



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

ZIŅOJUMA PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, 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 vienotu un globālu tirgus pasākumu, ko piemēro starptautiskās aviācijas emisijām
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

Referents: *Peter Liese*

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums

- * Apspriežu procedūra
- *** Piekrišanas procedūra
- ***I Parastā likumdošanas procedūra (pirmais lasījums)
- ***II Parastā likumdošanas procedūra (otrais lasījums)
- ***III Parastā likumdošanas procedūra (trešais lasījums)

(Norādītā procedūra pamatojas uz akta projektā ierosināto juridisko pamatu.)

Grozījumi akta projektā

Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti divās slejās

Svītrotās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** kreisajā slejā. Aizstātās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** abās slejās. Jauno tekstu iezīmē ***treknā slīprakstā*** labajā slejā.

Pirms katra grozījuma ievietotā informācijas bloka pirmā un otrā rinda norāda uz attiecīgo teksta daļu izskatāmajā akta projektā. Ja grozījums attiecas uz spēkā esošu aktu, ko paredzēts grozīt ar akta projektu, informācijas blokā papildus iekļauj trešo un ceturto rindu, kurās attiecīgi norāda spēkā esošo aktu un atbilstīgo teksta vienību tajā.

Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti kā konsolidēts teksts.

Jaunās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā***. Svītrotās teksta daļas iezīmē ar simbolu ■ vai pārsvītro. Aizstātās teksta daļas iezīmē, ierakstot jauno tekstu ***treknā slīprakstā*** un izdzēšot vai pārsvītrojot aizstāto tekstu.

Tas neattiecas uz tīri tehniska rakstura grozījumiem, kurus izdara attiecīgie dienesti, gatavojot galīgo tekstu. Tie netiek iezīmēti.

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	5
PASKAIDROJUMS	21

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, 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 vienotu un globālu tirgus pasākumu, ko piemēro starptautiskās aviācijas emisijām (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2013)0722),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 192. panta 1. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C7-0374/2013),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
 - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,
 - ņemot vērā Reģionu komitejas ... atzinumu²,
 - ņemot vērā Reglamenta 55. pantu,
 - ņemot vērā Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas ziņojumu, kā arī Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas un Transporta un tūrisma komitejas atzinumus (A7-0000/2013),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
 2. prasa Komisijai priekšlikumu iesniegt vēlreiz, ja tā ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt vai to aizstāt ar citu tekstu;
 3. uzdod priekšsēdētājam(-ai) nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

¹ OV C ... *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts.

² OV C ... *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts.

Grozījums Nr. 1

Direktīvas priekšlikums 2. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(2) Tāpēc ir vēlams pagaidām uzskatīt, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/87/EK⁴ izklāstītās prasības ir izpildītas, ja ir izpildītas saistības attiecībā uz noteiktu procentuālo daļu no emisijām, kas rodas lidojumos no/uz lidlaukiem trešās valstīs. Tādējādi Savienība uzsver, ka prasības attiecībā uz noteiktiem procentuāliem apjomiem no emisijām, kas rodas lidojumos no/uz Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) lidlaukiem, var attiecināt tādā pašā veidā kā juridiskas prasības var attiecināt uz lielāku daudzumu emisiju no lidojumiem no/uz šādiem lidlaukiem.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra Direktīva 2003/87/EK, 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.).

Grozījums

(2) Tāpēc, *lai atbalsētu 2013. gada ICAO asamblejā sasniegto impulsu turpmākai darbībai un sekmētu progresu nākamajā 2016. gada ICAO asamblejā*, ir vēlams pagaidām uzskatīt, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/87/EK⁴ izklāstītās prasības *laikposmā līdz 2016. gadam* ir izpildītas, ja ir izpildītas saistības attiecībā uz noteiktu procentuālo daļu no emisijām, kas rodas lidojumos no/uz lidlaukiem trešās valstīs. Tādējādi Savienība uzsver, ka prasības attiecībā uz noteiktiem procentuāliem apjomiem no emisijām, kas rodas lidojumos no/uz Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) lidlaukiem, var attiecināt tādā pašā veidā kā juridiskas prasības var attiecināt uz lielāku daudzumu emisiju no lidojumiem no/uz šādiem lidlaukiem.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra Direktīva 2003/87/EK, 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.).

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums 2.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(2a) Lai starptautiskā līmenī radītu uzticēšanos attiecībā uz Savienības emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS), no kvotu izsoles gūtie ienākumi vai jebkāda līdzvērtīga summa, ja to nosaka sevišķi svarīgi dalībvalstu budžeta principi, piemēram, vienotības princips un universāluma princips, ir jāizmanto, lai mazinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju, pielāgotos klimata pārmaiņu ietekmei Savienībā un trešās valstīs, finansētu pētniecību un izstrādi pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomā un segtu Savienības ETS administrēšanas izdevumus. Ieņēmumi no izolēm būtu jāiegulda arī zema emisijas līmeņa transporta jomā. Ieņēmumi no izolēm īpaši būtu jāizmanto arī, lai finansētu iemaksas Pasaules Energoefektivitātes un atjaunojamu energoresursu fondā un Klimata pārmaiņu mazināšanas fondā atbilstoši Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām, kā arī pasākumiem, lai izvairītos no mežu izciršanas un atvieglotu pielāgošanos jaunattīstības valstīs. Kā daļu no vienošanās par efektīva, uz maršrutiem pamatota globāla tirgus pasākuma (GTP) izstrādi, kam būtu ievērojams potenciāls samazināt aviācijas ietekmi uz klimatu, Savienībai būtu arī jāaņem piešķirt šādā pasākumā radušos ienākumus saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām izveidotajam Klimata pārmaiņu mazināšanas fondam, tādējādi īstenojot kopējas, bet diferencētas atbildības

principu un ievērojot attiecīgās spējas, kā arī starptautisko centienu atbalstam pētniecības un izstrādes finansēšanai nolūkā samazināt aviācijas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas.

Or. en

Pamatojums

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Grozījums Nr. 3

Direktīvas priekšlikums 3. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Lai gan Direktīvas 2003/87/EK piemērošanas pamatā joprojām ir ielidošana Savienības lidlaukos vai izlidošana no tiem, lai rastu vienkāršu un praktisku veidu, kā reģionālu tirgus pasākumu piemērošanu ierobežot uz 7 gadiem, līdz **sāk funkcionēt globālais tirgus pasākums**, Eurocontrol ir aprēķinājis procentuālos apjomus, balstoties uz proporcionālu daļu no lielā loka attāluma starp galvenajām lidostām EEZ un trešās valstīs, kas nepārsniedz 12 jūras jūdzes aiz EEZ krasta līnijas tālākā punkta. Savienība uzskata, ka globālā tirgus pasākuma pamatā nevajadzētu būt pašreizējiem apsvērumiem par gaisa telpu, pretstatā ielidošanai lidlaukos vai izlidošanai no tiem, tāpēc procentuālie apjomi attiecas tikai uz periodu līdz **2020.** gadam.

