

# DIREKTĪVAS

## EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2023/958

(2023. gada 10. maijs),

ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā un globālā tirgus pasākuma pienācīgu īstenošanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru <sup>(3)</sup>,

tā kā:

- (1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK <sup>(4)</sup> Savienībā ir izveidota siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēma ar mērķi veicināt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas izmaksu efektīvu un ekonomiski izdevīgu samazināšanu. Aviācijas darbības ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ES ETS) tika iekļautas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/101/EK <sup>(5)</sup>. Eiropas Savienības kompetencē ir paplašināt ES ETS, to attiecinot uz visiem lidojumiem uz lidlaukiem dalībvalstīs vai no tiem.
- (2) Vides aizsardzība ir viens no vissvarīgākajiem izaicinājumiem, ar ko saskaras Savienība un pārējā pasaule. Parīzes nolīgums <sup>(6)</sup>, kas pieņemts 2015. gada 12. decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (UNFCCC) ("Parīzes nolīgums"), stājās spēkā 2016. gada 4. novembrī. 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. Minētā apņemšanās tika pastiprināta, 2021. gada 13. novembrī saskaņā ar UNFCCC pieņemot Glāzgovas klimata paktu, kurā UNFCCC Pušu konference, kas ir Parīzes nolīguma pušu sanāksme, atzīst, ka, saglabājot pasaules vidējās temperatūras pieaugumu līdz 1,5 °C virs pirmsindustriālā laikmeta līmeņa, ievērojami samazinātos klimata pārmaiņu riski un ietekme, un minētās puses apņēmās līdz 2022. gada beigām nospraust vēl stingrākus mērķrādītājus 2030. gadam, lai šajā kritiskajā desmitgadē paātrinātu klimatrīcību un pietuvinātos nospraustajam 1,5 °C mērķrādītājam. Lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, visām ekonomikas nozarēm, tostarp starptautiskajai aviācijai, būtu jāpalīdz panākt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas samazināšanās.

<sup>(1)</sup> OV C 152, 6.4.2022., 152. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 301, 5.8.2022., 116. lpp.

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta 2023. gada 18. aprīļa nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2023. gada 25. aprīļa lēmums.

<sup>(4)</sup> 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.).

<sup>(5)</sup> 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.).

