

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2017/2392**(2017. gada 13. decembris),****ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai saglabātu pašreizējos darbības jomas ierobežojumus attiecībā uz aviācijas darbībām un sagatavotos globāla tirgus pasākuma īstenošanai no 2021. gada**

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 ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) Pušu konferences 21. sesija notika Parīzē no 2015. gada 30. novembra līdz 12. decembrim. Minētajā konferencē pieņēma starptautisku nolīgumu ("Parīzes nolīgums") ar mērķi stiprināt globālos pasākumus reaģēšanai uz klimata pārmaiņām. Parīzes nolīgumā *inter alia* ir izvirzīts ilgtermiņa mērķis, kas atbilst mērķim temperatūras pieaugumu pasaulē noturēt krietni zem 2 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālo līmeni un censties to ierobežot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālo līmeni. Savienības vārdā Parīzes nolīgumu apstiprināja ar Padomes Lēmumu (ES) 2016/1841 ⁽³⁾. Parīzes nolīgums stājās spēkā 2016. gada 4. novembrī. Lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, visām nozarēm ir jādod savs ieguldījums, un Puses sagatavos, paziņos un uzturēs spēkā secīgus valsts noteiktos devumus ("VND"). Tāpēc pasākumi būtu jāveic, arī izmantojot Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju ("ICAO"), lai tādējādi mazinātu starptautiskās aviācijas radītās emisijas.
- (2) Vides aizsardzība ir viens no svarīgākajiem Savienības uzdevumiem. Līguma par Eiropas Savienības darbību 191. pantā minētie Savienības mērķi vides jomā ir saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, aizsargāt cilvēku veselību, apdomīgi un racionāli izmantot dabas resursus un sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, lai risinātu reģionālas vai pasaules vides problēmas, un jo īpaši cīnīties pret klimata pārmaiņām.
- (3) Eiropadome savos 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumos noteica saistošu mērķrādītāju, proti, līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā samazināt iekšējās siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Padome 2015. gada 6. martā šo Savienības un tās dalībvalstu devumu oficiāli apstiprināja kā to iecerēto VND saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Eiropadome savos 2014. gada oktobra secinājumos norādīja, ka mērķrādītājs Savienībai būtu jāsasniedz kopīgi pēc iespējas izmaksu ziņā efektīvākā veidā, līdz 2030. gadam panākot samazinājumus – salīdzinājumā ar 2005. gadu – attiecīgi par 43 % un 30 % Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā ("ES ETS") ietilpstošajās un neietilpstošajās nozarēs. Visām ekonomikas nozarēm būtu jādod ieguldījums, lai panāktu minētos emisiju samazinājumus. Komisijai būtu jāveicina tas, ka dalībvalstis apmainās ar paraugpraksi un pieredzi, kas gūta mazemisiņu mobilitātes sektorā.

⁽¹⁾ OVC 288, 31.8.2017., 75. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2017. gada 12. decembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2017. gada 12. decembra lēmums.⁽³⁾ Padomes Lēmums (ES) 2016/1841 (2016. gada 5. oktobris) par to, lai Eiropas Savienības vārdā noslēgtu Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām ietvaros pieņemto Parīzes nolīgumu (OV L 282, 19.10.2016., 1. lpp.).

