EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 14.7.2021.
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

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

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Ar šo priekšlikumu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ES ETS) tiesību akts tiek grozīts attiecībā uz tā piemērošanu aviācijai, lai nodrošinātu, ka:

(1) aviācija palīdz sasniegt 2030. gada emisiju samazināšanas mērķrādītāju saskaņā ar Eiropas zaļo kursu;

(2) ES ETS tiek atbilstoši grozīta, ņemot vērā Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu, un

(3) emisijas kvotu piešķiršana aviācijai tiek pārskatīta tā, lai veicinātu izsolīšanu.

Mērķis ir izmaksefektīvi un saskanīgi pārskatīt ES ETS attiecībā uz aviācijas radītajām emisijām saskaņā ar Savienības paaugstināto klimata mērķrādītāju, vienlaikus ņemot vērā vajadzību pēc taisnīgas pārkārtošanās un to, ka visām nozarēm ir jāsniedz ieguldījums ES centienos klimata jomā.

2019. gada decembrī Komisijas pieņemtā Eiropas zaļā kursa[1], kā arī Klimata akta[2] un klimata mērķrādītāja plāna (*CTP*)[3] mērķis ir palielināt Savienības saistības klimata jomā, ko tā uzņēmusies Parīzes nolīgumā, atbilstoši tās mērķim līdz 2050. gadam visu ES ekonomiku padarīt klimatneitrālu. ES palielina savas 2030. gada saistības, ko tā uzņēmusies attiecībā uz visas ekonomikas dekarbonizāciju, no vismaz 40 % līdz vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni; šis rādītājs jāsasniedz, neizmantojot starptautiskos kredītus. Lai sasniegtu paaugstināto klimata mērķrādītāju, visām nozarēm, ieskaitot aviāciju, ir jāsniedz pietiekams ieguldījums vajadzīgajos iekšzemes emisiju samazināšanas centienos.

Eiropas zaļais kurss tiecas ES pārveidot par taisnīgāku un pārticīgāku sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā siltumnīcefekta gāzu neto emisijas 2050. gadā būtu samazinājušās līdz nullei un ekonomiskā izaugsme būtu atsaistīta no resursu patēriņa. Klimatneitralitātes mērķi ir apstiprinājusi Eiropadome un Parlaments, un tas ir juridiski saistoši noteikts Eiropas Klimata aktā, par kuru ir panākta politiska vienošanās. Eiropas zaļā kursa mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt ES dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labklājību no riska faktoriem un ietekmes, kas saistīti ar vidi. Tajā pašā laikā šai pārejai jābūt taisnīgai un iekļaujošai.

Līdztekus ES vērienīgā mērķa paaugstinājumam, saskaņā ar kuru līdz 2030. gadam iekšzemē ES mērogā jāsasniedz visas ekonomikas siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums vismaz 55 % apmērā salīdzinājumā ar 1990. gadu, 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna paziņojumā ir uzsvērts, ka "*saskaņā ar Parīzes nolīgumā uzņemtajām starptautiskajām saistībām rīkoties visas tautsaimniecības mērogā Eiropas Savienībai vajadzētu ES ETS satvarā turpināt regulēt vismaz ES iekšzemes aviācijas emisijas*". Eiropadome savos 2020. gada decembra secinājumos "*aicina Komisiju izvērtēt, kā visas ekonomikas nozares vislabāk var sniegt*

---

1 COM(2019) 640 final.

2 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

3 COM(2020) 562 final.

ieguldījumu 2030. gada mērķa sasniegšanā, un iesniegt vajadzīgos priekšlikumus kopā ar padziļinātu analīzi par ietekmi uz vidi, ekonomiku un sociālo jomu dalībvalstu līmenī"[4].

Aviācija rada 2–3 % no globālajām CO_2 emisijām, un tās emisiju apjoms kopš 1990. gada gan ES, gan visā pasaulē ir ievērojami pieaudzis. Aviācija 2018. gadā Eiropas Savienībā radīja 3,7 % no visas ekonomikas radītajām CO_2 emisijām un 15,7 % no transporta radītajām CO_2 emisijām[49]. ES 2018. gadā radīja 15 % no globālajām aviācijas CO_2 emisijām[5]. Turklāt tiek lēsts, ka aviācijas ietekme uz klimatu, kura nav saistīta ar CO_2, kopumā ir vismaz tikpat liela kā CO_2 ietekme atsevišķi[6].

Neraugoties uz Covid-19 pandēmijas izraisīto neseno satiksmes apjoma samazinājumu, paredzams, ka aviācijas ietekme uz klimatu augs vēl vairāk, ņemot vērā, ka vēsturiski pieaugums šajā nozarē ir bijis lielāks par vidējo pieaugumu citās ekonomikas nozarēs. Pirms Covid-19 pandēmijas Eirokontrole bija prognozējusi, ka Eiropas aviācijas gada emisiju apjoms 2040. gadā būs par 53 % lielāks nekā 2017. gadā[53]. Pirms Covid-19 krīzes *ICAO* lēsa, ka 2040. gadā starptautiskās aviācijas emisijas varētu būt par līdz pat 150 % lielākas nekā 2020. gadā[54].

Svarīgs rīks, ar ko mazināt aviācijas radītās CO_2 emisijas Eiropā, ir ES ETS. Sabiedriskajā apspriešanā par atjauninātajiem aviācijas ETS noteikumiem 91 % respondentu piekrita, ka aviācijai būtu jāsniedz lielāks ieguldījums klimatrīcībā. 88 % respondentu uzskatīja, ka tirgus pasākumi var iedarbīgi mazināt aviācijas emisijas saskaņā ar klimata mērķiem. Tiek lēsts, ka 2013.–2020. gadā aviācija ar ES ETS palīdzību panāca 193,4 Mt CO_2 neto aiztaupījuma, galvenokārt finansējot emisiju samazināšanu citās nozarēs[39]. Tas ir aviācijas ieguldījums ES 2020. gada klimata mērķī, un paredzams, ka ieguldījumu turpinās sniegt arī virzībā uz 2030. gada mērķi.

Ņemot vērā aviācijas nozares pašreizējās un prognozētās emisijas un paaugstināto ES klimata mērķi 2030. gadam, kā arī tādēļ, lai varētu panākt nepieciešamo ieguldījumu ES mērķī līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitrāli, devums klimata pārmaiņu mazināšanā ir ievērojami jāpalielina. 2019. gada ziņojumā par vides aizsardzību Eiropas aviācijā arī ir uzsvērta šī vajadzība.

Komisija ir sagatavojusi vairākus ietekmes novērtējumus, lai pamatotu ieceri pārskatīt politikas paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" galvenos likumdošanas instrumentus. Ietekmes novērtējumā par ES ETS aviācijas noteikumu pārskatīšanu ir analizētas dažādas iespējas, kā pārskatīšana varētu plašākās paketes ietvaros lietderīgi un efektīvi palīdzēt sasniegt atjauninātu mērķrādītāju. Tāpēc aviācijas noteikumu pārskatīšana ir jāskata kopsakarā ar ES ETS pārskatīšanu attiecībā uz stacionārajām iekārtām un ar tās piemērošanu papildu nozarēm. ETS elementi, kuros pārskatīšanas savstarpējām saiknēm ir īpaši liela nozīme, ir noteikumi par aviācijas kvotu kopapjomu un lineārā samazinājuma koeficienta piemērošanu šim kopapjomam, kā arī noteikumi par tirgus stabilitātes rezervi. Izvēles, kas tiks izdarītas attiecībā uz ES ETS darbības jomu un Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmas (*CORSIA*) īstenošanu, ietekmēs šīs ETS nozares emisiju samazinājumu apjomu un pieprasījumu pēc ES kvotām. Izvēles attiecībā uz aviācijas

---

4 https://www.consilium.europa.eu/media/47296/1011-12-20-euco-conclusions-en.pdf.

5 EEZ iekšējie lidojumi radīja 7,5 %, un lidojumi no EEZ uz trešām valstīm — vēl 7,5 %. Uz lidojumiem no EEZ uz trešām valstīm attiecas nacionāli noteiktais devums (NND), kas ES jāsniedz saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un aviācijas nozares iniciatīva "Destination 2050".