<sup>(6)</sup> OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

- (3) Aviācija rada 2 līdz 3 % no globālajām CO<sub>2</sub> emisijām, un aviācijas kopējā ietekme uz klimatu ir vismaz divas reizes lielāka nekā tās CO<sub>2</sub> emisiju ietekme viena pati. Aviācija ir otrs lielākais transporta ietekmes uz klimatu avots pēc autotransporta. Eirokontrolle 2022. gadā prognozēja, ka Eiropas aviācijas intensitāte pieaugs un 2050. gadā būs par 44 % lielāka salīdzinājumā ar 2019. gadu. Nepieciešamība rīkoties, lai samazinātu CO<sub>2</sub> emisijas, kļūst arvien aktuālāka, kā Klimata pārmaiņu starpvaldību padome norādījusi savos jaunākajos ziņojumos, proti, 2021. gada 7. augusta ziņojumā “*Climate change 2021: The Physical Science Basis*” (“Klimata pārmaiņas 2021. gadā: fizikālo zinātņu pamatojums”), 2022. gada 28. februāra ziņojumā “*Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*” (“Klimata pārmaiņas 2022. gadā: ietekme, pielāgošanās un neaizsargātība”) un 2022. gada 4. aprīļa ziņojumā “*Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change*” (“Klimata pārmaiņas 2022. gadā: klimata pārmaiņu mazināšana”). Minētais 2022. gada 4. aprīļa ziņojums starptautisko aviāciju nosaka kā nozari, kurā nozaru nolīgumos ir pieņemti klimata pārmaiņu mazināšanas mērķi, kuri ir tālu no tā, kas būtu vajadzīgs, lai sasniegtu Parīzes nolīguma ilgtermiņa mērķi attiecībā uz temperatūru. Tāpēc Savienībai būtu steidzami jārikojas, strādājot vēl intensīvāk un kļūstot par starptautisku līderi cīņā pret klimata pārmaiņām.
- (4) Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) padome savā 214. sesijas desmitajā sanāksmē 2018. gada 27. jūnijā pieņēma 1944. gada 7. decembrī parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (“Čikāgas konvencija”) 16. pielikuma IV sējuma pirmo izdevumu – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA), ar ko izveido CORSIA Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā (CORSIA SARPs). Savienība un tās dalībvalstis īsteno CORSIA jau no izmēģinājuma posma sākuma 2021.–2023. gadā saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2020/954 (7).
- (5) Saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2018/2027 (8) dalībvalstis ziņoja ICAO sekretariātam par atšķirībām starp CORSIA un ES ETS. Mērķis bija saglabāt Savienības *acquis* un politikas turpmākās prerogātas, kā arī Savienības līmeņa klimatiskās ieceres un Eiropas Parlamenta un Padomes ekskluzīvo lomu lemšanā par Savienības tiesību aktu saturu. Pēc šīs Direktīvas pieņemšanas ICAO sekretariātam iesniegtais paziņojums par atšķirībām starp CORSIA un ES ETS būtu jāatjaunina ar otru paziņojumu par atšķirībām, kas atbilst Savienības tiesību aktiem, lai atspoguļotu direktīvā 2003/87/EK izdarītās izmaiņas.
- (6) Ar klimatu un vidi saistītu problēmu risināšana un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšana ir Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojuma “Eiropas zaļais kurss (“Eiropas zaļais kurss”) stūrakmens.
- (7) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, ko Savienība un tās dalībvalstis iesniedza UNFCCC sekretariātam 2020. gada 17. decembrī, Savienība apņēmas līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā panākt neto siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Aviācijas nozarei būtu jāsniedz ieguldījums attiecībā uz minētajiem emisiju samazināšanas centieniem.
- (8) Pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119 (9), Savienība ir nostiprinājusi tiesību aktos mērķi, vēlākais, līdz 2050. gadam emisijas samazināt līdz neto nulles līmenim un mērķi pēc tam panākt negatīvu emisiju bilanci. Minētā regula arī nosaka saistošu Savienības vidēja termiņa klimata mērķrādītāju līdz 2030. gadam panākt vismaz 55 % siltumnīcas efektu izraisošo gāzu neto emisiju (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) samazinājumu Savienībā salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.
- (9) Ar šo Direktīvu ieviestie grozījumi ir svarīgi, nodrošinot ES ETS integritāti un efektīvi vadot ES ETS darbību, lai tā kā rīcībpolitikas instruments palīdzētu sasniegt Savienības mērķus līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu neto emisijas vismaz par 55 % un, vēlākais, līdz 2050. gadam kļūt klimatneitrālai, kā arī mērķi pēc tam panākt negatīvas emisijas, kā noteikts Regulas (ES) 2021/1119 2. panta 1. punktā. Tādējādi minēto grozījumu

(7) 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.).

(8) 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.).

(9) 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.).

mērķis ir arī panākt, ka Parīzes nolīgumā paredzētais Savienības devums tiek izpildīts arī attiecībā uz aviāciju. Tāpēc kopējais aviācijai atvēlētais kvotu daudzums būtu jākonsolidē un uz to vajadzētu attiecināt lineāro samazinājuma koeficientu, kā minēts Direktīvas 2003/87/EK 9. pantā.