- (4) Labi funkcionējoša, reformēta ES ETS kopā ar spēcīgāku instrumentu tirgus stabilizēšanai būs galvenie Eiropas instrumenti, ar ko sasniegt Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos minēto 40 % samazinājuma mērķi, izmantojot lineāru koeficientu un bezmaksas kvotu piešķiršanu laikposmā pēc 2020. gada. Minētajiem noteikumiem būtu jāatbilst mērķiem, ko Savienība ir noteikusi klimata jomā, un saistībām, kuras tā apņēmusies īstenot saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Izsolāmo kvotu īpatsvars būtu jāizsaka kā procentu skaitlis Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/87/EK⁽¹⁾, lai lēmumus par investīcijām varētu plānot ar lielāku noteiktību, lai uzlabotu pārredzamību, samazinātu oglekļa emisiju pārvirzi un padarītu vispārējo sistēmu vienkāršāku un saprotamāku. Komisijai savos regulārajos ziņojumos, ko tā sniedz saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013⁽²⁾, būtu arī jāizvērtē 2018. gada veicinošā dialoga iznākums. Direktīvas 2003/87/EK noteikumi būtu pastāvīgi jāpārskata, ņemot vērā starptautiskās norises un centienus, kas īstenoti, lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, tostarp pirmo globālo izsvēršanu 2023. gadā (un turpmāk katru nākamo globālo izsvēršanu reizi piecos gados) nolūkā nodrošināt informāciju, pamatojoties uz kuru veidot secīgus VND.
- (5) 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 ETS, kas darbojas kopš 2005. gada. Eiropas Savienības Tiesa 2011. gada 21. decembra spriedumā⁽³⁾ noteica – tas, ka, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/101/EK⁽⁴⁾, aviācijas darbības iekļauj ES ETS, nav starptautisko tiesību pārkāpums. Lai ICAO panāktu straujāku progresu, Savienība jau divas reizes ir pieņēmusi atkāpes no ES ETS uz noteiktu laiku, proti, atbilstības saistības ir 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⁽⁵⁾ – nesenāko atkāpi no ES ETS – atbilstības saistības 2013.–2016. gadā attiecināja tikai uz EEZ iekšējiem lidojumiem un paredzēja, ka no 2017. gada 1. janvāra pēc minētajā regulā paredzētās pārskatīšanas sistēmas darbības jomā varēs ieviest izmaiņas attiecībā uz lidojumiem uz lidlaukiem, kas atrodas ārpus EEZ, un no tiem.
- (6) ICAO darbs pie tirgus pasākuma starptautiskās aviācijas emisijām ir viens no tā dēvētā pasākumu kopuma elementiem ar mērķi sasniegt vēlamo mērķi – oglekļneitrālu izaugsmi no 2020. gada (“CNG 2020”) –, un tas būtu jāpapildina ar sasniegumiem gaisa satiksmes pārvaldības un dzinēju tehnoloģiju attīstības jomā. Pastāvīga pētniecības stratēģiju un programmu attīstība būs būtiska tehnoloģiskajai inovācijai un nepieciešamajiem darbības uzlabojumiem, lai īstenotu ne tikai CNG 2020 mērķi un panāktu absolūtus emisiju samazinājumus visā nozarē.
- (7) Savienības līmenī ir pieņemti vairāki pasākumi, kuru mērķis ir novērst Eiropas gaisa telpas sadrumstalotību, lai uzlabotu gaisa satiksmes plūsmu un kontroli pār gaisa telpas izmantošanu, tādējādi mazinot emisijas. Dalībvalstis ir atkārtoti apņēmušās īstenot Eiropas vienotās gaisa telpas koncepciju, ņemot vērā sagaidāmo gaisa satiksmes apjoma palielināšanos turpmākajos gados. Lai panāktu progresu gaisa satiksmes pārvaldības jomā, ir ātrāk jāīsteno Eiropas vienotās gaisa telpas jaunas paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (SESAR) kopējā iniciatīva. Arī citi pasākumi, piemēram, globālas navigācijas satelītu sistēmas (“GNSS”) izmantošana satelītnavigācijas vajadzībām, kopīgas tehnoloģiju ierosmes, piemēram, *Clean Sky I* un *Clean Sky II*, un Savienības pētniecības programmas, piemēram, “Apvāršnis 2020” un turpmākās programmas, sekmēs efektivitātes uzlabošanu un aviācijas emisiju samazināšanu.

(1) 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. lpp.).

(2) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 525/2013 (2013. gada 21. maijs) par mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisiju pārraudzībai un ziņošanai un citas informācijas ziņošanai valstu un Savienības līmenī saistībā ar klimata pārmaiņām un par Lēmuma Nr. 280/2004/EK atcelšanu (OV L 165, 18.6.2013., 13. lpp.).