6 Šī ietekme ir skaitliski noteikta dokumentā COM(2020) 777 un sīki analizēta dokumentā COM(2020) 747 un ar to saistītajos dokumentos.

kvotu izsolāmo daļu ietekmēs izsoles ieņēmumu apjomu, kas būs pieejams cīņai pret klimata pārmaiņām, kā arī sadales elementus.

Lai aviācija veicinātu Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu, būtu arī plašāk jārīkojas starptautiskā mērogā. ES atbalsta *ICAO CORSIA* un strādā ar citiem, lai veicinātu pienācīgu dalību un īstenošanu. ES ETS pārskatīšanai attiecībā uz aviāciju būtu jānodrošina, ka *CORSIA* tiek atbilstoši īstenota ar ES ETS starpniecību, un, īstenojot *CORSIA*, ir jānodrošina vienlīdzīga attieksme pret aviosabiedrībām. Tai pašā laikā ES ETS direktīvas grozījumiem jāsaskan ar ES vērienīgo mērķi līdz 2050. gadam kļūt klimatneitrālai, 2030. gadam noteikto Savienības apņemšanos samazināt visas ekonomikas siltumnīcefekta gāzu emisijas un mērķi saglabāt Savienības klimatrīcības vidisko integritāti un iedarbīgumu.

Kopš 2012. gada daudz kvotu aviācijai ir piešķirts bez maksas. Paziņojumā par Eiropas zaļo kursu[70] tika norādīts, ka tiks sagatavots priekšlikums par aviosabiedrībām piešķirto bezmaksas kvotu apjoma samazināšanu. Tas ir atkārtots Paziņojumā par Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšanu. Bezmaksas piešķiršana ir atkāpe no principa "piesārņotājs maksā", ES ETS parastā metode ir izsolīšana. Pamatā esošā analīze arī liecina, ka tad, ja tiktu palielināta izsolīšana attiecībā uz aviāciju, oglekļa emisiju pārvirzes risks būtu zems un ietekme uz patēriņa cenām būtu ļoti maza.

Galvenajiem tiesību akta grozījumiem ir šādi mērķi:

(1) konsolidēt aviācijas kvotu kopapjomu pašreizējā līmenī un piemērot lineāro samazinājuma koeficientu saskaņā ar ETS direktīvas 9. pantu;

(2) palielināt aviācijas kvotu izsolīšanu;

(3) turpināt ES ETS piemērošanu Eiropā un tai pašā laikā atbilstoši piemērot *CORSIA* lidojumiem uz galamērķiem ārpus Eiropas; un

(4) nodrošināt, ka aviosabiedrībām vienādos maršrutos tiek noteiktas vienādas saistības ar ekonomisku ietekmi.

Līdztekus šiem ES ETS direktīvas grozījumiem tiek gatavots atsevišķs priekšlikums par dalībvalstu paziņojumiem ES reģistrētām aviosabiedrībām attiecībā uz izlīdzināmo 2021. gada emisiju apjomu (kas ir nulle) *CORSIA* ietvaros. Minētais atsevišķais priekšlikums attiecas uz aspektiem, kas ir saistīti ar *CORSIA* un kam būtu jāstājas spēkā līdz 2022. gada novembrim, lai līdz minētajam datumam varētu paziņot par papildu izlīdzināmo nulles apjomu.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Pakete "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ir visaptverošs solis Savienības tiesību aktu pārstrādāšanā, kuras mērķis ir tos saskaņot ar vērienīgo paaugstināto ES klimata mērķi. Visas paketē ietvertās iniciatīvas savā starpā ir cieši saistītas, un katra no tām ir atkarīga no pārējo iniciatīvu struktūras.

Lai gan politiskais uzdevums — pastiprināt ES ETS attiecībā uz aviāciju — ir skaidrs, tas tiek aplūkots kopsakarā ar citām saistītām un atbilstīgām iniciatīvām, piemēram, Enerģijas nodokļu direktīvas un Atjaunojamo energoresursu direktīvas pārskatīšanu un iniciatīvu "ReFuelEU", kuras tiek vērtētas atsevišķi, pienācīgi ņemot vērā ETS aspektu un ietekmi uz to.

Kā norādīts Eiropas zaļajā kursā, lai samazinātu aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām, ir jāizmanto dažādu politikas instrumentu kopums — nav viena atsevišķa risinājuma nozares dekarbonizēšanai. Tāpēc ES ETS pārskatīšana attiecībā uz aviāciju ir daļa no tā saucamā

pasākumu groza, kurā ir ietverti tādi tirgus pasākumi kā ES ETS un *CORSIA*, ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanas un izmantošanas veicināšana, gaisa kuģu tehnoloģiju uzlabojumi un darbības uzlabojumi, ko panāk, piemēram, ar Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvu.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Visām ES darbībām un rīcībpolitikām ir jāsaskan ar pakotnes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem un jāpalīdz ES sasniegt paaugstināto 2030. gada mērķrādītāju un līdz 2050. gadam sekmīgi un taisnīgi panākt klimatneitralitāti, kā Komisija norādījusi Paziņojumā par Eiropas zaļo kursu.

Tāpēc iniciatīva ir saistīta ar daudzām citām politikas jomām, ieskaitot Savienības ārpolitiku, kur šī saikne izpaužas, piemēram, tā, ka ES mudina arī partnervalstis īstenot *CORSIA*, un atbalstu, kas palīdz nodrošināt, ka aviosabiedrības darbojas vienlīdzīgos apstākļos. Lai panāktu, ka visas ES iniciatīvas atbilst zaļā kursa zvērestam nekaitēt, Komisija paziņojusi, ka tā uzlabos veidu, kādā tās Labāka regulējuma pamatnostādnes un atbalsta instrumenti risina ilgtspējas un inovācijas jautājumus. Šī iniciatīva saskan arī ar ES pētniecības un inovācijas politiku un palielinās sinerģiju starp ES izvēršanas programmām, jo īpaši Inovācijas fondu un ES pētniecības un inovācijas pamatprogrammām, stimulējot inovatīvu mazoglekļa risinājumu izmantošanu un izvēršanu.

2030. gada klimata mērķrādītāja plānam pievienotajā ietekmes novērtējumā kā viens no veidiem, kā panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumus ES mērogā, tika rūpīgi izvērtēta iespēja pastiprināt un paplašināt emisiju tirdzniecību.

Saskaņotība ar citām Savienības rīcībpolitikām tiek nodrošināta arī, raugoties, lai ES ETS ietekmes novērtējumi būtu saskanīgi ar novērtējumiem, kas veikti attiecībā uz pārējo 2030. gada klimata, enerģētikas un transporta satvaru, un ar citiem pasākumiem, kas iekļauti aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas pasākumu grozā.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Juridiskais pamats ES ETS direktīvai (Direktīva 2003/87/EK), kā arī visiem nākamajiem tiesību aktiem, ar kuriem tā tikusi grozīta, un citiem tiesību aktiem, kas reglamentē SEG emisijas, ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. pants. Tam vajadzētu būt juridiskajam pamatam arī visiem jaunajiem tiesību aktiem, kas attiecas uz aviācijas ietekmi uz klimatu, jo pasākuma galvenais mērķis ir aizsargāt vidi, samazinot SEG emisijas.

- **Subsidiaritāte**

ES ETS direktīva ir pašreizējs ES politikas instruments. Saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas noteikts Līguma par Eiropas Savienības darbību 5. pantā, šo instrumentu grozošā priekšlikuma mērķus var sasniegt tikai ar ES līmeņa tiesību aktu.

Ir vajadzīgs ES tiesību akts, lai dalībvalstis varētu atbilstoši piemērot *CORSIA* lidojumiem, uz kuriem attiecas Direktīvas 2003/87/EK piemērošanas ģeogrāfiskais tvērums, kas noteikts tās I pielikumā, t. i., lidojumiem, kas sākas EEZ lidostās un beidzas citās EEZ lidostās vai trešās valstīs, un lidojumiem, kas sākas trešās valstīs un beidzas EEZ lidostās.