- (10) Papildus CO<sub>2</sub> aviācija ietekmē klimatu ar emisijām, kas nav CO<sub>2</sub> emisijas, piemēram, ar slāpekļa oksīdu (NO<sub>x</sub>), kvēpu daļiņu, oksidēto sēra savienojumu un ūdens tvaika emisijām, kā arī ar šādu emisiju izraisītiem atmosfēras procesiem, piemēram, ozona un kondensācijas taku veidošanos. Šādu emisiju, kas nav CO<sub>2</sub> emisijas, ietekme uz klimatu ir atkarīga no izmantotās degvielas un dzinēja veida, no vietas, kurā emisijas rodas, jo īpaši no gaisakuģa kreisēšanas augstuma un platuma un garuma koordinātām, kā arī no emisiju rašanās laika un tā brīža meteoroloģiskajiem apstākļiem. Pamatojoties uz Komisijas 2006. gada ietekmes novērtējumu par aviācijas iekļaušanu ES ETS, Direktīvā 2008/101/EK ir atzīts, ka pasaules klimatu ietekmē arī aviācijas emisijas, kas nav CO<sub>2</sub> emisijas. Direktīvas 2003/87/EK, kā tā grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/410<sup>(10)</sup>, 30. panta 4. punktā bija noteikts, ka Komisijai līdz 2020. gada 1. janvārim jāiesniedz atjaunināta analīze par aviācijas ietekmi, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām, un attiecīgā gadījumā jāpievieno priekšlikums par to, kā vislabāk novērst šo ietekmi. Lai izpildītu minēto prasību, Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (EASA) veica atjauninātu analīzi par aviācijas ietekmi, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām, uz klimata pārmaiņām, un 2020. gada 23. novembrī publicēja savu pētījumu. Minētā pētījuma konstatējumi apstiprināja iepriekš aplēsto, proti, ka ar CO<sub>2</sub> emisijām nesaistītu aviācijas darbību radītās sekas kopumā klimatu ietekmē vismaz tikpat lielā mērā, cik to ietekmē CO<sub>2</sub> emisijas vienas pašas.
- (11) No EASA 2020. gada 23. novembra pētījuma konstatējumiem izriet, ka aviācijas ietekmi, kas nav CO<sub>2</sub> ietekme, saskaņā ar piesardzības principu vairs nevar ignorēt. Ir vajadzīgi Savienības regulatīvi pasākumi, lai panāktu emisiju samazināšanu saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Tāpēc Komisijai attiecībā uz aviācijas ietekmi, kas nav CO<sub>2</sub> ietekme, būtu jāizveido monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēma. Komisijai, pamatojoties uz minētās sistēmas darbības rezultātiem, līdz 2028. gada 1. janvārim būtu jāiesniedz ziņojums un – attiecīgā gadījumā un pamatojoties uz ietekmes novērtējumu – leģislatīvā akta priekšlikums, kurā ietverti mazināšanas pasākumi attiecībā uz aviācijas ietekmi, kas nav CO<sub>2</sub> ietekme, paplašinot ES ETS darbības jomu, lai aptvertu šādu ietekmi.