Grozījums

(3) Lai gan Direktīvas 2003/87/EK piemērošanas pamatā joprojām ir ielidošana Savienības lidlaukos vai izlidošana no tiem, lai rastu vienkāršu un praktisku veidu, kā reģionālu tirgus pasākumu piemērošanu ierobežot uz **trim** gadiem, līdz **2016. gadā ICAO 39. asamblejā tiek panākta vienošanās par ratificējamu globālu tirgus pasākumu, kas attiecas uz lielāko daļu starptautiskās aviācijas emisiju**, Eurocontrol ir aprēķinājis procentuālos apjomus, balstoties uz proporcionālu daļu no lielā loka attāluma starp galvenajām lidostām EEZ un trešās valstīs, kas nepārsniedz 12 jūras jūdzes aiz EEZ krasta līnijas tālākā punkta. Savienība uzskata, ka globālā tirgus pasākuma pamatā nevajadzētu būt pašreizējiem apsvērumiem par gaisa telpu, pretstatā ielidošanai lidlaukos vai

izlidošanai no tiem, tāpēc procentuālie apjomi attiecas tikai uz periodu līdz 2016. gadam.

Or. en

Pamatojums

Šajā grozījumā ir uzsvērts, ka ne visi tirgus pasākumi būtu uzskatāmi par pieņemamiem, bet gan tikai tie, kas ir juridiski saistoši un attiecas uz lielāko daļu emisiju.

Grozījums Nr. 4

Direktīvas priekšlikums 4. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(4) Šajā direktīvā paredzētajās atkāpēs ir ņemti vērā rezultāti divpusējām un daudzpusējām sarunām ar trešām valstīm, ko Komisija turpinās Savienības vārdā.

Grozījums

(4) Šajā direktīvā paredzētajās atkāpēs ir ņemti vērā rezultāti divpusējām un daudzpusējām sarunām ar trešām valstīm, ko Komisija turpinās Savienības vārdā. **Šīs atkāpes attiecas tikai uz emisijām, ko rada aviācijas darbības laika posmā līdz 2016. gadam, un Savienība tās ir paredzējusi nolūkā sekmēt vienošanās panākšanu par ratificējama globāla tirgus pasākuma pieņemšanu ICAO 39. asamblejas laikā. Turpmākiem likumdošanas pasākumiem būtu jābūt vajadzīgiem tikai gadījumā, ja šāds pasākums tiek pieņemts 2016. gadā. Šajā saistībā Komisijai pēc ICAO 2016. gada asamblejas būtu jāsniedz pilnīgs ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei un ātri jāierosina attiecīgajiem rezultātiem atbilstoši pasākumi.**

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir

vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 5

Direktīvas priekšlikums 9. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(9) Procentuālos apjomus uz verificētajām emisijām no lidojumiem no/uz trešo valstu lidlaukiem attiecina vai operatori alternatīvās pieejas izmanto emisijām no 2014. gada, lai operatoriem būtu pietiekami laika šīs pieejas izprast un izmantot, plānojot lidojumu darbības.

Grozījums

(9) Procentuālos apjomus uz verificētajām emisijām no lidojumiem no/uz trešo valstu lidlaukiem attiecina vai operatori alternatīvās pieejas izmanto emisijām no 2014. gada **līdz 2016. gadam**, lai operatoriem būtu pietiekami **daudz** laika šīs pieejas izprast un izmantot, plānojot lidojumu darbības.

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums 10. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(10) Neskarot globālo tirgus pasākumu, ko piemēros no 2020. gada, emisijām no lidojumiem no/uz jaunattīstības valstīm, kuru daļa no kopējiem tonnkilometru ieņēmumiem no starptautiskās civilās

Grozījums

(10) Neskarot globālo tirgus pasākumu, ko piemēros no 2020. gada, emisijām no lidojumiem no/uz jaunattīstības valstīm, kuru daļa no kopējiem tonnkilometru ieņēmumiem no starptautiskās civilās

aviācijas darbībām ir mazāka par 1 %, laika periodā no 2014. līdz **2020.** gadam piemēro atbrīvojumu. Šajā priekšlikumā par jaunattīstības valstīm būtu jāuzskata valstis, kam šī priekšlikuma pieņemšanas laikā ir preferenciāla piekļuve Savienības tirgum saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 978/2012, t. i., valstis, kuras Pasaulē **banka** 2013. gadā nav klasificējusi kā valstis ar augstiem ienākumiem vai ar vidēji augstiem ienākumiem.

aviācijas darbībām ir mazāka par 1 %, laika periodā no 2014. līdz **2016.** gadam piemēro atbrīvojumu. Šajā priekšlikumā par jaunattīstības valstīm būtu jāuzskata valstis, kam šī priekšlikuma pieņemšanas laikā ir preferenciāla piekļuve Savienības tirgum saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 978/2012, t. i., valstis, kuras Pasaulē **Banka** 2013. gadā nav klasificējusi kā valstis ar augstiem ienākumiem vai ar vidēji augstiem ienākumiem.

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 7

Direktīvas priekšlikums 11.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(11a) Tas, ka aviācijas nozare ir iekļauta ETS, videi par labu ir nācis tikai nelielā mērā, jo ģeogrāfiskais tvērums ir ierobežots. Šajā saistībā — un atbilstoši emisiju samazināšanas politikai visās citās nozarēs — no 2015. gada izsoles apjomam būtu jābūt 40 %, kā tas ir citu nozaru izsoļu gadījumā. Būtu jāpiemēro lineārs samazinājuma koeficients tāpat kā citās nozarēs.

Or. en

Pamatojums

Līdz ar ierobežoto tvērumu ETS labvēlīgā ietekme uz vidi ir būtiski samazināta, tādēļ to var daļēji kompensēt ar izsoles apjoma palielināšanu un maksimālā kvotu apjoma samazināšanu.

Grozījums Nr. 8

Direktīvas priekšlikums

12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12) Pēc 2016. gada ICAO asamblejas Komisijai būtu jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums, lai būtu iespējams ņemt vērā starptautiskās norises un risināt problēmas saistībā ar atkāpju piemērošanu.

svītrots

Or. en

Pamatojums

Saistīts ar 4. apsvēruma grozījumu.