ES līmeņa un, ja iespējams, pasaules līmeņa rīcība ir efektīvāka nekā dalībvalstu līmeņa rīcība, jo klimata pārmaiņas sniedzas pāri teritoriālajām robežām un aviācija ir lielā mērā starptautiska. Tieši ar ES līmeņa rīcību tiks visrezultatīvāk sasniegti ES iekšzemes un

starptautiskie klimata mērķrādītāji un nodrošināta saskaņota un atbilstīga *CORSIA* īstenošana attiecībā uz ES.

- **Proporcionalitāte**

Šis priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tas nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai izpildītu mērķi 2021.–2030. gadā izmaksefektīvā veidā sasniegt ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju, vienlaikus nodrošinot taisnīgumu, vidisko integritāti, pienācīgu iekšējā tirgus darbību un *CORSIA* īstenošanu.

Eiropadome ir apstiprinājusi mērķi panākt, ka visas ekonomikas siltumnīcefekta gāzu emisiju kopējais apjoms 2030. gadā ir vismaz par 55 % mazāks nekā 1990. gadā. Šis priekšlikums aptver lielu daļu šo siltumnīcefekta gāzu emisiju, un ar to tiek pārskatīta minētā direktīva, lai sasniegtu šo mērķi.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Šā priekšlikuma mērķi var vislabāk sasniegt ar grozošu direktīvu. Šis ir vislabāk piemērotais tiesību instruments grozījumu izdarīšanai pašreizējā ES ETS direktīvā — Direktīvā 2003/87/EK. Direktīva paredz, ka dalībvalstīm ir jāsasniedz attiecīgie mērķi un jāievieš attiecīgie pasākumi savās valsts materiālo un procesuālo tiesību sistēmās. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka valsts transponēšanas noteikumi nekavē inovāciju un ir tehnoloģiskā ziņā neitrāli.

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

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

Direktīvas 2003/87/EK 28.b panta 2. punktā Komisijai ir noteikts pienākums iesniegt Padomei un Eiropas Parlamentam ziņojumu par *CORSIA*, kurā aplūkots tās vērienīgums un vispārējā vidiskā integritāte, tostarp tas, cik kopumā vērienīga tā ir salīdzinājumā ar mērķrādītājiem, kas noteikti saskaņā ar Parīzes nolīgumu, kāds ir līdzdalības līmenis, cik lielā mērā tā ir izpildāma, cik pārredzama tā 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. Ņemot to vērā, būtu jāsagatavo priekšlikums par Savienības tiesību aktu grozījumiem, kuri dod iespēju atbilstoši īstenot *CORSIA*.

Papildus tam Direktīvas 2003/87/EK 28.b panta 2. punktā ir arī norādīts, ka Komisijas ziņojumā būtu jāapsver, vai ir jāpārstrādā saskaņā ar 28.c panta 2. punktu pieņemtie noteikumi. ES ETS direktīvas 28.b panta 3. punktā ir paredzēts, ka Komisija ziņojumam "*attiecīgā gadījumā pievieno (..) priekšlikumus grozīt, svītrot, pagarināt vai aizstāt*" 28.a pantā paredzētās atkāpes (kas 2017.–2023. gadā ierobežo ES ETS darbības jomu tikai līdz EEZ iekšējiem lidojumiem), 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*".

Minētais ziņojums ir ietverts šim priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā, un tajā ir izmantots pētījums "*ICAO* globālā tirgus pasākuma (*CORSIA*) novērtējums, kas veikts saskaņā ar 28.b pantu un ar nolūku izpētīt izmaksu novirzīšanu saskaņā ar ES ETS direktīvas 3.d pantu" (*Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to*

Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive)[7].

ES ETS direktīvas 3.d panta 2. punktā Komisijai ir noteikts pienākums veikt "*pētījumu par to, vai saistībā ar ES ETS emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu un ICAO globālo tirgus pasākumu aviācijas nozare spēj CO_2 izmaksas novirzīt uz saviem klientiem, salīdzinājumā ar rūpniecības nozari un elektroenerģijas sektoru nolūkā nākt klajā ar priekšlikumu palielināt izsolīšanas procentuālo daļu saskaņā ar 28.b panta 2. punktā minēto pārskatīšanu*".

Pētījums ir iekļauts ietekmes novērtējumā par ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas pārskatīšanu attiecībā uz aviāciju, un tajā ir izmantots ziņojums "*ICAO* globālā tirgus pasākuma (*CORSIA*) novērtējums, kas veikts saskaņā ar 28.b pantu un ar nolūku izpētīt izmaksu novirzīšanu saskaņā ar ES ETS direktīvas 3.d pantu".

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ar ieinteresētajām personām no 2020. gada 3. jūlija līdz 2020. gada 28. augustam apsprieda sākotnējo ietekmes novērtējumu. Atgriezenisko saiti sniedza 54 struktūras. No visiem respondentiem ES dalībvalstis bija tās, kas atbalstīja ES ETS un *CORSIA* līdzāspastāvēšanu, savukārt trešās valstis pauda bažas par ES ETS un *CORSIA* pārklāšanos, daļēju *CORSIA* īstenošanu, attieksmi pret trešo valstu pārvadātājiem un *CORSIA* ekskluzivitāti. Attiecībā uz *CORSIA* īstenošanas iespējām lielais vairums NVO deva priekšroku pilnai ES ETS darbības jomai vai iespējām, kurās saglabāta vismaz pašreizējā darbības joma, vai hibrīdām iespējām, kas bija šīm galējībām pa vidu. Tās atbalstīja arī tūlītēju visa apjoma iekļaušanu izsolīšanā.

Vairums uzņēmējdarbības apvienību un uzņēmumu deva priekšroku politikas iespējai, kas paredz tikai *CORSIA*. Izsolīšanas jautājumā vairums uzņēmējdarbības apvienību un uzņēmumu deva priekšroku pašreizējā stāvokļa saglabāšanai vai lēnai bezmaksas kvotu apjoma samazināšanai un ieņēmumu izmantošanai aviācijas nozares vajadzībām. ES iedzīvotāji, kas iesniedza atbildes, vēlējās, lai nozares klimatiskā iecere būtu vērienīgāka.

Sabiedriskā apspriešanās ar ieinteresētajām personām notika laikā no 2020. gada 1. oktobra līdz 2021. gada 14. janvārim, un tajā tika saņemta 81 atbilde. Sabiedriskajā apspriešanā 91 % respondentu piekrita, ka aviācijas nozarei būtu jāsniedz lielāks ieguldījums klimatrīcībā. 88 % respondentu uzskatīja, ka tirgus pasākumi var iedarbīgi mazināt aviācijas emisijas saskaņā ar klimata mērķiem. 82 % sabiedriskās apspriešanas respondentu piekrita, ka tirgus pasākumi jākombinē ar citām rīcībpolitikām, piemēram, atbalstu inovatīvām aviācijas tehnoloģijām, darbības uzlabojumiem, aplikšanu ar nodokļiem un ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanu un izmantošanu.

Attiecībā uz *CORSIA* īstenošanas iespējām viedoklis dalījās gan ieinteresēto personu grupās, gan to starpā. Uzņēmējdarbības apvienības vislielāko priekšroku deva iespējai, kas paredz TIKAI *CORSIA*, un JAUKTAJAI iespējai — katra no tām bija izvēlēta 33 % atbilžu. Vismazāk vēlamās iespējas bija ETS pilnā juridiskā darbības joma un 2. JAUKTĀ iespēja — katra no tām bija izvēlēta 33 % atbilžu. 30 % publiskā sektora iestāžu uzskatīja, ka "TIKAI *CORSIA*" ir vislabākā iespēja, bet 40 % — ka iespēja "TIKAI *CORSIA*" ir vismazāk vēlamā. NVO uzskatīja, ka visvairāk vēlamā iespēja ir ES ETS pilnā juridiskā darbības joma (89 % atbilžu), bet vismazāk vēlamā iespēja ir "tikai *CORSIA*" (44 % atbilžu).