- (12) Šo vērienīgāko klimatisko ieceru realizēšana prasīs pēc iespējas vairāk resursu koncentrēt klimatiskās pārkārtošanās procesam, kam vajadzētu būt arī taisnīgas pārkārtošanās procesam. Tāpēc visi izsoļu ieņēmumi, kas nav ieskaitāmi Savienības budžetā, būtu jāatvēl ar klimatu saistītām vajadzībām.
- (13) Kopējais aviācijai pieejamais kvotu daudzums būtu jākonsolidē tiem lidojumiem paredzēto kvotu sadales līmenī, par kuriem saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK kvotas ir jānodod. 2024. gadā sadalāmo kvotu apjoms būtu jābalsta uz kopējo aktīvajiem gaisakuģu operatoriem 2023. gadā piešķirto apjomu, kas samazināts, piemērojot lineāro samazinājuma koeficientu, kā noteikts minētajā direktīvā. Sadales līmenis būtu jāpaaugstina, lai ņemtu vērā maršrutus, ko ES ETS neaptvēra 2023. gadā, bet aptvers no 2024. gada.
- (14) Sākot ar nākamo gadu pēc šīs Direktīvas spēkā stāšanās, aviācijas nozarē pamatprincipam vajadzētu būt tādam, ka aizvien lielāku kvotu daļu sadala izsoles ceļā, ņemot vērā nozares iespējas novirzīt CO<sub>2</sub> izmaksu pieaugumu. 2024. un 2025. gadā būtu pakāpeniski jāizbeidz bezmaksas kvotu piešķiršana un no 2026. gada būtu pilnībā jāpāriet uz kvotu izsoli.
- (15) Direktīvai 2003/87/EK būtu jāpalīdz stimulēt komerciālā gaisa transporta dekarbonizāciju. Atteikšanās no fosilo degvielu izmantošanas būtu nozīmīgs solis šādas dekarbonizācijas panākšanā. Tomēr, ņemot vērā augsto konkurences līmeni starp gaisakuģu operatoriem, Savienības ilgtspējīgu aviācijas degvielu tirgus attīstību un būtisko cenu atšķirību starp fosilajām petrolejas un ilgtspējīgām aviācijas degvielām, minētā pāreja būtu jāatbalsta, stimulējot pāreju veikt agrāk. Tāpēc laikposmā no 2024. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim būtu jārezervē 20 miljoni kvotu, lai tās piešķirtu atsevišķiem gaisakuģu operatoriem ar mērķi segt daļu no atlikušās cenu starpības starp fosilo petroleju un atbalstītajām aviācijas degvielām. Minētās kvotas būtu jāņem no visu aviācijai pieejamo kvotu kopuma, un tās būtu jāpiešķir nediskriminējoši un tikai lidojumiem, uz kuriem attiecas Direktīvas 2003/87/EK kvotu nodošanas pienākums. Pēc minētās rezerves izvērtēšanas Komisija varētu nolemt iesniegt leģislatīvā akta priekšlikumu par skaitā un laikā ierobežota kvotu daudzuma piešķiršanu. Šādi piešķiršanai vajadzētu turpināties tikai līdz 2034. gada 31. decembrim.