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts

Direktīva 2003/87/EK

28.a pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) attiecībā uz emisijām, kas rodas lidojumos no/uz valstīm ārpus Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ), katrā kalendārajā gadā no 2014. līdz **2020.** gadam, ja šādu lidojumu operators ir nodevis kvotas par procentuālajiem apjomiem no šo lidojumu verificētajām emisijām, kas uzskaitītas Ilc pielikumā vai aprēķinātas saskaņā ar šā panta 6. punktu;

b) attiecībā uz emisijām, kas rodas lidojumos no/uz valstīm ārpus Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ), katrā kalendārajā gadā no 2014. līdz **2016.** gadam, ja šādu lidojumu operators ir nodevis kvotas par procentuālajiem apjomiem no šo lidojumu verificētajām emisijām, kas uzskaitītas Ilc pielikumā vai aprēķinātas saskaņā ar šā panta 6. punktu;

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts

Direktīva 2003/87/EK

28.a pants – 1. punkts – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) attiecībā uz emisijām, kas radušās nekomerciālu **gaisakuģa** operatoru lidojumos katrā kalendārajā gadā līdz **2020.** gadam, ja šā **gaisakuģa** operatora emisijas kalendārajā gadā ir mazākas par 1000 tonnām;

Grozījums

c) attiecībā uz emisijām, kas radušās nekomerciālu **gaisa kuģa** operatoru lidojumos katrā kalendārajā gadā līdz **2016.** gadam, ja šā **gaisa kuģa** operatora emisijas kalendārajā gadā ir mazākas par 1000 tonnām;

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 11

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts

Direktīva 2003/87/EK

28.a pants – 2. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Kas attiecas uz **darbību** no 2013. līdz 2020. gadam, dalībvalstis līdz **[PB: ievietot datumu: 4 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā]** publicē bezmaksas aviācijas kvotu daudzumus, kas piešķirti katram operatoram.

Grozījums

Kas attiecas uz **darbībām** no 2013. līdz 2016. gadam, dalībvalstis līdz ... * publicē bezmaksas aviācijas kvotu daudzumus, kas piešķirti katram operatoram.

[PB: ievietot datumu: četri mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā].

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 12

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts

Direktīva 2003/87/EK

28.a pants – 3. punkts – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Direktīvas 3.f pantā paredzēto īpašo rezervi samazina, lai tā būtu 3 % līmenī. Atlikumu anulē.

Or. en

Pamatojums

Īpašajai rezervei jāpaliek 3 % apmērā no apgrozībā esošo kvotu skaita, jo direktīvas tvērums ir samazināts. Lai labvēlīgā ietekme uz vidi būtu pietuvināta sākotnējās ETS sistēmas ietekmei uz vidi, visas kvotas, kas atlikušas īpašajā rezervē pēc kvotu sadales jaunajām iekārtām, ir

jāanulē, nevis jāizsola no dalībvalstu puses, tādējādi radot lielāku emisiju apjomu.

Grozījums Nr. 13

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts

Direktīva 2003/87/EK

28.a pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Atkāpjoties no 3.d panta 3. punkta, kvotu daudzumu, kas jāizsola katrai dalībvalstij par 2013.–**20**. gada periodu, samazina tā, lai tas atbilstu uz dalībvalsti attiecināto aviācijas emisiju daļai, ko aprēķina, piemērojot **28. panta** a) līdz c) **punktu**.

Grozījums

Atkāpjoties no 3.d panta 3. punkta, kvotu daudzumu, kas jāizsola katrai dalībvalstij par 2013.–**2016**. gada periodu, samazina tā, lai tas atbilstu uz dalībvalsti attiecināto aviācijas emisiju daļai, ko aprēķina, piemērojot **1. punkta** a) līdz c) **apakšpunktu**.

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 14

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts

Direktīva 2003/87/EK

28.a pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

7. Pēc 2016. gada ICAO asamblejas Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par **darbībām, lai īstenotu globālo** tirgus pasākumu, kas piemērojams emisijām no 2020. gada, un

Grozījums

7. Pēc 2016. gada ICAO asamblejas Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par **sasniegtajiem rezultātiem. Ja tiek panākta vienošanās par ratificējamu globālu** tirgus pasākumu, **reaģējot uz šādu notikumu**

attiecīgus priekšlikumus.

Gadījumā, ja no 2020. gada netiks piemērots globāls tirgus pasākums, ziņojumā izklāsta, kādā mērā no 2020. gada būtu jāaptver emisijas, kas rodas lidojumos no/uz valstīm ārpus EEZ, ja šāds globāls pasākums vēl aizvien nesāk darboties. Savā ziņojumā Komisija arī izskaidro risinājumus citām problēmām, kas var rasties 1. līdz 4. punkta piemērošanas gaitā, un tajā pašā laikā gādā par vienlīdzīgu attieksmi pret visiem operatoriem, kas darbojas vienā maršrutā.”;

gaitu, ziņojumā iekļauj attiecīgus priekšlikumus.

Gadījumā, ja no 2020. gada netiks piemērots globāls tirgus pasākums, ziņojumā izklāsta, kādā mērā no 2016. gada būtu jāaptver emisijas, kas rodas lidojumos no/uz valstīm ārpus EEZ, ja šāds globāls pasākums vēl aizvien nesāk darboties. Savā ziņojumā Komisija arī izskaidro risinājumus citām problēmām, kas var rasties 1. līdz 4. punkta piemērošanas gaitā, un tajā pašā laikā gādā par vienlīdzīgu attieksmi pret visiem operatoriem, kas darbojas vienā maršrutā.”;

Or. en

Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

Grozījums Nr. 15

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1.a punkts (jauns)

Direktīva 2003/87/EK

3.c pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

direktīvas 3.c panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Divus gadus ilgā laika posmā pēc 2013. gada 1. janvāra gaisa kuģa operatoriem piešķiramo kvotu kopējais daudzums ir vienāds ar 95 % no aviācijas vēsturiskajām emisijām, reizinot ar gadu skaitu laika posmā.

No 2015. gada 1. janvāra šo kvotu

daudzumu samazina lineāra koeficienta — 1,74 % — apmērā attiecībā uz katru kalendāra gadu. Šo procentuālo apjomu var pārskatīt, kad veic šīs direktīvas vispārējo pārskatīšanu.”;

Or. en

Pamatojums

Lai gan citām ETS iesaistītajām nozarēm līdz 2020. gadam emisijas ir jāsamazina par 21 %, aviācijas nozares samazinājums ir tikai 5 %. Tas ir pretrunā Eiropas Parlamenta 2008. gada sarunu laikā paustajai nostājai. Parlaments vienmēr ir prasījis vienlīdzīgu attieksmi pret visām nozarēm. Aviācijas ETS pozitīvo ietekmi uz vidi ievērojami samazina tās ierobežotais tvērums. Lai panāktu labāku ETS integritāti vides jomā, attiecībā uz katru gadu tiek piemērots lineārais koeficients 1,74 % apmērā nolūkā panākt vienlīdzīgu attieksmi pret visām ETS iesaistītajām nozarēm.