Attiecībā uz aviācijas kvotu izsolāmās daļas palielināšanu vairums ieinteresēto personu deva priekšroku tūlītējai bezmaksas kvotu pakāpeniskai izbeigšanai, bet pašreizējā stāvokļa saglabāšanu uzskatīja par vismazāk vēlamo iespēju. Respondentu viedokļi ļoti skaidri dalījās

[7] SWD [līdz pieņemšanas laikam norādīt saiti].

starp pašreizējā stāvokļa saglabāšanas iespēju un izsolāmās daļas palielināšanas iespēju. 53 % uzņēmējdarbības apvienību deva priekšroku pašreizējā stāvokļa saglabāšanai un norādīja, ka tūlītēja bezmaksas kvotu pakāpeniska izbeigšana ir vismazāk vēlamā iespēja (74 %). 56 % NVO deva priekšroku tūlītējai pakāpeniskai bezmaksas kvotu izbeigšanai, un 63 % norādīja, ka pašreizējā stāvokļa saglabāšana ir vismazāk vēlamā iespēja. 60 % publiskā sektora iestāžu deva priekšroku lēnai bezmaksas kvotu pakāpeniskai izbeigšanai.

Lielais vairums ieinteresēto personu uzskatīja, ka izsolīšanas apjoma palielināšana varētu paaugstināt lidošanas izmaksas, tai pašā laikā lielākā daļa arī piekrita, ka šis pasākums palīdzētu samazināt klimata pārmaiņas.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējumā ir izanalizētas dažādas iespējas, kā ES ETS pārskatīšana attiecībā uz aviāciju varētu šādas plašākas politikas paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ietvaros lietderīgi un efektīvi palīdzēt sasniegt atjaunināto mērķrādītāju. Ietekmes novērtējumā ir analizētas dažādas iespējas, kā īstenot *CORSIA* ar ES ETS starpniecību, un izsolāmās daļas palielināšanas iespējas.

CORSIA īstenošanas iespējas atšķiras ar apmēru, kādā tiek saglabāts, sašaurināts vai paplašināts pašreizējais ES ETS tvērums. Iespēju salīdzinājums rāda, ka, lai gan ETS cenu stimuli ir daudz nozīmīgāki nekā *CORSIA* kvalitatīvo izlīdzināšanas vienību cena, kopējā ietekme uz vidi globālā līmenī visās politikas iespējās ir neliela, jo ES ETS ģeogrāfiskais tvērums ir ierobežots. Tomēr iespējas būtiski atšķiras ar to ieguldījumu ES emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā. Ļoti atšķiras arī ieņēmumu apjoms, ko rada dažādas politikas iespēju kombinācijas, jo *CORSIA* nav paredzēta nekādu publisku ieņēmumu gūšanai no aviosabiedrībām. Vēlamā iespēja ir saglabāt pašreizējo ES ETS tvērumu (EEZ iekšējie lidojumi, ieskaitot lidojumus uz Šveici un Apvienoto Karalisti) un ieviest atbilstošus ar *CORSIA* saistītus noteikumus lidojumiem, uz kuriem pašlaik neattiecas ES ETS (lidojumi uz/no trešām valstīm un lidojumi, ko veic ES reģistrētas aviosabiedrības starp divām trešām valstīm).

Iespējas, kas attiecas uz izsolāmās daļas palielināšanu aviācijas kvotu piešķiršanā, atšķiras ar palielināšanas tempu. Analizēto iespēju salīdzinājums sniedz spēcīgus argumentus par labu pāriešanai uz visa apjoma izsolīšanu, sākot ar pārskatītā tiesību akta spēkā stāšanās dienu. Lai gan bezmaksas kvotas tiek piešķirtas galvenokārt tādēļ, lai novērstu iespējamu oglekļa emisiju pārvirzi un iespējamu negatīvu ietekmi uz konkurētspēju, tā ir atkāpe no principa "piesārņotājs maksā". Analīze liek domāt, ka izsolāmās daļas palielināšanas gadījumā oglekļa emisiju pārvirzes risks būs zems. Lai pārietu uz visa apjoma izsolīšanu, ir jānostabilizē aviācijai noteiktā maksimālā robežvērtība pašreizējā līmenī, jo pašlaik tiek izsolīta noteikta procentuālā daļa no bezmaksas kvotām. Tādējādi tiktu saglabāts pašreizējais aviācijas maksimālās robežas vidiskās integritātes līmenis, un maksimālajai robežai tiktu piemērots lineārais samazinājuma koeficients, kā to jau pieprasījuši likumdevēji un kā tas tiek darīts attiecībā uz visiem pārējiem ES ETS aptvertajiem operatoriem. Bezmaksas kvotu piešķiršanas izbeigšana ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā pastiprinātu sistēmas vidisko integritāti. Vēlamā iespēja ir izsolāmās daļas palielināšana, sākot ar grozījuma stāšanos spēkā.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas jo īpaši nostiprināti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā. Jo īpaši tas veicina mērķi sasniegt augstu vides aizsardzības līmeni saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 37. pantā noteikto ilgtspējīgas attīstības principu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Pašreizējā ETS vairums izsoles ieņēmumu saņem dalībvalstis, tāpēc ietekme uz valstu budžetiem ir pozitīva. Komisija iepazīstinās ar ES budžeta struktūras korekcijām gaidāmajā Pašu resursu paketē, kurā būs ietverts priekšlikums par daudzgadu finanšu shēmas grozīšanu.

Ar pašreizējo ES ETS tvērumu nav saistīta nekāda papildu administratīva ietekme uz valstu pārvaldes iestādēm. *CORSIA* īstenošanas ietekmei vajadzētu būt ierobežotai, jo tiktu izmantota tā pati infrastruktūra.

IT izstrādes un iepirkumu izvēles iepriekš apstiprinās Eiropas Komisijas Informācijas tehnoloģiju un kiberdrošības padome.

5. CITI ELEMENTI

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

3.c panta 1.–3. punktu groza, lai konsolidētu aviācijas kvotu kopapjomu līmenī, kas atbilst kvotu apjomam, kurš piešķirts/izsolīts par Eiropas iekšējiem lidojumiem un lidojumiem no EEZ lidostām uz Šveici un Apvienoto Karalisti. Piešķīrums 2024. gadam būs balstīts uz aktīvajiem gaisa kuģu operatoriem 2023. gadā piešķirto kvotu kopapjomu, kas samazināts, piemērojot lineāro samazinājuma koeficientu, kā noteikts ETS direktīvā. Piešķīrumu palielina par kvotu apjomu, kas būtu piešķirts, ja uz maršrutiem starp tālākajiem reģioniem un citām valstīm, kas nav dalībvalstis, kurās atrodas attiecīgie tālākie reģioni, 2023. gadā būtu attiekusies ETS. Šiem maršrutiem piešķirtā pagaidu atkāpe no ES ETS pienākumiem beidz darboties 2023. gada 31. decembrī. Palielināto maksimālo robežvērtību samazina, piemērojot lineāro samazinājuma koeficientu, kā norādīts ETS direktīvā.

Ir ierosināts piešķirt laikā ierobežotu atkāpi no ES ETS emisijām, ko rada lidojumi starp dalībvalsts tālākajā reģionā esošu lidlauku un citu lidlauku tai pašā dalībvalstī.

3.d panta 1. punktu aizstāj, lai, sākot ar nākamo gadu pēc grozījuma stāšanās spēkā, palielinātu aviācijas kvotu izsolīšanas apjomu. Grozījums paredz sākt visa apjoma izsolīšanu 2027. gadā.

3.d panta 2. punktu svītro, jo tas ir novecojis.

3.d panta 3. punkta pirmo teikumu groza, lai norādītu, ka deleģētajos aktos, kas jāpieņem, lai papildinātu šo direktīvu attiecībā uz detalizētu kārtību, kādā dalībvalstis izsola aviācijas kvotas, būtu jāiekļauj kārtība, kādā daļu ieņēmumu pārvieto uz Savienības budžetu.

3.d panta 4. punktu aizstāj, lai sniegtu stingrāku ieteikumu dalībvalstīm izmantot ETS izsolēs gūtos ieņēmumus cīņai pret klimata pārmaiņām un norādītu, ka daļa šo ieņēmumu tiek piešķirta Savienības budžetam saskaņā ar Lēmumu (ES, Euratom) 2020/2053 par pašu resursu sistēmu.

3.e un 3.f pantu svītro, jo pēc pārejas uz pilna apjoma izsolīšanu noteikumi par bezmaksas kvotu piešķiršanu gaisa kuģu operatoriem vairs nav vajadzīgi.