(3) Tiesas 2011. gada 21. decembra spriedums, *Air Transport Association of America* un citi/*Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

(4) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/101/EK (2008. gada 19. novembris), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (OV L 8, 13.1.2009., 3. lpp.).

(5) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 421/2014 (2014. gada 16. aprīlis), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā, jo paredzams, ka līdz 2020. gadam tiks īstenota starptautiska vienošanās par vienota un globāla tirgus mehānisma piemērošanu starptautiskās aviācijas emisijām (OV L 129, 30.4.2014., 1. lpp.).

- (8) Ņemot vērā ICAO asamblejas 2016. gada oktobra 39. sesijā pieņemto rezolūciju par globāla tirgus pasākuma īstenošanu no 2021. gada ar mērķi izlīdzināt starptautiskās aviācijas emisijas, kas pārsniedz 2020. gada līmeni, ir paredzēts, ka 2018. gadā ICAO pieņem standartus un ieteicamo praksi ("SARP"), ar ko papildina minēto rezolūciju un ievieš globālo sistēmu. Tomēr, lai to reāli ieviestu praksē, ICAO pusēm būs jārikojas valsts līmenī. Tāpat ICAO ir jāizstrādā pārvaldības kārtība, tostarp reģistra sistēma. Minētajā sakarībā, lai rosinātu virzību ICAO un sekmētu ICAO sistēmas ieviešanu praksē, pašreizējā atkāpe no ES ETS saistībām attiecībā uz lidojumiem uz trešām valstīm un no tām būtu jāpagarina līdz 2023. gada 31. decembrim, ievērojot pārskatīšanu, lai varētu apkopot nepieciešamo pieredzi, kas gūta ICAO sistēmas īstenošanā. Atkāpes pagarināšanas rezultātā – izsolāmo un bez maksas izdodamo, tostarp no īpašās rezerves, kvotu apjoms būtu jāsauglabā proporcionāli samazinātajam nododamo kvotu daudzumam. Sākot ar 2021. gada 1. janvāri, to kvotu daudzums, ko piešķir gaisakuģu operatoriem, ik gadus būtu jāsamazina atbilstoši lineārajam samazinājuma koeficientam, kas piemērojams visām pārējām nozarēm ES ETS, ievērojot pārskatīšanu saistībā ar ICAO sistēmas īstenošanu. Pārskatīšanu sagatavos pilnīgā saskaņā ar labāka regulējuma pamatnostādņēm, pienācīgi konsultējoties ar visām ieinteresētajām personām, tostarp dalībvalstīm. Kvotas, ko nepiešķir no īpašās rezerves, joprojām būtu jāanulē.
- (9) Kvotu izsolē gūtie ieņēmumi vai to finansiālās vērtības ekvivalents būtu jāizmanto, lai risinātu klimata pārmaiņu izraisītās problēmas Savienībā un trešās valstīs, *inter alia* lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, pielāgotos klimata pārmaiņu sekām Savienībā un trešās valstīs, jo īpaši jaunattīstības valstīs, finansētu pētniecību un izstrādi saistībā ar pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos tām, tostarp aeronautikas, gaisa transporta un ilgtspējīgu alternatīvu aviācijas degvielu jomā, samazinātu emisijas, izmantojot transportu ar zemu emisiju līmeni, un segtu ar ES ETS pārvaldību saistītās izmaksas. Dalībvalstīm, kuras šos ieņēmumus izmanto, lai līdzfinansētu pētniecības un inovācijas programmas vai iniciatīvas saskaņā ar Devīto pētniecības pamatprogrammu ("FP9"), tam būtu jāpievērš īpaša uzmanība. Lai izpildītu Savienības saistības, ir būtiski nodrošināt pārredzamību attiecībā uz kvotu izsolē gūto ieņēmumu izmantošanu saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK, un to panāk, dalībvalstīm iesniedzot ziņojumus saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 525/2013 17. pantu.