<sup>(10)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva (ES) 2018/410 (2018. gada 14. marts), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai sekmētu emisiju izmaksefektīvu samazināšanu un investīcijas mazoglekļa risinājumos, un Lēmumu (ES) 2015/1814 (OV L 76, 19.3.2018., 3. lpp.).

- (16) Virsskaņas komerclidojumi vairs nav pieejami, *inter alia* to radītā neproporcionāli lielā kaitējuma videi dēļ. Tomēr ir redzams, ka norit pētījumi ar mērķi pie virsskaņas aviācijas atkal atgriezties. Pozitīvā korelācija starp lidošanas ātrumu un degvielas degšanas radīto emisiju līmeni pamato atšķirīgo attieksmi pret zemskaņas lidojumiem un virsskaņas lidojumiem. Tāpēc ir lietderīgi no šajā direktīvā paredzētā atbalsta nefosilajām degvielām izslēgt nākotnē iespējamus virsskaņas lidojumus.
- (17) Tāpat Direktīva 2003/87/EK būtu jāgroza arī attiecībā uz akceptējamām atbilstības vienībām, lai ņemtu vērā CORSIA emisijas vienību atbilstības kritērijus, kas ir būtisks CORSIA elements un ko ICAO padome pieņēma savā 216. sesijā 2019. gada martā. Savienībā iedibinātiem gaisakuģu operatori vajadzētu būt iespējai atbilstības CORSIA nokārtošanai izmantot atbilstības vienības attiecībā uz lidojumiem uz vai no, vai starp tādām trešām valstīm, 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, atbilstības vienību izcelsmi vajadzētu būt valstīs, kas ir Parīzes nolīguma puses un CORSIA dalībnieces, un būtu jāizvairās no dubultas uzskaites.
- (18) Lai nodrošinātu, ka vienību izmantošanai tiek piemēroti vienveidīgi nosacījumi saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai pieņemt sarakstu ar vienībām, kas pamatojas uz tām, kuras ICAO padome ir atzinusi par tādām, ko var izmantot, lai nodrošinātu atbilstību CORSIA, un kuras atbilst šajā direktīvā noteiktajiem kritērijiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (19) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus attiecībā uz to, lai būtu ieviesta nepieciešamā kārtība, kā iesaistītās puses veic atzīšanu, 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 īstenošanas pilnvaras Komisijai noteikt detalizētas prasības attiecībā uz šādu kārtību. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (20) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus attiecībā uz to, kā aprēķināt CORSIA izlīdzināšanas prasības Savienībā iedibinātiem gaisakuģu operatori, būtu jāpiešķir atbilstīgas īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (21) Tā kā par CORSIA īstenošanu un piemērošanu ārpus Savienības iedibinātiem gaisakuģu operatori ir atbildīga vienīgi minēto gaisakuģu operatoru piederības valsts, ārpus Savienības iedibinātiem gaisakuģu operatori nebūtu jāpieprasa dzēst vienības, lai nodrošinātu atbilstību CORSIA saskaņā ar šo direktīvu.
- (22) Tā kā par CORSIA īstenošanu un izpildes panākšanu ārpus Savienības iedibinātiem gaisakuģu operatori ir atbildīga vienīgi minēto gaisakuģu operatoru piederības valsts, ja ārpus Savienības iedibinātam gaisakuģa operatoram ir ievērojamas emisijas lidojumos Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) robežās vai lidojumos no EEZ lidlauka uz lidlauku Šveicē vai Apvienotajā Karalistē, tad valsts, kurā gaisakuģa operators ir iedibināts, var paziņot arī par atšķirībām CORSIA piemērošanā attiecībā uz lidojumiem Eiropas iekšienē. Direktīvu 2003/87/EK būtu jāturpina pārskatīt, ņemot vērā notikumu attīstību minētajā sakarā.
- (23) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi maršrutos, lidojumi uz un no valstīm, kuras Savienības tiesību aktu vajadzībām neīsteno CORSIA, izņemot lidojumus, kas nav lidojumi no EEZ lidlauka uz citu EEZ, Šveices vai Apvienotās Karalistes lidlauku, būtu jāatbrīvo no pienākumiem nodot kvotas vai dzēst vienības. Lai sekmētu CORSIA pilnvērtīgu piemērošanu, kas sākas 2027. gadā, šis atbrīvojums būtu jāpiemēro tikai emisijām, kas radušās līdz 2026. gada 31. decembrim, attiecībā uz kvotu nodošanu.

<sup>(1)</sup> 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.).