11.a panta 1.–4. punktu aizstāj, paredzot, ka ES reģistrētas aviosabiedrības izmanto atbilstošus starptautiskos kredītus, lai panāktu to uz vai no trešām valstīm veikto lidojumu atbilstību, kuriem piemēro *CORSIA*. Lai nodrošinātu, ka veids, kā ES īsteno *CORSIA*, veicina Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu un stimulē plašu dalību *CORSIA* shēmā, jāievēro šādi

nosacījumi: atbilstības panākšanas kredītiem jābūt iegūtiem valstīs, kas ir Parīzes nolīguma puses un piedalās *CORSIA* shēmā, un jāizvairās no dubultas kredītu uzskaites.

11.a pantam pievieno jaunu 8. punktu, ar kuru Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktu, ar ko nosaka, kurus kredītus *ICAO* padome ir atzinusi par izmantojamiem atbilstības panākšanai *CORSIA* shēmā.

12. pantam pievieno jaunu 6. punktu, ar ko īsteno *CORSIA* attiecībā uz ES uzņēmumu lidojumiem uz Eiropas Ekonomikas zonu, Šveici un Apvienoto Karalisti, no tām vai ārpus tām. Aviosabiedrību pienākumi nodot kvotas par šiem lidojumiem tiek samazināti no pilna emisiju apjoma līdz to daļai no kopējām aviācijas emisijām atbilstoši *CORSIA* bāzlīnijai.

25.a pantam pievieno jaunu 3.–9. pantu.

Komisija ir pilnvarota pieņemt un uzturēt īstenošanas aktu, kurā uzskaitītas tās valstis (izņemot EEZ valstis, Šveici un Apvienoto Karalisti), kas Savienības tiesību aktu nolūkiem uzskatāmas par tādām, kuras piemēro *CORSIA*.

Paredzēts, ka *CORSIA* atbilstības pārbaude, kas attiecas uz trešās valstīs reģistrētām sabiedrībām, ir tikai šo aviosabiedrību mītnes valsts pārziņā. Tāpēc, īstenojot *CORSIA* attiecībā uz ārpus Eiropas veiktiem lidojumiem, trešo valstu aviosabiedrības tiek atbrīvotas no ES ETS pienākumiem attiecībā uz lidojumiem starp Eiropu un trešām valstīm, kas īsteno *CORSIA*.

Lai nodrošinātu vienādu attieksmi maršrutos, lidojumus uz un no valstīm, kuras neīsteno *CORSIA*, atbrīvo no ES ETS un *CORSIA* pienākumiem.

Lidojumus uz lielāko daļu vismazāk attīstīto valstu un mazo salu jaunattīstības valstu, kas neīsteno *CORSIA*, un lidojumus no tām atbrīvo no ES ETS un *CORSIA* pienākumiem, nenosakot atbrīvojuma beigu datumu.

Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai pieņemt īstenošanas aktu, ar ko atbrīvo ES reģistrētas aviosabiedrības no kvotu nodošanas prasībām attiecībā uz lidojumu radītajām emisijām gadījumos, kad tāpēc, ka trešā valstī *CORSIA* īsteno vai izpilda mazāk stingri, rodas būtisks konkurences kropļojums, kas kaitē ES reģistrētām aviosabiedrībām. Konkurences kropļojumu varētu radīt mazāk stingra pieeja attiecībā uz atbilstīgām izlīdzināšanas kompensācijām vai dubultās uzskaites noteikumiem.

2021/0207 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

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

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],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[2],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK[3] Savienībā ir izveidota siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēma ar mērķi veicināt siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksefektīvu un ekonomiski izdevīgu samazināšanu. Aviācijas darbības ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā tika iekļautas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/101/EK[4].

(2) Parīzes nolīgums, kas pieņemts 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) stājās spēkā 2016. gada novembrī ("Parīzes nolīgums")[5]. Parīzes nolīguma Puses ir vienojušās ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, visām ekonomikas nozarēm būtu jāpalīdz īstenot šos emisiju samazinājumus, tostarp starptautiskajai aviācijai.

---

1 OV C , , . lpp.

2 OV C , , . lpp.

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

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 Parīzes nolīgums (OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.).

(3) Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) padome savā 214. sesijas 10. sanāksmē 2018. gada 27. jūnijā pieņēma Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma pirmo izdevumu: Starptautiskie standarti un ieteicamā prakse vides aizsardzības jomā – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma ("*CORSIA*"). Savienība un tās dalībvalstis joprojām atbalsta *CORSIA* un ir apņēmušās to īstenot jau no paša sākuma, proti, jau izmēģinājuma posmā (2021.–2023. gads)[6].

(4) Saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2018/2027 dalībvalstis [7] ir paziņojušas *ICAO* sekretariātam par atšķirībām starp *CORSIA* un ES ETS. Mērķis bija saglabāt ES *acquis* un turpmāko politisko manevrējamību, kā arī ES vērienīgās klimatieceres un Eiropas Parlamenta un Padomes ekskluzīvo lomu lemšanā par Savienības tiesību aktiem. Pēc šā Direktīvas 2003/87/EK grozījuma pieņemšanas *ICAO* sekretariātam iesniegtais paziņojums par atšķirībām starp *CORSIA* un ES ETS būtu jāatjaunina, lai atspoguļotu Savienības tiesību aktu grozījumus.

(5) Klimata un vides problēmu risināšana un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšana ir Komisijas 2019.gada 11.decembrī pieņemtā paziņojumam "Eiropas zaļais kurss"[8] stūrakmens.

(6) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, ko Savienība iesniedza *UNFCCC* sekretariātam 2020.gada 17.decembrī[9], tā apņēmās līdz 2030.gadam visas tautsaimniecības mēroga neto siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

(7) Mērķrādītāju — līdz 2050. gadam panākt visas tautsaimniecības klimatneitralitāti — Savienība tiesību aktos ir nostiprinājusi ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119[10]. Ar minēto regulu ir noteikta arī saistoša Savienības apņemšanās iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisijas (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) līdz 2030. gadam samazināt par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

(8) Šā Direktīvas 2003/87/EK grozījuma mērķis ir aviācijas jomā realizēt Savienības devumu atbilstīgi Parīzes nolīgumam un izveidot regulējumu, kas vajadzīgs, lai sasniegtu Savienības 2030. gadam izvirzīto klimata mērķrādītāju — līdz 2030. gadam iekšēji samazināt neto siltumnīcefekta gāzu emisijas par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, kā noteikts Regulā (ES) 2021/....

---

6 Padomes Lēmums (ES) 2020/954 (2020. gada 25. jūnijs) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz paziņojumu par brīvprātīgu dalību Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmā (CORSIA) no 2021. gada 1. janvāra un par izvēlēto risinājumu lidmašīnu ekspluatantu emisiju izlīdzināšanas prasību aprēķināšanai periodā no 2021. līdz 2023. gadam (OV L 212, 3.7.2020., 14. lpp.).

7 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. lpp.).

8 COM(2019)640 final.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

10 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119, 2021. gada 30. jūnijs ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru ("Eiropas Klimata likums") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

(9) Arī aviācijai ir jādod sava artava emisiju samazināšanas centienos, bez kuriem nav iespējams sasniegt Savienības 2030. gada klimata mērķrādītāju. Tāpēc kopējais aviācijai atvēlētais kvotu daudzums būtu jākonsolidē un uz to vajadzētu attiecināt lineāro samazinājuma koeficientu.

(10) Šo vērienīgāko klimatieceru realizēšana prasa pēc iespējas vairāk resursu koncentrēt mērķim, kas ir klimatiskā pārkārtošanās. Tāpēc visi izsoļu ieņēmumi, kas nav ieskaitāmi Savienības budžetā, būtu jāatvēl ar klimatu saistītām vajadzībām.

(11) Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 28.b panta 3. punktu Savienībai ir jānovērtē *ICAO CORSIA* shēma un attiecīgi tā jāīsteno tādā veidā, kas atbilst Savienības saistībām līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājumu visas tautsaimniecības mērogā.

