitoringa metodes jāizmanto metode A vai metode B. Tiem jāizmanto vienas un tās pašas metodes, lai ziņotu par visiem lidojumiem, t. sk. lidojumiem, uz kuriem neattiecas izlīdzināšanas prasības. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (25) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 laiks, kurā gaisakuģa operators būtisku izmaiņu gadījumā var iesniegt atjauninātu emisiju monitoringa plānu, ir īsāks nekā *SARP* paredzēts laiks. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (26) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 katram gaisakuģa operatoram neatkarīgi no tā, vai tas ir cita gaisakuģa operatora meitasuzņēmums vai tam pilnībā piederōšs subjekts, ir jābūt savam atsevišķam monitoringa plānam un ir jāiesniedz atsevišķi ziņojumi. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.

- (27) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 ziņošanas termiņš gaisakuģu operatoriem ir katra gada 31. marts, kurā jāiesniedz iepriekšējā kalendārā gada emisiju dati, savukārt *CORSIA SARP* ir prasīts iesniegt datus katru gadu līdz 30. aprīlim. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (28) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 gaisakuģa operators iesniedz savu monitoringa plānu: i) vēlākais četrus mēnešus pirms tādu aviācijas darbību sākšanas, uz kurām attiecas Direktīvas 2003/87/EK I pielikums, vai ii) bez liekas kavēšanās, bet ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc šādu darbību sākšanas. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (29) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2067 emisiju ziņojums būtu jāverificē verificētājiem, kurus akreditējusi kādas Eiropas Ekonomikas zonas valsts akreditācijas struktūra, savukārt *CORSIA SARP* šāda ierobežojuma nav. Par šo atšķirību jāpaziņo *ICAO*.
- (30) Līdz šim vēl nav bijuši kredīti, kurus atzinušas nolīgumu puses saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 5. punktu, nedz arī kredīti, kas izdoti attiecībā uz Savienības līmeņa projektiem saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 24.a pantu. Praksē atšķirību nav. Pēc kredītu atzīšanas attiecībā uz projektiem saskaņā ar nolīgumiem, kas noslēgti ar trešām valstīm, vai kredītu izdošanas attiecībā uz ES dalībvalstu pārvaldītiem projektiem, kuru mērķis ir samazināt tādas siltumnīcefekta gāzu emisijas, kas vēl nav ietvertas Direktīvā 2003/87/EK, (vai abām minētajām darbībām) dalībvalstīm būtu jāpaziņo *ICAO* par atšķirībām šādu kredītu izmantošanā, lai nodrošinātu atbilstību *CORSIA*.
- (31) Šādā gadījumā Komisijai būtu attiecīgi jāinformē Padome ar informatīvu piezīmi un ES dalībvalstīm būtu nekavējoties jāinformē *ICAO*.
- (32) ES dalībvalstīm jāinformē Komisija par *ICAO* iesniegtajām atšķirībām, tiklīdz tās ir iesniegtas, ne vēlāk kā divus mēnešus pēc šā tiesību akta stāšanās spēkā.
- (33) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* padomē, jo 16. pielikuma IV sējuma otrā izdevuma pieņemšana dalībvalstīm ir saistoša saskaņā ar Čikāgas konvencijas 90. pantu.
- (34) Savienības nostāja ir jāpauž visām Savienības dalībvalstīm, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas jāieņem attiecībā uz atšķirībām no Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma, kuras jāiesniedz, ir šāda: saskaņā ar šā lēmuma 3. panta 1.–15. punktā aprakstītajiem nosacījumiem katra dalībvalsts sniedz 2. pantā norādīto paskaidrojumu un reģistrē atšķirības *ICAO* atšķirību elektroniskās iesniegšanas sistēmā.

2. pants

Par turpmāk aprakstītajām atšķirībām sniedz šādu paskaidrojumu:

“Attiecībā uz izlīdzināšanu pastāv noteiktas atšķirības starp Direktīvu 2003/87/EK un sīki izstrādātiem noteikumiem, ko pieņēmusi Komisija, no vienas puses, un CORSIA, no otras puses. Eiropas Savienības noteikumi, kas šajā sakarā piemērojami [2024. gada 20. decembrī], galvenokārt ir ietverti Direktīvā 2003/87/EK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu (ES) 2023/958, Direktīvu (ES) 2023/959 un EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 334/2023.