- (10) ES ETS vides integritāte būtu jāaizsargā pret risku, ka saistības gaisa kuģu operatoriem un citiem operatoriem, ko reglamentē dalībvalsts, zaudē spēku. Tāpēc kvotas, ko šāda dalībvalsts izdod, būtu izmantojamas tikai tad, ja emisiju kvotu nodošanas saistības nav pakļautas riskam, ka tās zaudē spēku, kā rezultātā tiktu apdraudēta ES ETS vides integritāte. Būtu jāpiešķir Komisijai pilnvaras veikt pasākumus, kas nepieciešami, lai atbilstīgi aizsargātu ES ETS vides integritāti. Šādiem pasākumiem būtu jādarbojas tik ilgi, kamēr tie vairs nav nepieciešami, jo apstākļi ir mainījušies.
- (11) Tā kā globālā tirgus pasākuma pamatprincipi vēl ir jāizstrādā un tā īstenošana ir atkarīga no iesaistīto valstu un reģionu iekšējiem tiesību aktiem, Komisijai būtu regulāri jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par ICAO sarunās panākto progresu, jo īpaši par attiecīgajiem ICAO pieņemtajiem instrumentiem, tostarp SARP, par pasākumiem, ko trešās valstis veikušas nolūkā īstenot globālo tirgus pasākumu, kurš emisijām jāpiemēro laikposmā no 2021. gada līdz 2035. gadam, par centieniem noteikt vērienīgus un saistošus pasākumus, ar ko sasniegt aviācijas nozares ilgtermiņa mērķi, proti, līdz 2050. gadam uz pusi samazināt aviācijas radītās CO₂ emisijas salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni, un par citām nozīmīgām starptautiskām norisēm un piemērojamiem instrumentiem, piemēram, saskaņā ar UNFCCC un Parīzes nolīgumu pieņemtiem noteikumiem par oglekļa tirgiem un uzskaiti. Kad ir panākta skaidrība par ICAO instrumentu būtību un saturu un pirms sākas ICAO globālā tirgus pasākuma īstenošana, Komisijai būtu jāiesniedz ziņojums, kurā tai būtu jāapsver, kā šos instrumentus īstenot Savienības tiesību aktos, izmantojot Direktīvas 2003/87/EK pārskatīšanu. Attiecīgos gadījumos tai būtu jāapsver arī noteikumi, kas piemērojami EEZ iekšējiem lidojumiem. To darot, minētajā ziņojumā būtu jāatspoguļo vajadzība nodrošināt saskaņotību ar Savienības tiesību aktiem, jo īpaši nepieļaut nekādus konkurences izkropļojumus un līdz minimumam mazināt jebkādu pārmērīgu administratīvo slogu dalībvalstīm un gaisakuģu operatoriem. Komisijai minētajam ziņojumam attiecīgā gadījumā būtu jāpievieno priekšlikums Eiropas Parlamentam un Padomei, ar kuru nodrošinātu, ka aviācijas nozare palīdz pildīt Savienības apņemšanos līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā panākt siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanos.
- (12) Lai sagatavotos ICAO globālā tirgus pasākuma īstenošanai, ir nepieciešams, lai pēc iespējas agrāk būtu pieejami attiecīgie dati par aviācijas darbību radītajām emisijām. Šīs emisijas būtu jāpārtrauga, par tām būtu jāziņo un tās būtu jāverificē saskaņā ar tiem pašiem principiem, kādi aviācijas darbību radīto emisiju monitoringam, verificēšanai un ziņošanai par tām piemērojami saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK. Lai varētu īstenot ICAO globālo tirgus pasākumu, ar kuriem novērš jebkādas konkurences izkropļojumus, Komisijai attiecīgi būtu jāpieņem noteikumi par monitoringu, ziņošanu un verificēšanu. Minētajiem noteikumiem būtu jāatbilst principiem, kas

ietverti Direktīvas 2003/87/EK 14. panta 1. punktā minētajā regulā, un ar tiem būtu jānodrošina, lai iesniegtie ziņojumi par emisijām tiktu pārbaudīti saskaņā ar tās pašas direktīvas 15. pantā minētajiem pārbaudes principiem un kritērijiem. Minētie noteikumi būtu jāpieņem saskaņā ar juridisko procedūru, kas monitoringam, ziņošanai un verificēšanai piemērojama saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK.