Grozījums Nr. 16

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1.b punkts (jauns)

Direktīva 2003/87/EK

3.d pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

“2. Divus gadus ilgā laika posmā pēc 2013. gada 1. janvāra izsola 15 % kvotu. No 2015. gada 1. janvāra izsola 40 % kvotu. Šo procentuālo apjomu var palielināt, kad veic šīs direktīvas vispārējo pārskatīšanu.”;

Or. en

Pamatojums

Lai gan citās nozarēs vidējais izsoles apjoms ir 40 % (parasti tie ir 100 % un kritērijs attiecībā uz nozarēm, kurās pastāv oglekļa dioksīda emisiju pārvirze), aviācijas nozarē tas ir tikai 15 %. Tas ilgu laiku ir ticis kritizēts. Tā kā uz visiem lidojumiem Eiropas gaisa telpā attiecas ETS, aviāciju nevar uzskatīt par klasisku nozari, kurā notiek oglekļa dioksīda emisiju pārvirze. Līdz ar ierobežoto tvērumu ETS labvēlīgā ietekme uz vidi tiek būtiski samazināta,

tādēļ to var daļēji kompensēt ar izsoles apjoma palielināšanu.

Grozījums Nr. 17

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1.c punkts (jauns)

Direktīva 2003/87/EK

3.d pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

“4. No kvotu izsoles gūtos ienākumus dalībvalstis izmanto centieniem risināt klimata pārmaiņu jautājumus, jo īpaši tam, lai starptautiskā mērogā mazinātu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas un pielāgotos klimata pārmaiņu ietekmei jaunattīstības valstīs, kā arī finansētu pētniecību un izstrādi pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomā, tostarp aeronautikas un gaisa transporta jomā. Ieņēmumus no izsolēm iegulda arī zema emisijas līmeņa transporta jomā. Izsoles ienākumus izmanto arī, lai finansētu iemaksas Pasaules Energoefektivitātes un atjaunojamu energoresursu fondā un saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām izveidotajā Klimata pārmaiņu mazināšanas fondā, kā arī pasākumiem, ar kuriem novērš mežu izciršanu.

Dalībvalstis regulāri dara Komisijai zināmus atbilstīgi šā punkta pirmajai daļai veiktos pasākumus.”;

Or. en

Pamatojums

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU

scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Grozījums Nr. 18

Direktīvas priekšlikums

Pielikums

Direktīva 2003/87/EK

Ic pielikums – tabulas 37. rinda

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ĶĪNA

ĶĪNA (*tostarp HONKONGA un MAKAO*)

Or. en

Pamatojums

Taivāna sarakstā jāiekļauj kā atsevišķs galamērķis, nevis kopā ar Ķīnu.

Grozījums Nr. 19

Direktīvas priekšlikums

Pielikums

Direktīva 2003/87/EK

Ic pielikums – tabulas 147.a rinda (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

TW TAIVĀNA

Or. en

Pamatojums

Taivāna sarakstā jāiekļauj kā atsevišķs galamērķis, nevis kopā ar Ķīnu.

Grozījums Nr. 20

Direktīvas priekšlikums Pielikums

Direktīva 2003/87/EK

Ic pielikums – 6. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Periodā no 2014. līdz **2020.** gadam un neskarot globālo tirgus pasākumu, ko piemēros no 2020. gada, procentuālie apjomi, ko piemēro lidojumiem starp EEZ dalībvalstīm un jaunattīstības valstīm, kuru daļa no kopējiem tonnkilometru ieņēmumiem no starptautiskās civilās aviācijas darbībām ir mazāka par 1 %, ir nulle. Šajā priekšlikumā par jaunattīstības valstīm uzskata valstis, kam šī priekšlikuma pieņemšanas laikā ir preferenciāla piekļuve Savienības tirgum saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 978/2012, t. i., valstis, kuras Pasaules *banka* 2013. gadā nav klasificējusi kā valstis ar augstiem ienākumiem vai ar vidēji augstiem ienākumiem.

Grozījums

Periodā no 2014. līdz **2016.** gadam un neskarot globālo tirgus pasākumu, ko piemēros no 2020. gada, procentuālie apjomi, ko piemēro lidojumiem starp EEZ dalībvalstīm un jaunattīstības valstīm, kuru daļa no kopējiem tonnkilometru ieņēmumiem no starptautiskās civilās aviācijas darbībām ir mazāka par 1 %, ir nulle. Šajā priekšlikumā par jaunattīstības valstīm uzskata valstis, kam šī priekšlikuma pieņemšanas laikā ir preferenciāla piekļuve Savienības tirgum saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 978/2012, t. i., valstis, kuras Pasaules *Banka* 2013. gadā nav klasificējusi kā valstis ar augstiem ienākumiem vai ar vidēji augstiem ienākumiem.