(12) Kopējais aviācijai pieejamais kvotu daudzums būtu jākonsolidē iedales līmenī attiecībā uz lidojumiem no lidlauka, kas atrodas EEZ, uz lidlauku, kas atrodas EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē. 2024. gadā iedalāmo kvotu apjoms būtu jābalsta uz kopējo aktīvajiem gaisakuģu operatoriem 2023. gadā piešķirto apjomu, kas samazināts, piemērojot lineāro samazinājuma koeficientu, kā norādīts Direktīvas 2003/87/EK 9. pantā. Iedales līmenis būtu jāpalielina, lai ņemtu vērā maršrutus, ko ES ETS neaptvēra 2023. gadā, bet aptver no 2024. gada.

(13) Sākot ar nākamo gadu pēc šā Direktīvas 2003/87/EK grozījuma spēkā stāšanās aviācijas sektorā pamatprincipam vajadzētu būt tādam, ka aizvien lielāku kvotu daļu iedala izsoles ceļā, ņemot vērā šī sektora iespējas šo CO_2 izmaksu pieaugumu novirzīt uz klientiem.

(14) Tāpat Direktīva 2003/87/EK būtu jāgroza arī attiecībā uz akceptējamām atbilstības vienībām, lai ņemtu vērā emisijas vienību atbilstības kritērijus, kas ir būtisks *CORSIA* elements un ko *ICAO* padome pieņēma savā 216. sesijā 2019. gada martā. Savienībā iedibinātām vai reģistrētām aviosabiedrībām vajadzētu būt iespējai atbilstības nokārtošanai izmantot starptautiskos kredītus attiecībā uz lidojumiem uz tādām trešām valstīm vai no tām, kuras tiek uzskatītas par *CORSIA* dalībniecēm. Lai nodrošinātu, ka Savienībā *CORSIA* tiek īstenota tā, ka tas nāk par labu Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanai un motivē pēc iespējas plašāku iesaistīšanos *CORSIA*, kredītu izcelsmei vajadzētu būt valstīs, kas ir Parīzes nolīguma puses un *CORSIA* dalībnieces, un nedrīkstētu pieļaut kredītu dubultu uzskaiti.

(15) Lai nodrošinātu, ka starptautisko kredītu izmantošanai tiek piemēroti vienveidīgi nosacījumi saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a pantu, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras pieņemt sarakstu ar kredītiem, kurus *ICAO* padome ir atzinusi par tādiem, ko var izmantot, lai nodrošinātu atbilstību *CORSIA*, un kuri atbilst iepriekš minētajiem kritērijiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011[11].

(16) Lai nodrošinātu, ka ir ieviesta nepieciešamā kārtība, kā iesaistītās puses atzīst projektus, kā tiek laikus koriģēti ziņojumi par pušu nacionāli noteikto devumu aptvertajām antropogēnajām emisijām no avotiem un to piesaisti piesaistītājsistēmās un kā nepieļaut dubultu uzskaiti un globālo emisiju neto pieaugumu, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt detalizētas prasības attiecībā uz šādu kārtību.

[11] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011[12].

(17) Kas attiecas uz *CORSIA* piemērošanu lidojumiem, kas nav lidojumi no EEZ esoša lidlauka uz EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē esošu lidlauku, būtu jāsamazina tiem Savienības gaisakuģu operatoriem uzliktie kvotu nodošanas pienākumi, kuri šos lidojumus veic. Gaisakuģu operatoru pienākums nodot kvotas par šiem lidojumiem būtu jāsamazina tā, lai tas aptvertu tikai to šo operatoru daļu no tām kolektīvajām starptautiskajām aviācijas emisijām, kuras 2021.–2023. gadā pārsniedz 2019. gada kolektīvo līmeni, bet nākamajos *CORSIA* piemērošanas gados — 2019.–2020. gada kolektīvo līmeni.

(18) Lai nodrošinātu vienveidīgus nosacījumus, ar kādiem tiek uzskaitītas valstis, kuras Direktīvas 2003/87/EK vajadzībām uzskatāmas par tādām, kas piemēro *CORSIA*, saskaņā ar minētās direktīvas 25.a panta 3. punktu, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras pieņemt un uzturēt to valstu sarakstu, kuras nav EEZ valstis, Šveice vai Apvienotā Karaliste un kuras Savienības tiesību aktu vajadzībām tiek uzskatītās par tādām, kas piedalās *CORSIA*. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.

(19) Tā kā *CORSIA* īstenošana un piemērošana Savienībai nepiederīgiem gaisakuģu operatoriem ir tikai un vienīgi šo gaisakuģu operatoru piederības valsts ziņā, *CORSIA* piemērošana lidojumiem, kas nav lidojumi no EEZ esoša lidlauka uz EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē esošu lidlauku, nozīmē, ka Savienībai nepiederīgie gaisakuģu operatori ir atbrīvoti no ES ETS saistībām attiecībā uz šiem lidojumiem.

(20) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret visiem maršrutiem, lidojumus no valstīm un uz valstīm, kas nepiemēro *CORSIA*, atbrīvo gan no ES ETS, gan *CORSIA* saistībām. Lai dotu motivāciju *CORSIA* pilnvērtīgai piemērošanai no 2027. gada, šis atbrīvojums emisijām būtu jāpiemēro tikai līdz 2026. gada 31. decembrim.

(21) Lidojumi no un uz valstīm, kuras ANO definējusi kā vismazāk attīstītās valstis un mazās salu jaunattīstības valstis un kuras neīsteno *CORSIA* (izņemot valstis, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju ir vienāds ar vai lielāks par Savienības vidējo rādītāju), būtu atbrīvojami no ES ETS vai *CORSIA* saistībām uz nenoteiktu laiku.

(22) Lai nodrošinātu vienveidīgus nosacījumus, ar kādiem gaisakuģu operatori tiek atbrīvoti no Direktīvas 2003/87/EK 12. panta 8. punktā noteiktajām prasībām nodot kvotas par emisijām, kas rodas lidojumos no un uz valstīm, kuras ar saviem valsts tiesību aktiem *CORSIA* piemēro mazāk stingri vai kuras *CORSIA* noteikumus nepiemēro visiem gaisakuģu operatoriem vienādi, kā to paredz minētās direktīvas 25.a panta 7. punkts, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras Savienības aviosabiedrības atbrīvot no kvotu nodošanas par lidojumu emisijām, ja pastāv nozīmīgi konkurences izkropļojumi, kas kaitē Savienības aviosabiedrībām, jo trešā valsts *CORSIA* īsteno vai piemēro mazāk stingri. Konkurences izkropļojumu var izraisīt mazāk stingra pieeja emisiju izlīdzināšanas vienību akceptēšanai vai dubultās uzskaites noteikumiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.

[12] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

(23) Lai nodrošinātu vienveidīgus nosacījumus, ar kādiem iedibina vienlīdzīgus konkurences apstākļus maršrutos starp divām dažādām valstīm, kuras piemēro *CORSIA*, ja šīs valstis atļauj gaisakuģu operatoriem izmantot citas vienības, nevis tās, kas ir uzskaitītas sarakstā, kurš pieņemts saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a panta 8. punktu, tad saskaņā ar minētās direktīvas 25.a panta 8. punktu būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras atļaut dalībvalsts gaisakuģu operatoriem izmantot arī citas vienības papildus tām, kas uzskaitītas saskaņā ar 11.a panta 8. punktu pieņemtajā sarakstā, vai neievērot 11.a panta 2. un 3. punkta nosacījumus. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.

(24) Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus maršrutos starp divām trešām valstīm, kas piemēro *CORSIA*, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu par to, ka par šiem maršrutiem var akceptēt citus kredītus. 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[13]. 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.

(25) Īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai veicinātu pieejamību Savienības tālākajiem reģioniem. Tāpēc būtu jāparedz atkāpe no ES ETS attiecībā uz emisijām, kas rodas lidojumos starp dalībvalsts tālākajā reģionā esošu lidlauku un tajā pašā dalībvalstī esošu citu lidlauku.

(26) Bez visaptverošas pieejas inovācijai neizdosies ne sasniegt Eiropas zaļā kursa mērķus, ne vairot Eiropas rūpniecības konkurētspēju. Tas ir sevišķi svarīgi grūti dekarbonizējamos sektoros, piemēram, aviācijā un kuģniecībā, kur tāpēc kombinēti jāizmanto dažādi pasākumi — darbības uzlabojumi, alternatīvas klimatneitrālas degvielas un tehnoloģiski risinājumi. Tāpēc dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka nacionālie transponēšanas pasākumi nekavē inovācijas un ir tehnoloģiski neitrāli. Nepieciešamie pētniecības un inovācijas pūliņi tiek atbalstīti ES līmenī, tai skaitā no pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa", kas paredz ievērojamu finansējumu un jaunus instrumentus sektoriem, kuri tiek iekļauti ETS.