- (13) Aviācija klimata pārmaiņas ietekmē arī tādējādi, ka lielā augstumā izdalās slāpekļa oksīdu, ūdens tvaiku, sēra un kvēpu daļiņas, kas saskaņā ar zinātniskiem pētījumiem varētu ievērojami ietekmēt klimatu. Klimata pārmaiņu starpvaldību padome ir aprēķinājusi, ka aviācijas kopējā ietekme uz klimatu pašlaik divas līdz četras reizes pārsniedz ietekmi, kādu agrāk atstāja tikai aviācijas radītās oglekļa dioksīda emisijas. Gaidot uz zinātniskās attīstības rezultātiem, pēc iespējas lielākā mērā būtu jācenšas mazināt jebkādu aviācijas radītu ietekmi. Direktīvā 2008/101/EK tika paredzēts, ka 2008. gadā Komisija nāks klajā ar priekšlikumu par slāpekļa oksīdiem. Neraugoties uz tehniskajām un politiskajām grūtībām, kas ar to saistītas, Komisijai būtu jāpaaugstina darbs šajā jomā. Tāpat būtu jāveicina pētījumi par kondensāta grīstes (jeb tā dēvētās kondensāta pēdas) veidošanos, tās pārtapšanu spalvu mākoņos, par sēra aerosolu un kvēpu ne tik lielo tiešo ietekmi un par efektīviem ietekmes mazināšanas pasākumiem, tostarp operatīviem un tehniskiem pasākumiem.
- (14) Vienkāršības labad un lai atvieglotu administratīvos uzdevumus, gaisakuģu operatoriem, kuru EEZ iekšējo lidojumu radīto emisiju daudzums gadā ir mazāks par 3 000 tonnām CO₂, vajadzētu būt iespējai izmantot mazo emitētāju rīku, kas to emisiju verificēšanai apstiprināts ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 606/2010⁽¹⁾. Nekomerciāli gaisakuģu operatori, kuru emisiju daudzums gadā ir mazāks par 1 000 tonnām CO₂, vēl 10 gadus būtu jāuzskata par Direktīvas 2003/87/EK prasībām atbilstīgiem, un šo 10 gadu laikā būtu jāizstrādā pasākumi, kas nodrošinātu, ka nākotnē emisiju samazināšanā ir iesaistīti visi operatori.
- (15) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, līdz 2023. gada 31. decembrim saglabāt pašreizējos darbības jomas ierobežojumus attiecībā uz aviācijas darbībām un sagatavoties globāla tirgus pasākuma īstenošanai no 2021. gada, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet rīcības mēroga vai iedarbības dēļ minētos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (16) 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 šai regulai būtu jāstājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
- (17) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva 2003/87/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

- 1) direktīvas 3.c pantā iekļauj šādu punktu:

“3.a Jebkāda kvotu sadale saistībā ar aviācijas darbībām uz lidlaukiem, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas Ekonomikas zonas (“EEZ”), un no tiem pēc 2023. gada 31. decembra tiek pārskatīta, kā minēts 28.b pantā.”;

⁽¹⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 606/2010 (2010. gada 9. jūlijs), ar ko apstiprina Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (*Eurocontrol*) izstrādātu vienkāršotu instrumentu degvielas patēriņa aplēsēm konkrētiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas ir mazie emitētāji (OV L 175, 10.7.2010., 25. lpp.).