Or. en

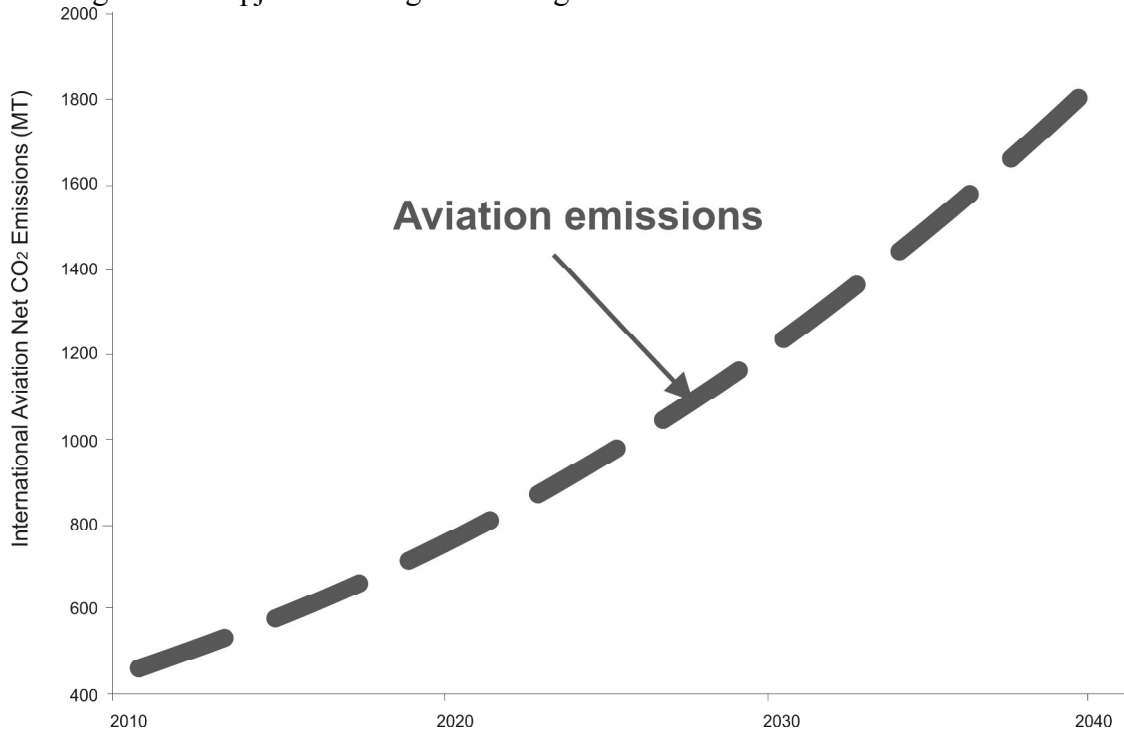
Pamatojums

Pašlaik spēkā esošā atkāpe būtu jāattiecina tikai uz laikposmu līdz 2016. gadam un līdz nākamajai ICAO asamblejai. Pēc ICAO secinājumu apstiprināšanas 2016. gadā un pēc sasniegto rezultātu konstatēšanas Savienība varētu apsvērt, vai un kādi turpmāki pasākumi ir vajadzīgi, lai atspoguļotu starptautisko sarunu iznākumu. Pašreizējai atkāpei beidzot darboties 2016. gada beigās, likumdevējiem būs pietiekami daudz laika, lai pabeigtu ikvienu turpmāko koplēmuma procedūru, kas varētu būt nepieciešama, jo 2017. gada emisiju kvotu nodošanas termiņš ir 2018. gada aprīlis.

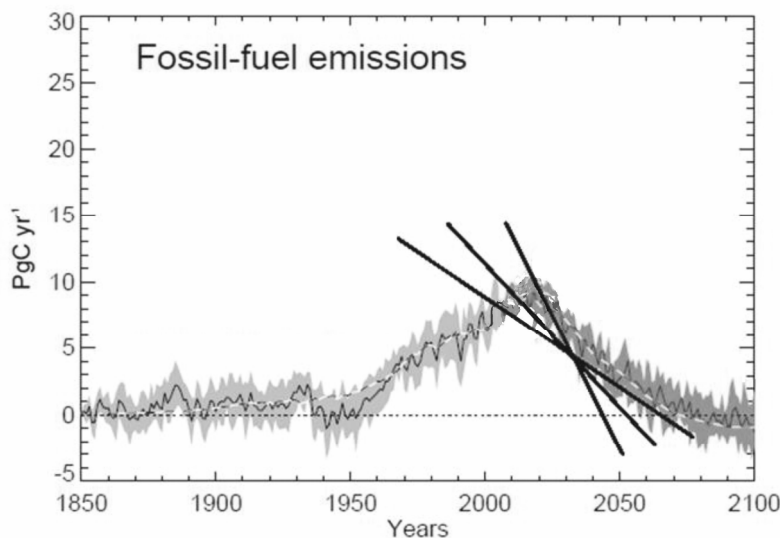
PASKAIDROJUMS

Kādēļ nepieciešams ierobežot aviācijas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas?

Aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju apjoms strauji pieaug. Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) paredz, ka gadījumā, ja nekas netiks darīts, laikā līdz 2040. gadam šis apjoms sasniegs 1900 megatonnas.



Citās aplēsēs ir minētas 3500–4500 megatonnas laikā līdz 2050. gadam. Emisiju 3,5 gigatonnu apjoms atbilst 20 % no tā apjoma, līdz kādam 2050. gadā saskaņā ar Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (*IPCC*) lēmumu jāierobežo pasaulē radītās emisijas, lai klimata pārmaiņas ierobežotu līdz 2 grādiem.

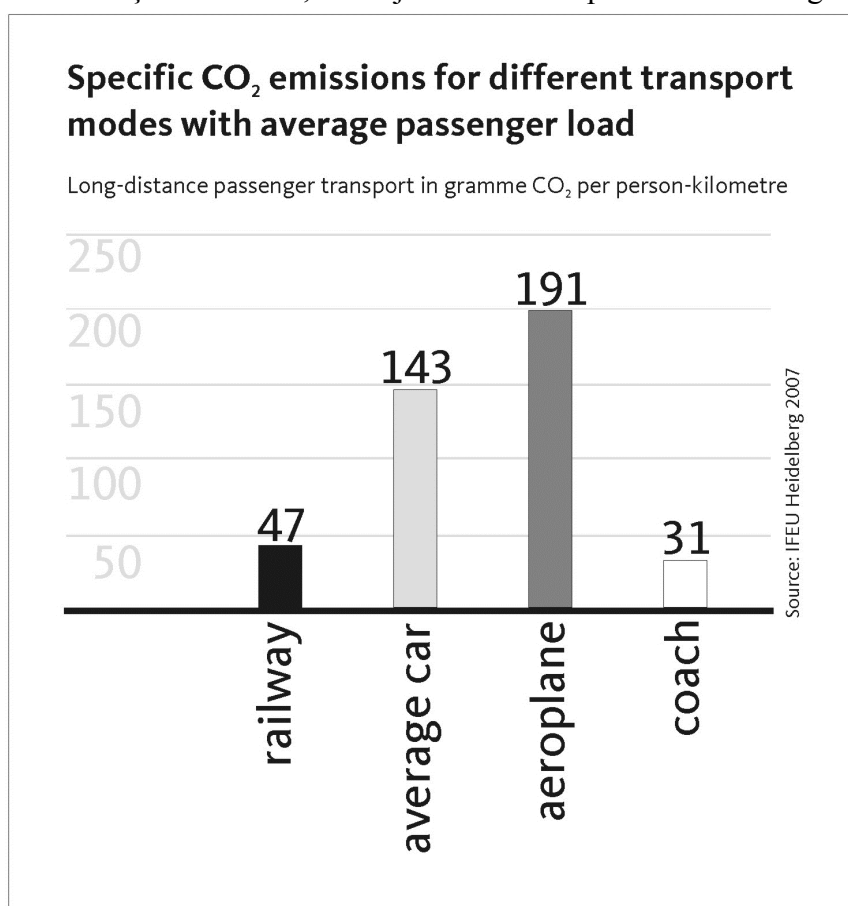


Saskaņā ar *IPCC* 2013. gada 5. novērtējuma ziņojumu pasaulē radītais kopējais emisiju apjoms līdz 2050. gadam ir būtiski jāsamazina, ja vēlamies, lai būtu 2/3 iespējamība, ka minētajā gadā izdosies ievērot 2 grādu mērķi.