Atšķirības, par kurām [dalībvalsts] paziņoja [datumā], ievērojot Padomes Lēmumu (ES) 2018/2027, joprojām ir spēkā.”

3. pants

1. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 3. nodaļas 3.1.4. un 3.2. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “CO₂ izlīdzināšanas prasības”, ir šāda:

“Saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka izlīdzināšanas prasības neattiecas uz emisijām, kas rodas lidojumos, kurus veic operatori, kas atrodas [dalībvalstī], Eiropas Ekonomikas zonā vai lidojumos no Eiropas Ekonomikas zonas uz Šveici vai Apvienoto Karalisti un no šīm valstīm. Šo lidojumu radītās emisijas nav iekļautas 3.2.1. punktā minētajā mainīgo OE aprēķinā operatoriem, kurus pārvalda [dalībvalsts].”

Dalība reģionālajās tirdzniecības sistēmās uzliek [dalībvalsts] operatoriem pienākumu uzskaitīt šīs emisijas.

Šīs reģionālās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas, kuras aptver minētās emisijas, nodrošina stingrāku vides aizsardzības līmeni (salīdzinājumā ar CORSIA), jo aptver lielāku daļu emisiju, kas rodas lidojumos starp EEZ valstīm un lidojumos starp EEZ un Apvienoto Karalisti un Šveici.

Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēma, kas izveidota ar Direktīvu 2003/87/EK, ir piemērojama gaisakuģu operatoriem neatkarīgi no to valstspiederības, nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi attiecīgajos maršrutos attiecībā uz pienākumu nodot ETS kvotas.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi” un “Būtiska atšķirība”.

2. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 3. nodaļas 3.4.2. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “CO₂ izlīdzināšanas prasības”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2024/1879 4. panta 4. punktu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka gaisakuģu operatoriem, kuru izlīdzināšanas prasība trīs gadu atbilstības periodā ir mazāka nekā 3000 tonnas, ir jāaprēķina izlīdzināšanas prasība. Tomēr šie gaisakuģu operatori var pieprasīt, lai valsts tos atbrīvo no izlīdzināšanas prasību aprēķināšanas. Tas atšķiras no Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma, saskaņā ar kuru gaisakuģa operatoram, kas atbilst 3.4.2. punkta nosacījumiem, nav jāaprēķina izlīdzināšanas prasības, taču tas var izvēlēties brīvprātīgi kompensēt šīs emisijas.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

3. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 4. nodaļas 4.2.1. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “CORSIA atbilstīgo emisiju vienību anulēšana”, ir šāda:

“Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a pantu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka papildus kritērijiem, kas iekļauti ICAO dokumentā “CORSIA emisijas vienību atbilstības kritēriji”, lai vienības varētu uzskatīt par atbilstīgām CORSIA prasību izpildei attiecībā uz operatoriem, kurus pārvalda [dalībvalsts], ir jāizpilda šādi nosacījumi:

- (a) vienību izcelsmei jābūt valstī, kas to izmantošanas brīdī ir Parīzes nolīguma puse;
- (b) vienību izcelsmei jābūt valstī, kas piedalās CORSIA izlīdzināšanas shēmā.

Tā rezultātā tiek nodrošināts stingrāks vides aizsardzības līmenis.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi” un “Būtiska atšķirība”.

- 4. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.4.1.5. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Gaisakuģa operatora gada CO₂ emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MZV)”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 68. pantu un Īstenošanas regulas (ES) 2018/2067 27. panta 2. punktu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka emisiju ziņojumu un attiecīgo verifikācijas ziņojumu valstij iesniedz tikai gaisakuģa operators. Šāds nosacījums ir līdzvērtīgs konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.4.1.5. punkta prasībai, kura papildus tam paredz, ka verifikācijas iestādei ir atsevišķi jāiesniedz emisiju ziņojuma un ar to saistītā verifikācijas ziņojuma kopija valstij.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā B kategorijas atšķirību “Citi līdzekļi atbilstības panākšanai”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

- 5. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.1.1. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Gaisakuģa operatora gada CO₂ emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MZV)”, ir šāda:

“Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK I pielikumu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka papildus atbrīvojumiem, kas noteikti Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2.1.1. un 2.1.3. punktā, standarti un ieteicamā prakse netiek piemēroti šādiem lidojumiem no EEZ vai uz to:

- (a) visi lidojumi, ko veic vienīgi saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, kā paredzēts Čikāgas konvencijas 2. pielikumā;
- (b) lidojumi, ko veic vienīgi tādēļ, lai veiktu zinātniskus pētījumus vai pārbaudītu, testētu vai sertificētu gaisakuģi vai tā iekārtas neatkarīgi no tā, vai attiecīgās iekārtas izmanto lidojumā vai uz zemes;

(c) lidojumi, ko veic, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumiem, kuri noteikti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008¹⁸.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā C kategorijas atšķirību “Daļēji īstenots”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

6. Atšķirība attiecībā uz Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.2.1.3.1., 2.2.1.3.2. un 2.2.1.3.6. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Gaisakuģa operatora gada CO₂ emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MZV)”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas Regulas (ES) 2018/2066 55. panta 1. punktu par maziem emitētājiem uzskata gaisakuģu operatorus, kas nodrošina mazāk nekā 243 lidojumus periodā trīs secīgos četru mēnešu periodos, un gaisakuģu operatorus, kuri nodrošina lidojumus ar kopējo gada emisiju daudzumu, kas mazāks par 25 000 tonnām CO₂ gadā. [Dalībvalsts] paziņo ICAO, ka gaisakuģu operatori, kas pārsniedz mazo emitētāju sliekšņvērtību, kā degvielas patēriņa monitoringa metodi izmanto metodi A vai metodi B.”

“Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka gaisakuģu operatori visiem paziņotajiem lidojumiem, t. sk. starptautiskajiem lidojumiem, uz kuriem neattiecas izlīdzināšanas prasības, izmanto izvēlēto degvielas patēriņa monitoringa metodi.”

“Saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka gaisakuģu operatori, kuri nav mazie emitētāji un kuri atbilst Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2.1.1. un 2.1.3. punkta prasībām, pirmo reizi pēc 2021. gada 1. janvāra, nekvalificējoties kā jauni operatori, uzreiz izmanto degvielas patēriņa monitoringa metodi.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

7. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.5.1.1. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Gaisakuģa operatora gada CO₂ emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MZV)”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 66. panta 2. punktu gaisakuģa operators attiecīgajam laika periodam izmanto surogātstatus, kas aprēķināti saskaņā ar alternatīvu monitoringa plānā definētu metodi, ar nosacījumu, ka datu iztrūkumi nepārsniedz 5 % no visiem ziņotajiem lidojumiem. Ja tiek konstatēts datu iztrūkums par vairāk nekā 5 % no gadā ziņotajiem lidojumiem, operators informē kompetento iestādi un veic labojošus pasākumus, lai uzlabotu datu vākšanu.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3.–20. lpp.).

8. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.2.1.3.3., 2.2.1.3.4. un 2.2.1.3.5. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Gaisakuģa operatora gada CO₂ emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MZV)”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 55. panta 4. punktu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka tad, ja gaisakuģa operators pārskata gadā (y) pārsniedz mazajiem emitētājiem noteikto sliekšņvērtību, viņš bez liekas kavēšanās iesniedz atjauninātu emisiju monitoringa plānu, ja vien ar [dalībvalsts] CORSIA iestādi nav panākta citāda vienošanās.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

9. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 1. nodaļas 1.2.6. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Administrēšana”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 51. panta 1. punktu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka katram gaisakuģa operatoram ir savs monitoringa plāns un tas ziņo atsevišķi, pat ja tas ir citam gaisakuģa operatoram pilnībā piederošs meitasuzņēmums, kā noteikts Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

10. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 1. nodaļas 1.5. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Administrēšana”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 68. pantu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka ziņojuma iesniegšanas termiņš attiecībā uz iepriekšējā kalendārā gada emisijām gaisakuģu operatoriem ir katra gada 31. marts, nevis 30. aprīlis, kā noteikts Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

11. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.2.2.1., 2.2.2.2. un 2.2.2.3. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Gaisakuģa operatora gada CO₂ emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MZV)”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/2066 52. pantu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka gaisakuģu operatori monitoringa plānu iesniedz vēlākais četrus mēnešus pirms Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā ietvertu aviācijas darbību sākšanas vai bez liekas kavēšanās pēc aviācijas darbību sākšanas un ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc tam. Šis termiņš atšķiras no Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumā noteiktā termiņa, saskaņā ar kuru jaunie operatori iesniedz emisiju monitoringa plānus trīs

mēnešu laikā pēc tam, kad uz tiem sākusī attiekties piemērošanas joma. Turklāt gaisakuģu operatori, uz kuriem pirmo reizi attiecas piemērošanas joma (nekvalificējoties kā jaunie operatori), savus plānus iesniedz trīs mēnešu laikā.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

12. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 2. nodaļas 2.4.2.1. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “Gaisakuģa operatora gada CO₂ emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija (MZV)”, ir šāda:

“Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/2067 un papildus Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma 2.4.2.1. punkta nosacījumiem [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka emisiju ziņojumu verificē verificētāji, kurus saskaņā ar šo regulu akreditējusi kāda Eiropas Ekonomikas zonas valsts akreditācijas struktūra.”

Šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā apzīmē kā A kategorijas atšķirību “Stingrāks vai pārsniedz ICAO standartu vai ieteicamo praksi”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

13. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 4. nodaļas 4.2.1. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “CORSIA atbilstīgo emisiju vienību anulēšana”, ir šāda:

“Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a pantu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka papildus ICAO Padomes apstiprinātajām vienībām un saskaņā ar [papildu vienību kritēriju trešo atšķirību], lai izpildītu savus pienākumus atbilstīgi CORSIA, [dalībvalstī] reģistrēti operatori var izmantot šādas vienības:

kredīti, kuri izdoti attiecībā uz Savienības līmeņa projektiem saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 24.a pantu. Tie ir kredīti, kas izsniegti attiecībā uz ES dalībvalstu pārvaldītiem projektiem, kuri samazina siltumnīcefekta gāzu emisijas, kas nav ietvertas ES ETS. Tie nerada divkāršu uzskaiti vai šķēršļus citu politikas pasākumu īstenošanai nolūkā samazināt emisijas, uz kurām neattiecas Direktīva 2003/87/EK.”

Par šo atšķirību paziņo, kad ir izpildīti Direktīvas 2003/87/EK 24.a panta ietvertie nosacījumi un ir izdoti minētie kredīti. Reģistrējot šo atšķirību EFOD (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā, to apzīmē kā B kategorijas atšķirību “Citi līdzekļi atbilstības panākšanai”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

14. Atšķirība salīdzinājumā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma IV sējuma 4. nodaļas 4.2.1. punktu: Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), “CORSIA atbilstīgo emisiju vienību anulēšana”, ir šāda:

“Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a pantu [dalībvalsts] paziņo ICAO, ka papildus ICAO Padomes apstiprinātajām vienībām un saskaņā ar [papildu vienību kritēriju trešo atšķirību], lai izpildītu savus pienākumus atbilstīgi CORSIA, [dalībvalstī] reģistrēti operatori var izmantot šādas vienības:

kredīti, kurus atzinušas nolīgumu puses saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a panta 5. punktu. Tie ir kredīti, kas atzīti attiecībā uz nolīgumiem, kuri divpusēji noslēgti ar trešām valstīm [norādīt nolīgumu].”

Par šo atšķirību paziņo, kad ir izpildīti Direktīvas 2003/87/EK 11.a panta 5. punktā ietvertie nosacījumi un ir izdoti minētie kredīti. Reģistrējot šo atšķirību *EFOD* (atšķirību elektroniskās iesniegšanas) sistēmā, to apzīmē kā B kategorijas atšķirību “Citi līdzekļi atbilstības panākšanai”, bet ne kā “Būtiska atšķirība”.

15. Katra dalībvalsts ne vēlāk kā divus mēnešus pēc šā lēmuma stāšanās spēkā reģistrē šajā pantā aprakstītās atšķirības (izņemot 13. un 14. punktu) un attiecīgi informē Komisiju. Komisija attiecīgi informē Padomi ar informatīvu piezīmi, tiklīdz ir izpildīti 13. un 14. punktā minētie nosacījumi. Pēc tam ES dalībvalstis nekavējoties informē *ICAO*.

4. pants

Šis lēmums stājas spēkā [...] dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*