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

“2. No 2013. gada 1. janvāra izsola 15 % kvotu. Komisija veic pētījumu par to, vai saistībā ar ES ETS emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu un Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (“ICAO”) izstrādāto globālo tirgus pasākumu aviācijas nozare spēj CO₂ izmaksas novirzīt uz saviem klientiem. Minētajā izpētē izvērtē, vai aviācijas nozare salīdzinājumā ar rūpniecības nozari un elektroenerģijas sektoru spēj cenās iekļaut nepieciešamo emisijas vienību izmaksas, nolūkā nākt klajā ar priekšlikumu palielināt izolēšanas procentuālo daļu saskaņā ar 28.b panta 2. punktā minēto pārskatīšanu, ņemot vērā analīzi par izmaksu iekļaušanu cenās un apsverot iespēju to saskaņot ar citām nozarēm un atbilstīgi konkurencei, kas pastāv starp dažādiem transporta veidiem.”;

3) direktīvas 3.d panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Visi kvotu izsolēs gūtie ieņēmumi būtu jāizmanto, lai risinātu ar klimata pārmaiņām saistītās problēmas Savienībā un trešās valstīs, *inter alia*, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, pielāgotos klimata pārmaiņu sekām Savienībā un trešās valstīs, jo īpaši jaunattīstības valstīs, lai finansētu pētniecību un izstrādi mazināšanas un pielāgošanās jomā, tostarp jo īpaši aeronautikas un gaisa transporta jomā, lai samazinātu emisijas, izmantojot mazemisiju transportu, un lai segtu ES ETS administrēšanas izdevumus. Minētie ieņēmumi būtu jāizmanto arī, lai finansētu kopīgus projektus, kuru mērķis ir mazināt aviācijas nozares radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, piemēram, jaunas paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas SESAR kopējo iniciatīvu un kopīgu tehnoloģiju ierosmi *Clean Sky*, kā arī jebkādas ierosmes, pateicoties kurām var plaši izmantot GNSS satelītu navigācijas vajadzībām un sadarbības risinājumiem visās dalībvalstīs, jo īpaši projektus, ar ko uzlabo aeronavigācijas infrastruktūru, aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un gaisa telpas izmantošanu. Ieņēmumus no izsolēm var arī izmantot, lai finansētu iemaksas Pasaules Energoefektivitātes un atjaunojamo energoresursu fondā un pasākumus ar mērķi novērst atmežošanu. Dalībvalstis, kuras minētos ieņēmumus izmanto, lai līdzfinansētu pētniecību un inovāciju, īpašu uzmanību pievērš programmām vai ierosmēm saskaņā ar Devīto pētniecības pamatprogrammu (“FP9”). Lai varētu izpildīt Savienības saistības, būtiska nozīme ir pārredzamībai attiecībā uz to, kā tiek izmantoti ieņēmumi, kas gūti saskaņā ar šo direktīvu rīkotās kvotu izsolēs.

Dalībvalstis informē Komisiju par pasākumiem, kas veikti, ievērojot šā punkta pirmo daļu.”;

4) direktīvas 12. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Laikposmā līdz 2020. gada 31. decembrim dalībvalstis nodrošina, lai līdz katra gada 30. aprīlim katras iekārtas operators nodotu kvotas, kuras nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas, tādā daudzumā, kas ir vienāds ar attiecīgās iekārtas kopējo emisiju daudzumu iepriekšējā kalendārajā gadā, kurš pārbaudīts saskaņā ar 15. pantu, un lai šīs kvotas pēc tam tiktu anulētas. Laikposmā sākot ar 2021. gada 1. janvāri, dalībvalstis nodrošina, lai līdz katra gada 30. aprīlim katras iekārtas operators nodotu kvotas tādā daudzumā, kas vienāds ar attiecīgās iekārtas kopējo emisiju daudzumu iepriekšējā kalendārajā gadā, kurš pārbaudīts saskaņā ar 15. pantu, un lai šīs kvotas pēc tam tiktu anulētas, ievērojot 28.b pantā minēto pārskatīšanu.”;

5) direktīvas 12. pantā pirms 3.a punkta iekļauj šādu punktu:

“3.-a Vajadzības gadījumā un kamēr tas ir nepieciešams, lai aizsargātu ES ETS vides integritāti, gaisa kuģu operatoriem un citiem operatoriem ES ETS aizliedz izmantot kvotas, ko piešķir dalībvalsts, attiecībā uz kuru pastāv tādas saistības gaisa kuģu operatoriem un citiem operatoriem, kas ir zaudējušas spēku. Tiesību akts, kas minēts 19. pantā, ietver pasākumus, kuri nepieciešami šajā punktā minētajos gadījumos.”;