Avots: IPCC

Pienākumu regulēt aviācijas radītās emisijas starptautiskā sabiedrība 1997. gadā ar Kioto protokolu uzticēja ICAO. Lai gan ar Kioto protokolu nav izdevies sasniegt mērķus attiecībā uz klimata pārmaiņu problēmu, tomēr nevar noliegt, ka vismaz Eiropas Savienība ir ievērojusi savas saistības un ierobežojusi emisiju apjomu. Taču nekādi būtiski pasākumi nav veikti, lai ierobežotu aviācijas nozares radītās emisijas.

Lai nodrošinātu godīgu attieksmi pret citiem transporta veidiem, aviācijas nozarei ir arī jāiesaistās centienos ierobežot klimata pārmaiņas. Diemžēl aviācija ir videi viskaitīgākais transporta veids, un, neskatoties uz to, ka citi transporta veidi tiek stingri regulēti un tiem tiek piemēroti dažādi nodokļi un nodevas, aviācijas nozare Eiropas līmenī nav reglamentēta.



2008. gada tiesību akti, kritika no trešo valstu puses un šīs kritikas leģitimitāte

Tiesību akts, ar kuru aviācijas nozare tiek iekļauta ETS, pēc vairāk nekā divus gadus ilgas apspriešanas un visu ieinteresēto personu iesaistīšanas vienprātīgi ir pieņemts Padomē un ar vairāk nekā 90 % balsu vairākumu ir apstiprināts Eiropas Parlamentā. Šī tiesību akta pamatā ir noteikums, ka ETS tiek iekļauti visi lidojumi, kuru izlidošanas un ielidošanas vieta atrodas Eiropas teritorijā. Trešās valstis kritizē šo noteikumu. Taču pēc *American airlines* ierosinātās lietas izskatīšanas Eiropas Savienības Tiesa nolēma, ka tas pilnībā atbilst starptautiskajām tiesībām. Izmaksas ir ļoti samērīgas, neskatoties uz to, ka trešās valstis reizēm apgalvo, ka to aviācijas nozarei tiek radīts pārmērīgi liels slogs. Jaunākie dati liecina, ka *Ryanair* izmaksas ir

bijušas EUR 0,03, *Easyjet* — EUR 0,11 (citām aviokompānijām ar mazāk efektīvu floti izmaksas var būt nedaudz augstākas). ES dalībvalstu vai trešo valstu piemēroto nodokļu un nodevu apjoms ir daudz lielāks.

Valsts	Juridiskais pamatojums	Izmaksas uz vienu lidojumu
Vācija	<i>Luftverkehrssteuer</i>	Līdz EUR 42,18 atkarībā no galamērķa
Apvienotā Karaliste	Gaisa transporta pasažieru nodeva (<i>ADP</i>)	Līdz pat vairāk kā GBP 184 uz 6000 jūdzēm
ASV	Starptautiskais transporta nodoklis	USD 16,30 uz vienu pasažieri
ES	Emisiju kvotu tirdzniecības sistēma (<i>ETS</i>)	EUR 0,03 (<i>Ryanair</i>) Līdz EUR 2 uz vienu starpkontinentālo lidojumu (Komisijas aplēse)
Indija	Izlidošanas nodeva + apkalpošanas maksa 10,3 % apmērā (no lidostas attīstības nodevas Deli)	EUR 7,40, USD 10 + EUR 19, USD 25 (tikai Deli)
Austrija	<i>Flugabgabegesetz</i>	Līdz EUR 35, atkarībā no attāluma

arguments bija tas, ka Eiropas Savienības tiesību akts ir nelikumīgs tā pārmērīgās teritorialitātes dēļ. Tiesa uzskata, ka šis arguments ir nepamatots, jo tiesību akts attiecas tikai uz tiem lidojumiem, kuru izlidošanas un ielidošanas vieta atrodas Eiropā. Taču pienākums nodot emisiju kvotas, protams, ir lielāks, ja lidojums ir garāks. Taču šī nav tikai ES tiesību aktu īpatnība. Arī valstu nodokļu un nodevu gadījumā tiek izmantots šis pats princips, piemēram, Lielbritānijas nodeva par lidojumu uz Meksiku ir ievērojami augstāka nekā nodeva par lidojumu uz Kanādu, lai gan attālumu starp Kanādu un Meksiku veido galvenokārt Amerikas Savienoto Valstu teritorija (sk. karti turpmāk tekstā).



Par lidojumu uz Toronto Kanādā tiek iekasēta gaisa transporta pasažieru nodeva (*ADP*) GBP 130 (EUR 156) apmērā.



Par lidojumu biznesa klasē no Londonas uz Mehiko (aptuveni

PE522.946v01-00

5000 jūdzes) tiks iekasēta *ADP* GBP 162 (EUR 195) apmērā.

ICAO process un tiesību akti par termiņa atvirzīšanu

Lai gan kritika nav likumīga, Eiropas Savienība tomēr reaģēja uz trešo valstu argumentiem. Ir norādīts, ka Eiropas tiesību akti kavē starptautiskas vienošanās panākšanu. Tas tā nekad nav bijis, taču, paužot savu labo gribu, Komisija ierosināja ierobežot šīs sistēmas darbību, vienu gadu to attiecinot tikai uz Eiropas teritorijā veiktiem lidojumiem, lai palīdzētu panākt labāku vienošanos *ICAO* Ģenerālās asamblejas laikā 2013. gada septembrī un oktobrī.

Tiesību aktos ir skaidri noteikts, ka:

„Šajā lēmumā paredzētā atkāpe attiecas tikai uz 2012. gada aviācijas emisijām.”

(10) (..) Savienība šo atkāpi ir paredzējusi, lai ICAO asamblejas 38. sesijā sekmētu vienošanos par reālu TP izstrādes grafiku laikposmam pēc ICAO asamblejas 38. sesijas un pamatnostādņēm, kas sekmētu valsts un reģionālo TP vispārēju piemērošanu starptautiskajai aviācijai, kamēr nav ieviests pasaules mēroga TP.

ICAO asambleja 2013. gada septembrī un oktobrī pieņēma rezolūciju, kurā bija iekļauta apņemšanās „izstrādāt globālu TP starptautiskās aviācijas nozarei, ņemot vērā 19. punktā izteikto aicinājumu”. Tas ir svarīgs solis, taču rezolūcijā diemžēl ir ietverti arī daudzi nosacījumi un priekšnoteikumi. Tādēļ nebūt nav skaidrs, vai *ICAO* asamblejai 2016. gadā patiesi izdosies pieņemt skaidrus noteikumus attiecībā uz TP. Jāņem vērā, ka *ICAO* asambleja 2001. gadā jau apstiprināja emisiju tirdzniecības sistēmu, taču nekāds reāls progress šajā jomā diemžēl nav panākts.