(27) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tās mēroga vai iedarbības dēļ tos 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 lēmumā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(28) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva 2003/87/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

[13] OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

(1) direktīvas 3.c pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu svītro;

(b) pievieno šādu 5., 6., un 7. punktu:

“5. Komisija nosaka kopējo kvotu daudzumu, kas jāiedala gaisakuģu operatoriem par 2024. gadu, pamatojoties uz kopējām tiem gaisakuģu operatoriem iedalītajām kvotām, kuri 2023. gadā veikuši I pielikuma aptvertas aviācijas darbības, kam piemēro 9. pantā norādīto lineāro samazinājuma koeficientu, un publicē gan šo daudzumu, gan bezmaksas kvotu daudzumu, kāds tiktu iedalīts 2024. gadā, ja noteikumi par bezmaksas kvotu iedali nebūtu atjaunināti.

6. Attiecībā uz tādiem lidojumiem no EEZ esoša lidlauka uz EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē esošu lidlauku, kurus 2023. gadā ES ETS neaptvēra, kopējo gaisakuģu operatoriem iedalāmo kvotu daudzumu palielina par tādu kvotu daudzumu (te ietilpst gan bez maksas iedalāmās, gan izsolāmās kvotas), kāds tiem būtu iedalīts, ja 2023. gadā ES ETS šos lidojumus būtu aptvērusi, un tam piemēro 9. pantā norādīto lineāro samazinājuma koeficientu.

7. Atkāpjoties no 12. panta 2.a punkta, 14. panta 3. punkta un 16. panta, dalībvalstis uzskata, ka tajos izklāstītās prasības ir apmierinātas, un nevērš nekādas darbības pret gaisakuģu operatoriem attiecībā uz emisijām, kas līdz 2030. gadam radušās lidojumos starp dalībvalsts tālākajā reģionā esošu lidlauku un lidlauku, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, bet ne minētajā tālākajā reģionā.”;

(2) direktīvas 3.d pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. 2024. gadā izsola 25 % no kvotām, kuras būtu iedalītas bez maksas saskaņā ar vērtībām, kas publicētas atbilstīgi 3.c pantam.”;

(b) pievieno šādu 1.a, 1.b, 1.c un 1.d punktu:

“1.a 2025. gadā izsola 50 % no kvotām, kuras attiecīgajā gadā būtu iedalītas bez maksas, kā izriet no aprēķina, kura pamatā ir vērtības, kas publicētas atbilstīgi 3.c pantam.

1.b 2026. gadā izsola 75 % no kvotām, kuras attiecīgajā gadā būtu iedalītas bez maksas, kā izriet no aprēķina, kura pamatā ir vērtības, kas publicētas atbilstīgi 3.c pantam.

1.c No 2027. gada 1. janvāra izsola visas kvotas, kuras attiecīgajā gadā būtu iedalītas bez maksas.

1.d Bezmaksas kvotas gaisakuģu operatoriem iedala proporcionāli to daļai no verificētajām emisijām, kas radušās 2023. gadā paziņotajās aviācijas darbībās. Šajā aprēķinā ņem vērā arī verificētās emisijas no aviācijas darbībām, par kurām ziņots attiecībā uz lidojumiem, kurus ES ETS aptver tikai no 2023. gada 1. janvāra.”;

(c) panta 2. punktu svītro;

(d) panta 3. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai šo direktīvu papildinātu attiecībā detalizētu kārtību, kā dalībvalstis izsola aviācijas kvotas saskaņā ar šā panta 1., 1.a, 1.b, 1.c un 1.d punktu, tostarp kārtību, kā daļa izsoļu ieņēmumu tiek pārskaitīta Savienības vispārējā budžetā.”;

(e) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Dalībvalstis nosaka, kā tiek izmantoti šīs nodaļas aptverto kvotu izsolēs iegūtie ieņēmumi, izņemot ieņēmumus, kas saskaņā ar Līguma 311. panta 3. punktu uzskatāmi par pašu resursiem un ieskaitīti Savienības vispārējā budžetā. Kvotu izsolēs gūtos ieņēmumus dalībvalstis izlieto saskaņā ar 10. panta 3. punktu.”;

(3) direktīvas 3.e un 3.f pantu svītro;

(4) direktīvas 6. panta 2. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

e) saistības četru mēnešu laikā pēc gada beigām nodot kvotas, kas līdzvērtīgas iekārtas kopējai emisijai attiecīgā kalendārā gada laikā, kuras verificētas saskaņā ar 15. pantu.”;

(5) direktīvas 11.a pantu groza šādi:

(a) panta 1. līdz 3. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Ievērojot šā panta 2. un 3. punktu, gaisakuģu operatori, kam ir dalībvalsts izsniegta gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai kas ir reģistrēts dalībvalstī, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, var izmantot tālāk norādītās vienības, lai izpildītu savas 12. pantā noteiktās saistības attiecībā uz lidojumiem no un uz valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts saskaņā ar 25.a panta 3. punktu:

(a) kredīti, kurus atzinušas puses, kas piedalās mehānismā, kurš izveidots saskaņā ar Parīzes nolīguma 6. panta 4. punktu;

(b) kredīti, kurus atzinušas puses, kas piedalās kredītprogrammās, kuras *ICAO* padome atzinusi par atbilstīgām, kā norādīts īstenošanas aktā, kas pieņemts saskaņā ar 8. punktu;

(c) kredīti, kurus atzinušas puses nolīgumos saskaņā ar 5. punktu;

(d) kredīti, kas izdoti attiecībā uz Savienības līmeņa projektiem saskaņā ar 24.a pantu.

2. Šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētās vienības drīkst izmantot, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

(a) to izcelsme ir valstī, kas to izmantošanas brīdī ir Parīzes nolīguma puse;

(b) to izcelsme ir valstī, kas īstenošanas aktā, kurš pieņemts saskaņā ar 25.a panta 3. punktu, ir minēta kā valsts, kas piedalās Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmā (*CORSIA*). Šo nosacījumu neattiecina uz emisijām pirms 2027. gadā, un tāpat to neattiecina uz valstīm, kuras ANO definējusi kā vismazāk attīstītās valstis un mazās salu jaunattīstības valstis, izņemot valstis, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju ir vienāds ar vai lielāks par Savienības vidējo rādītāju.

3. Šā panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā minētās vienības drīkst izmantot, ja ir ieviesta kārtība, kā iesaistītās puses organizē atzīšanu, kā tiek laikus koriģēti ziņojumi par iesaistīto pušu nacionāli noteikto devumu aptvertajām antropogēnajām emisijām no avotiem un to piesaisti piesaistītājsistēmās un kā nepieļaut dubultu uzskaiti un globālo emisiju neto pieaugumu.

Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka detalizētākas prasības pirmajā daļā minētajai kārtībai, kas var ietvert ziņošanas un reģistrācijas prasības, un tam, kā uzskaita valstis vai programmas, kuras šo kārtību piemēro. Šajā kārtībā ņem vērā elastību, kas pienākas vismazāk attīstītām valstīm un mazajām salu jaunattīstības

valstīm. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.";

(c) svītro 4. punktu;

(d) pantam pievieno šādu 8. punktu:

"8. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros uzskaitīti kredīti, kurus *ICAO* padome atzinusi par atbilstīgiem un kuri atbilst 2. un 3. punktā noteiktajiem kritērijiem. Attiecīgā gadījumā Komisija šo sarakstu atjaunina. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.";

(6) direktīvas 12. pantu groza šādi:

(a) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Saskaņā ar 7. punktā minētajā deleģētajā aktā noteikto metodiku dalībvalstis ik gadus par iepriekšējo kalendāro gadu aprēķina emisiju izlīdzinājumus atbilstīgi *ICAO* Starptautiskajiem standartiem un ieteicamajai praksei vides aizsardzības jomā attiecībā uz Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu, izņemot tos, kas attiecas uz lidojumiem no EEZ esoša lidlauka uz EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē esošu lidlauku, un līdz katra gada 30. novembrim gaisakuģu operatorus, kas atbilst visiem tālāk minētajiem nosacījumiem, informē par izlīdzināšanas līmeni:

(a) gaisakuģu operatoriem ir dalībvalsts izdota gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai tie ir reģistrēti dalībvalstī, ieskaitot tās tālākos reģionus, atkarīgās teritorijas un citas teritorijas;

(b) to gadā radītais CO_2 emisiju daudzums pārsniedz 10 000 t, ja tiek izmantoti gaisa kuģi, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg, ar ko veic I pielikuma aptvertos lidojumus, izņemot lidojumus no dalībvalsts uz to pašu dalībvalsti (ieskaitot tās pašas dalībvalsts tālākos reģionus), no 2019. gada 1. janvāra.