6) direktīvas 28.a pantu groza šādi:

a) panta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Atkāpes, kas piemērojamas pirms ICAO globālā tirgus pasākuma īstenošanas”;

b) panta 1. punktu groza šādi:

i) punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“a) attiecībā uz visām emisijām, kuras rodas lidojumos uz lidlaukiem, kas atrodas valstīs ārpus EEZ, un no tiem, katrā kalendārajā gadā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim, 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 349. panta nozīmē, un lidlauku, kas atrodas citā EEZ reģionā, katrā kalendārajā gadā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim, ievērojot 28.b pantā minēto pārskatīšanu;

ii) svītrot c) apakšpunktu;”;

c) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Atkāpjoties no 3.e un 3.f panta, gaisakuģu operatoriem, kas izmanto šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā paredzētās atkāpes, ik gadu piešķir bezmaksas kvotas, kuru daudzums ir samazināts proporcionāli samazinātajam nododamo kvotu daudzumam, kā paredzēts minētajos apakšpunktos.

Atkāpjoties no 3.f panta 8. punkta, anulē kvotas, kas netiek piešķirtas no īpašās rezerves.

Sākot ar 2021. gada 1. janvāri, gaisakuģu operatoriem piešķirto kvotu daudzumam piemēro 9. pantā minēto lineāro koeficientu, ievērojot 28.b pantā minēto pārskatīšanu.

Attiecībā uz darbību laikposmā no 2017. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim – dalībvalstis pirms 2018. gada 1. septembra publicē informāciju par to, cik daudz kvotu aviācijas nozarē ir piešķirts katram gaisakuģa operatoram.”;

d) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Atkāpjoties no 3.d panta 3. punkta, kvotu daudzumu, kas katrai dalībvalstij jāizsola attiecībā uz laikposmu no 2013. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim, 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 paredzētās atkāpes.”;

e) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Atkāpjoties no 3.g, 12., 15. un 18.a panta, ja gaisakuģa operatora kopējās gada emisijas ir mazākas par 25 000 tonnām CO₂ vai ja gaisakuģa operatora kopējās gada emisijas no lidojumiem, kas nav šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētie lidojumi, ir mazākas par 3 000 tonnām CO₂, tā emisijas uzskata par verificētām emisijām, ja tās noteiktas, izmantojot mazo emitētāju rīku, kurš apstiprināts saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 606/2010 (*) un kuru Eirokontrole ir aizpildījusi ar datiem no sava ETS atbalsta mehānisma. Dalībvalstis var nekomerciāliem gaisakuģu operatoriem piemērot vienkāršotas procedūras, ja šādu procedūru nodrošinātā precizitāte nav mazāka par mazo emitētāju rīka nodrošināto precizitāti.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 606/2010 (2010. gada 9. jūlijs), ar ko apstiprina Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (*Eurocontrol*) izstrādātu vienkāršotu instrumentu degvielas patēriņa aplēsēm konkrētiem gaisakuģu ekspluatantiem, kas ir mazie emitētāji (OV L 175, 10.7.2010., 25. lpp.).”;

f) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

“7. Šā panta 1. punktu valstīm, ar kurām ir panākta 25. vai 25.a pantā minētā vienošanās, piemēro tikai saskaņā ar šādas vienošanās noteikumiem.”;

g) panta 8. punktu svītrot;

7) iekļauj šādus pantus:

“28.b pants

Komisijas ziņojums un pārskats par ICAO globālā tirgus pasākuma īstenošanu

1. Komisija pirms 2019. gada 1. janvāra un regulāri pēc tam ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par progresu ICAO sarunās ar mērķi īstenot globālo tirgus pasākumu, kuru no 2021. gada paredzēts piemērot emisijām, jo īpaši

par: i) attiecīgajiem ICAO instrumentiem, tostarp standartiem un ieteicamo praksi; ii) ICAO padomes apstiprinātajiem ieteikumiem attiecībā uz globālo tirgus pasākumu; iii) vispārēja reģistra izveidi; iv) iekšējiem pasākumiem, ko trešās valstis veikušas, lai īstenotu globālo tirgus pasākumu, kuru emisijām paredzēts piemērot no 2021. gada; v) ietekmi, ko izraisījušas trešo valstu atrunas; un vi) citām nozīmīgām starptautiskām norisēm un piemērojamiem instrumentiem.