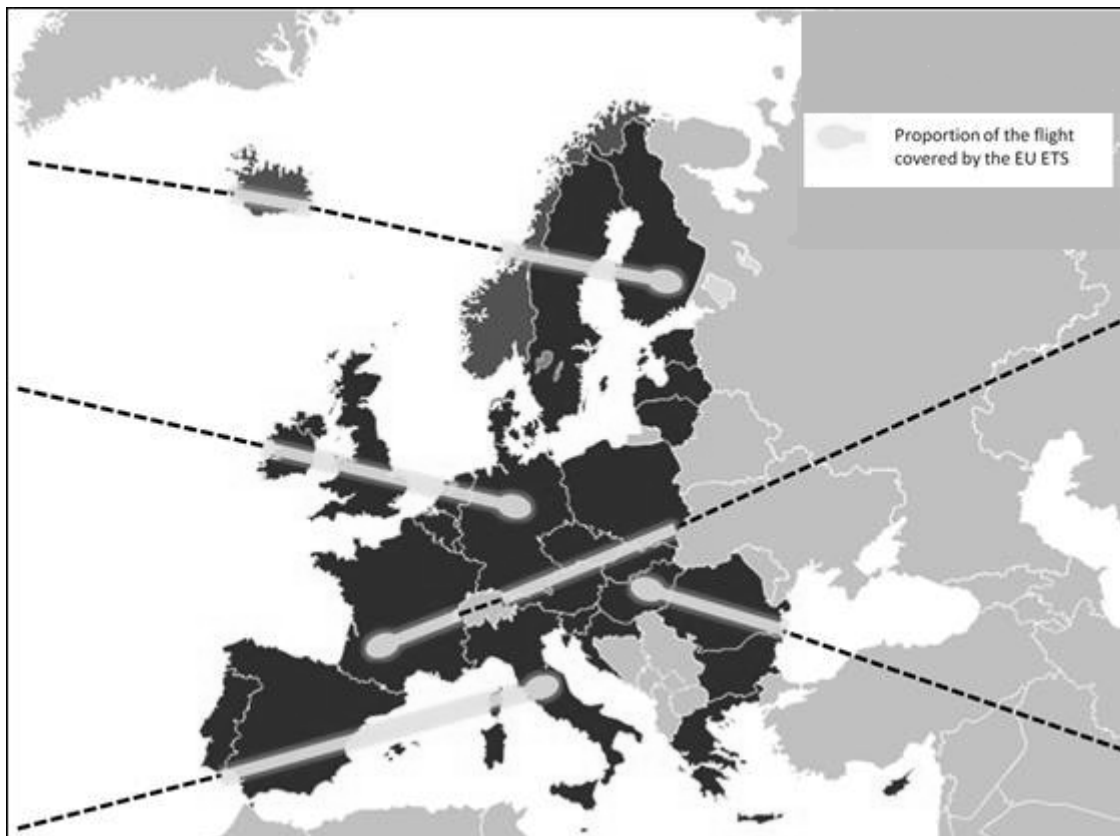
2001. gada ICAO Asambleja	2013. gada ICAO Asambleja
c) Emisiju tirdzniecība: c) <i>Apstiprina</i> atklātas emisiju tirdzniecības sistēmas izveidi starptautiskās aviācijas nozarē;	18. Nolemj izstrādāt globālu tirgus pasākumu sistēmu starptautiskās aviācijas nozarei, ņemot vērā 19. punktā izteikto aicinājumu;

Salīdzinot ar ļoti atšķirīgo progresu, kāds panākts Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām īstenošanas jomā, jāatzīst, ka pat Varšavā notikušajā Apvienoto Nāciju Organizācijas 19. konferencē par klimata pārmaiņām (*COP 19*) tika panākti konkrētāki un pozitīvāki rezultāti nekā *ICAO* asamblejā. Ļoti svarīgs nosacījums, lai Eiropas Savienība varētu turpināt grozīt savus tiesību aktus, bija tas, ka ir jāpieņem valstu un

reģionālo sistēmu, piemēram, ES sistēmas, regulējums. Diemžēl šajā gadījumā tas tā nav. Aviācijas nozare, kuru galvenokārt pārstāv Starptautiskā Gaisa transporta asociācija (*IATA*), *ICAO* procesā diemžēl ir vērsusies pret Eiropas Savienību, taču jāatzīst, ka *IATA* ir sniegusi savu ieguldījumu vispārējā procesā. Nozares apņemšanās laikā līdz 2050. gadam par 50 % samazināt emisiju apjomu ir daudz svarīgāka par *ICAO* pieņemto dokumentu tekstu.

Ietekme uz ES pēc *ICAO* asamblejas

Daudzas ieinteresētās personas, piemēram, Eiropas Zemo cenu aviokompāniju asociācija *ELFAA*, kas pārstāv gandrīz 50 % no Eiropas teritorijā veiktajiem lidojumiem, daudzas NVO un daudzi parlamenta deputāti aicina negrozīt esošos tiesību aktus. Tas nozīmētu, ka pilnvērtīga ETS, kurā būtu iekļauti arī starpkontinentālie lidojumi, kuru izlidošanas un ielidošanas vieta atrodas Eiropā, attiecībā uz šo lidojumu visu attālumu būtu jāievieš no nākamā gada 1. maija. Citi (daudzas ieinteresētās personas šo nostāju pauž „aizkulisēs”) aicina pagarināt esošo tiesību aktu par termiņa atvirzīšanu darbību līdz 2016. gadam vai pat 2020. gadam, kas nozīmētu, ka daudzus gadus sistēma attieksies tikai uz Eiropas teritorijā veiktiem lidojumiem — arī tad, ja tie šķērso Eiropas gaisa telpas robežas. Komisijas priekšlikums, kurā tiek izmantota gaisa telpas pieeja, ir kompromisa variants starp šīm divām galējībām:



Avots: Eiropas Komisija

Tas nozīmē, ka visiem lidojumiem, kuru izlidošanas un/vai ielidošanas vieta atrodas Eiropā, piemēro ETS attiecībā uz to lidojuma daļu, kas veikta Eiropas gaisa telpā. Piemēram,

lidojumam no Parīzes vai Londonas uz Stambulas lidostu (tas ir ļoti svarīgi, jo Stambulā gatavojas atvērt lielāko lidostu pasaulē) ETS piemērotu par lidojuma posmu līdz Grieķijas robežai, kas ir gandrīz 100 % no lidojuma attāluma. Saskaņā ar tiesību aktu par termiņa atvirzīšanu šis posms ETS vispār netiek iekļauts. Saskaņā ar gaisa telpas pieeju lidojumā uz Apvienotajiem Arābu Emirātiem radītās emisijas ETS tiktu iekļautas gandrīz 50 % apmērā.