Šā panta pirmās daļas b) apakšpunkta vajadzībām neņem vērā CO_2 emisijas, kas rodas šādu veidu lidojumos:

i) valsts lidojumi;

ii) humānās palīdzības lidojumi;

iii) medicīniskās palīdzības lidojumi;

iv) militārie lidojumi;

v) ugunsdzēsības lidojumi.";

(b) pievieno šādu 7. un 8. punktu:

"7. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai šo direktīvu papildinātu, proti, noteiktu metodiku, kā aprēķināt gaisakuģu operatoru emisiju izlīdzināšanas pienākumus.

8. Kas attiecas uz lidojumiem no, uz un starp valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts saskaņā ar 25.a panta 3. punktu, gaisakuģu operatori, kam ir dalībvalsts izsniegta gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai kas ir reģistrēti dalībvalstī, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, 11.a pantā minētās vienības dzēš tikai attiecībā uz daudzumu, ko attiecīgā dalībvalsts paziņojusi par relevanto kalendāro gadu. Kvotas dzēš līdz 2025. gada 31. janvārim

par emisijām 2021.–2023. gada periodā, līdz 2028. gada 31. janvārim par emisijām 2024.–2026. gada periodā, līdz 2031. gada 31. janvārim par emisijām 2027.–2029. gada periodā, līdz 2031. gada 31. janvārim par emisijām 2027.–2029. gada periodā, līdz 2034. gada 31. janvārim par emisijām 2030.–2032. gada periodā un līdz 2037. gada 31. janvārim par emisijām 2033.–2035. gada periodā.";

(7) direktīvas 18.a panta 3. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"b) no 2024. gada vismaz reizi divos gados atjaunina sarakstu, lai tajā iekļautu gaisakuģu operatorus, kas vēlāk ir veikuši I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības.";

(8) direktīvas 23. pantu groza šādi:

(a) panta 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

"2. Pilnvaras pieņemt 3.d panta 3. punktā, 10. panta 4. punktā, 10.a panta 1. un 8. punktā, 10.b panta 5. punktā, 12. panta 7. punkta trešajā daļā, 19. panta 3. punktā, 22. pantā, 24. panta 3. punktā, 24.a panta 1. punktā, 25.a panta 1. punktā un 28.c pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no 2018. gada 8. aprīļa.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 3.d panta 3. punktā, 10. panta 4. punktā, 10.a panta 1. un 8. punktā, 10.b panta 5. punktā, 12. panta 7. punkta trešajā daļā, 19. panta 3. punktā, 22. pantā, 24. panta 3. punktā, 24.a panta 1. punktā, 25.a panta 1. punktā un 28.c pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.";

(b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Saskaņā ar 3.d panta 3. punktu, 10. panta 4. punktu, 10.a panta 1. un 8. punktu, 10.b panta 5. punktu, 12. panta 6. punkta trešo daļu, 19. panta 3. punktu, 22. pantu, 24. panta 3. punktu, 24.a panta 1. punktu, 25.a panta 1. punktu un 28.c pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.";

(9) direktīvas 25.a pantam pievieno šādu 3. līdz 9. punktu:

"3. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros uzskaitītas valstis, kas nav EEZ valstis, Šveice vai Apvienotā Karaliste un kas šīs direktīvas vajadzībām tiek uzskatītās par tādām, kas piemēro *CORSIA*; 2021.–2023. gada periodam atsauces punkts ir 2019. gads, bet pēc tam nākamajos gados — 2019.–2020. gads. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 22.a panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

4. Ja emisijas rodas lidojumos no un uz valstīm, kuras uzskaitītas saskaņā ar 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, gaisakuģu operatoriem, kam ir sarakstā minētās valsts izsniegta gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai kas ir reģistrēti sarakstā minētajā valstī, attiecībā uz šīm emisijām vienības nav jādzēš.

5. Ja emisijas rodas līdz 2026. gada 31. decembrim lidojumos starp EEZ valstīm un valstīm, kuras nav uzskaitītas saskaņā ar 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, izņemot lidojumus uz Šveici un Apvienoto Karalisti, tad gaisakuģu operatoriem vienības nav jādzēš.

6. Ja emisijas rodas lidojumos no un uz valstīm, kuras ANO definējusi kā vismazāk attīstītās valstis un mazās salu jaunattīstības valstis un kuras nav uzskaitītas saskaņā ar 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, tad gaisakuģu operatoriem vienības nav jādzēš.

7. Ja Komisija konstatē, ka pastāv ievērojams konkurences izkropļojums, kas kaitē gaisakuģu operatoriem, kuriem ir dalībvalsts izsniegta gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai kas ir reģistrēti dalībvalstī, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus, lai šos gaisakuģu operatorus atbrīvotu no 12. panta 8. punktā noteiktajām prasībām nodot kvotas par emisijām, kas rodas lidojumos no un uz šādām valstīm. Konkurences izkropļojumu var izraisīt tas, ka trešā valsts ar saviem tiesību aktiem *CORSIA* piemēro mazāk stingri vai *CORSIA* noteikumus nepiemēro visiem gaisakuģu operatoriem vienādi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.

8. Ja gaisakuģa operators, kam ir dalībvalsts izsniegta gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai kas ir reģistrēts dalībvalstī, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, veic lidojumus starp divām dažādām valstīm, kas uzskaitītas saskaņā ar 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, tostarp lidojumus starp Šveici, Apvienoto Karalisti un valstīm, kas uzskaitītas saskaņā ar 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, un šīs valstis atļauj gaisakuģu operatoriem izmantot citas vienības, nevis tās, kas uzskaitītas saskaņā ar 11.a panta 8. punktu pieņemtajā sarakstā, Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem šādiem gaisakuģu operatoriem atļauj izmantot vēl citas, ne tikai minētajā sarakstā uzskaitītās vienības, vai neievērot 11.a panta 2. un 3. punkta nosacījumus attiecībā uz emisijām, kas rodas šādos lidojumos. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.";

(10) Direktīvas I pielikuma tabulā, slejā "Darbības" pēc ieraksta "Aviācija" pirmās daļas iekļauj šādu tekstu:

"Lidojumi starp lidlaukiem, kas atrodas divās dažādās valstīs, kuras ir uzskaitītas saskaņā ar 25.a panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, un ko veic gaisakuģu operatori, kuri atbilst visiem šiem nosacījumiem:

(a) gaisakuģu operatoriem ir dalībvalsts izdota gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai tie ir reģistrēti dalībvalstī, ieskaitot tās tālākos reģionus, atkarīgās teritorijas un citas teritorijas;

(b) to gadā radītais CO_2 emisiju daudzums pārsniedz 10 000 t, ja tiek izmantoti gaisa kuģi, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg, ar ko veic I pielikuma aptvertos lidojumus, izņemot lidojumus no dalībvalsts uz to pašu dalībvalsti (ieskaitot tās pašas dalībvalsts tālākos reģionus), no 2019. gada 1. janvāra. Šā punkta vajadzībām neņem vērā emisijas, kas rodas šādu veidu lidojumos: i) valsts lidojumi; ii) humānās palīdzības lidojumi; iii) medicīniskās palīdzības lidojumi; iv) militārie lidojumi; v) ugunsdzēsības lidojumi.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2023. gada 31. decembrim. Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

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

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

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*