Atbilstīgi UNFCCC globālajai izsvēršanai Komisija ziņo arī par centieniem sasniegt aviācijas nozares ilgtermiņa mērķi līdz 2050. gadam uz pusi samazināt aviācijas radītās CO₂ emisijas salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni.

2. Divpadsmit mēnešos pēc tam, kad ICAO ir pieņēmusi attiecīgos instrumentus, un pirms globālā tirgus pasākuma ieviešanas praksē Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu, kurā tā apsver veidus, kā minētos instrumentus īstenot Savienības tiesību aktos, pārskatot šo direktīvu. Komisija minētajā ziņojumā arī apskata noteikumus, kas attiecīgos gadījumos ir piemērojami lidojumiem EEZ. Tā arī izvērtē globālā tirgus pasākuma vērienīgumu un tā vispārējo vides integritāti, tostarp to, cik vērienīgs kopumā ir šis pasākums salīdzinājumā ar mērķiem, kas noteikti saskaņā ar Parīzes nolīgumu, kāds ir līdzdalības līmenis, cik lielā mērā pasākums ir izpildāms, cik pārredzams tas ir, kādas ir sankcijas par neatbilstību, kādā veidā ņem vērā sabiedrības viedokli, cik kvalitatīvas ir izlīdzināšanas kompensācijas, kāds ir emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija, kādi ir reģistri, atbildība par uzskaiti, kā arī noteikumi par biodegvielu izmantošanu. Turklāt ziņojumā apsver, vai ir jāpārstrādā saskaņā ar 28.c panta 2. punktu pieņemtie noteikumi.

3. Komisija šā panta 2. punktā minētajam ziņojumam attiecīgā gadījumā pievieno Eiropas Parlamentam un Padomei adresētus priekšlikumus grozīt, svītrot, pagarināt vai aizstāt 28.a pantā paredzētās atkāpes, kas atbilst Savienības saistībām līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājumu visas tautsaimniecības mērogā, lai saglabātu klimata jomā īstenotās Savienības rīcības vides integritāti un efektivitāti.

28.c pants

Noteikumi par monitoringu, ziņošanu un verifikāciju globālā tirgus pasākuma vajadzībām

1. Komisija pieņem noteikumus par emisiju atbilstīgu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju ICAO globālā tirgus pasākuma īstenošanas vajadzībām visos maršrutos, uz kuriem minētais pasākums attiecas. Minēto noteikumu pamatā ir attiecīgie ICAO pieņemtie instrumenti, ar tiem novērš jebkādas konkurences izkropļojumus, tie ir saskaņā ar principiem, kas ietverti 14. panta 1. punktā minētajā regulā, un nodrošina, ka iesniegtie ziņojumi par emisijām tiek pārbaudīti saskaņā ar 15. pantā minētajiem pārbaudes principiem un kritērijiem.

2. Šā panta 1. punktā minētos pasākumus pieņem saskaņā ar 14. un 15. pantā minēto procedūru.”;

8) direktīvas 30. pantam pievieno šādu punktu:

“5. Komisija pirms 2020. gada 1. janvāra iesniedz atjauninātu analīzi par aviācijas ietekmi, kas nav saistīta ar CO₂ emisijām, un šai analīzei vajadzības gadījumā pievieno priekšlikumu par to, kā labāk novērst minēto ietekmi.”;

9) I pielikuma k) punktā “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.

Strasbūrā, 2017. gada 13. decembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
A. TAJANI

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
M. MAASIKAS