Referenta priekšlikums

Referents principā atbalsta Eiropas Komisijas priekšlikumu. Lai gan referents ir pārliecināts, ka spiediens no trešām valstīm nebūs ilgstošs, tomēr ir jāņem vērā, ka pilnīga sistēmas ieviešana varētu kaitēt starptautiskajam procesam. Gaisa telpas pieejai ir daudz turpmāk minēto priekšrocību salīdzinājumā ar termiņa atvirzīšanas principu.

- 1) Vides un klimata aizsardzība:
Komisijas priekšlikumā ir ietverti apmēram 40 % no emisiju apjoma salīdzinājumā ar sākotnējo regulējumu; tiesību akts par termiņa atvirzīšanu ietvēra tikai apmēram 20 %.
- 2) Ietekme uz starptautiskajām sarunām:
tiesību akta par termiņa atvirzīšanu darbības vienkārša pagarināšana varētu tikt uzskatīta par Eiropas Savienības bezierunu piekāpšanos. Ja starptautiskā līmenī ir panākts kāds progress, tad tas ir noticis galvenokārt Eiropas Savienības spiediena dēļ. Daudzi priekšlikumi, kas tiek izskatīti *ICAO* asamblejā, aviācijas radīto emisiju apjomu patiesībā nesamazinātu, taču vērā tiek ņemta tikai izaugsme pēc 2020. gada, kas nav saistīta ar oglekļa dioksīda emisijām. *ICAO* galvenās stratēģijas pamatā ir kompensācijas, kas galvenokārt ir saistītas ar tīras attīstības mehānismiem, un biodegvielas ražošana. Atspoguļojot Eiropas Savienībā notiekošās kritiskās diskusijas par šiem diviem instrumentiem, ir svarīgi norādīt uz alternatīvām iespējām. Mūsu sistēma patiesi liek samazināt emisiju apjomu — arī tad, ja tas notiek tikai 5 % apmērā.
- 3) Konkurences situācija Eiropas lidostās un aviācijas nozarē:
priekšlikums attiecībā uz tiesību aktu par termiņa atvirzīšanu kaitē Eiropas aviokompāniju un lidostu konkurētspējai. Eiropas Savienības tuvumā esošās lielās lidostas, piemēram, Stambulas lidosta, būs ieguvējas no termiņa atvirzīšanas. Aviokompānijas, kas galvenokārt veic lidojumus Eiropas teritorijā, atrodas konkurences ziņā nelabvēlīgākā situācijā nekā aviokompānijas, kas var šķērssubsidēt savus lidojumus Eiropas Savienībā.
- 4) Tiesiskā situācija:
pamatojoties uz Eiropas Savienības Tiesas spriedumu un uz Čikāgas konvenciju, ir acīmredzams, ka gaisa telpas pieeja pilnībā atbilst starptautisko tiesību noteikumiem. *ICAO* Padome septembra sākumā vienprātīgi atbalstīja gaisa telpas pieeju. *ICAO* rezolūcija, kurā nav minēta gaisa telpas pieeja, nav juridiski saistoša, jo ES un daudzas citas puses izteica savus iebildumus.

Referenta ierosinātie grozījumi

Lai gan referents ierosina pēc iespējas ciešāk turēties pie Komisijas priekšlikuma, daži

grozījumi tomēr šķiet pamatoti.

1. Tiesiskā situācija pēc 2016. gada.

Direktīvas grozīšana ir pamatojama tikai ar to, ka ceram 2016. gadā panākt juridiski saistošu vienošanos attiecībā uz globālo aviācijas nozari. Lai gan šāda iespēja ir reāla, tā nebūt nav garantēta. Tādēļ ir pamatoti ierobežot gaisa telpas pieejas izmantošanu līdz 2016. gadam un no 2017. gada no jauna ieviest pilnvērtīgu ETS. Ja starptautiskā vienošanās *ICAO* sanāksmē 2016. gadā patiesi tiks panākta, Eiropas Savienībai noteikti jābūt gatavai attiecīgi grozīt tās tiesību aktus.

2. Grozījumi nolūkā palielināt vārienīgumu un integritāti vides jomā un garantēt tādu pašu attieksmi kā pret citām nozarēm.

Izolīto kvotu apjoms aviācijas nozares ETS ir tikai 15 % salīdzinājumā ar vidēji 40 % citās nozarēs. Emisijas ir jāsamazina tikai par 5 % salīdzinājumā ar 21 % citās nozarēs. Šī situācija vienmēr ir tikusi kritizēta, un Eiropas Parlaments jau 2007./2008. gadā likumdošanas procesa laikā aicināja nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret visām nozarēm. Saskaņā ar gaisa telpas pieeju ETS ietverto emisiju apjoms tiek samazināts līdz 40 % salīdzinājumā ar sākotnējo sistēmu. Lai ierobežotu videi nodarīto kaitējumu, ir jāpalielina izolīto kvotu apjoms un jāsamazina emisijas (maksimālais apjoms) vismaz līdz tādām līmenim, kāds jau no 2013. gada sākuma jāievēro citām nozarēm.

Spēkā esošo ES tiesību aktu īstenošana ir būtiska jebkāda progresā panākšanai

Referents ir konstatējis, ka, neskatoties uz to, ka ES ETS attiecas tikai uz Eiropas teritorijā veiktiem lidojumiem, šķiet, ka pašlaik dažas dalībvalstis kavējas īstenot attiecīgos tiesību aktus. Tādas trešās valstis kā Ķīna un Indija atsakās nodot kvotas par Eiropā veiktiem lidojumiem, piemēram, par lidojumiem no Frankfurtes uz Londonu. Referents uzskata, ka nav pieņemami ar Padomi apspriest tiesību akta priekšlikuma jebkādu iespējamo iznākumu pirms ir skaidri norādīts, ka ir īstenots ļoti ierobežotais tiesību akts par termiņa atvēršanu. Mēs nevaram pieņemt to, ka tādas trešās valstis kā Ķīna un Indija atsakās ievērot Eiropas tiesību aktus, veicot lidojumus Eiropas Savienības teritorijā.

Vienošanās panākšana laikā līdz aprīlim ir būtiska

Visām pusēm, kuras nevēlas saglabāt ES ETS tās sākotnējā formā, kas paredz visu starpkontinentālo lidojumu ietveršanu sistēmā no to izlidošanas vietas līdz galamērķim, vienošanās par grozīto direktīvu ir jāpanāk līdz aprīlim, jo pretējā gadījumā 1. maijā ir jāievieš sākotnējais tiesību akts. Tādēļ ir panākta vienošanās par vārienīgu laika grafiku, tostarp ar atbildīgajām personām Transporta komitejā. Referents uzskata, ka ir jāvienojas par grozījumiem, un vēlas runāt ar visām ieinteresētajām personām, taču neiesaka Eiropas Parlamentam kompromisa variantā piekrist tikai tiesību akta par termiņa atvēršanu darbības pagarināšanai.