- (24) Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 191. pantā ir noteikts, ka Savienības politika vides jomā palīdz starptautiskā līmenī veicināt pasākumus cīņai pret klimata pārmaiņām un ka Savienībai un dalībvalstīm atbilstīgi savai kompetencei ir jāsadarbojas ar trešām valstīm un kompetentajām starptautiskajām organizācijām. Minētie mērķi attiecas arī uz ICAO un uz CORSIA turpmāko attīstību.
- (25) Datu pārredzamība un publiska piekļuve informācijai ir būtiska, lai uzlabotu pārskatatbildību un izpildāmību. Tādēļ Komisijai būtu lietotājdraudzīgā veidā jāpublicē dati par gaisakuģu operatoru emisijām un to izlīdzināšanu. Šāda publicēšana palīdzētu novērtēt CORSIA ietekmi uz CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu pasaulē un tās lomu Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanā.
- (26) Lidojumi uz un no valstīm, kuras ANO definējusi kā vismazāk attīstītās valstis un mazās salu jaunattīstības valstis un kuras Savienības tiesību aktu vajadzībām neīsteno CORSIA, izņemot valstis, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju ir vienāds ar vai lielāks par Savienības vidējo rādītāju, būtu atbrīvojami no pienākumiem nodot kvotas vai dzēst vienības. Minēto atbrīvojumu vajadzētu piemērot uz nenoteiktu laiku.
- (27) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus, ar kādiem gaisakuģu operatori tiek atbrīvoti no šajā direktīvā noteiktajām izlīdzināšanas prasībām attiecībā uz emisijām, kas rodas lidojumos uz un no valstīm, kuras ar saviem valsts tiesību aktiem CORSIA piemēro mazāk stingri vai kuras CORSIA noteikumus nepiemēro visiem gaisakuģu operatoriem vienādi, ievērojot šo direktīvu, būtu jāpieskir īstenošanas pilnvaras Komisijai Savienībā iedibinātus gaisakuģu operatorus atbrīvot no izlīdzināšanas prasībām attiecībā uz lidojumu emisijām, ja pastāv nozīmīgi konkurences izkropļojums, kas kaitē Savienībā iedibinātiem gaisakuģu operatoriem, trešajām valstīm CORSIA īstenojot vai piemērojot mazāk stingri. Konkurences izkropļojumu var izraisīt mazāk stingra pieeja attiecībā uz atbilstīgām vienībām vai dubultās uzskaites noteikumiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (28) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus, ar kādiem iedibina vienlīdzīgus konkurences apstākļus maršrutos starp divām dažādām valstīm, kuras piemēro CORSIA, ja minētās valstis atļauj gaisakuģu operatoriem izmantot citas vienības, nevis tās, kas ir iekļautas vienību atbilstības sarakstā, kurš pieņemts, ievērojot īstenošanas aktu, kas pieņemts saskaņā ar šo direktīvu, būtu jāpieskir īstenošanas pilnvaras Komisijai atļaut dalībvalstī iedibinātiem gaisakuģu operatoriem izmantot arī citas vienības papildus tām, kas uzskaitītas minētajā vienību atbilstības sarakstā, vai neievērot ar šo direktīvu ieviestos vienību atbilstības nosacījumus. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (29) Komisijai būtu jāziņo par CORSIA shēmas un ICAO pasākumu groza īstenošanu nolūkā sasniegt ilgtermiņa globālo vēlamo mērķi – līdz 2050. gadam starptautiskajā aviācijā panākt oglekļneitralitāti ("ilgtermiņa vēlamais mērķis")–, ko ICAO 41. asambleja pieņēma 2022. gada 7. oktobrī.
- (30) Lai veicinātu ICAO progresu, Savienība trīs reizes gadījumos uz noteiktu laiku ir pieņēmusi atkāpes no ES ETS, lai atbilstības saistības attiecinātu tikai uz emisijām, kas rodas lidojumos starp lidlaukiem, kuri atrodas EEZ, vienlīdzīgi attiecoties pret gaisakuģu operatoriem, kas darbojas šajos maršrutos, neatkarīgi no to iedibinājuma vietas. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2017/2392<sup>(12)</sup> noteiktā nesenākā atkāpe no ES ETS attiecināja atbilstības saistības tikai uz EEZ iekšējo lidojumu emisijām, kas radušās līdz 2023. gadam, un paredzēja, ka no 2024. gada 1. janvāra pēc minētajā regulā paredzētās pārskatīšanas sistēmas darbības jomā varēs ieviest izmaiņas attiecībā uz lidojumiem uz un no lidlaukiem ārpus EEZ. Lai novērtētu CORSIA shēmas, kuras izmēģinājuma posms ir sācies, īstenošanu un piemērošanu praksē, pašreizējā atkāpe no ES ETS pienākumiem būtu jāpagarina līdz 2026. gada 31. decembrim attiecībā uz kvotu nodošanas pienākumiem lidojumiem uz un no attiecīgām trešām valstīm, ko veic gaisakuģu lidmašīnu operatori maršrutos, uz kuriem CORSIA neattiecas un attiecībā uz kuriem citādi līdz 2027. gada 31. martam un 2027. gada 30. septembrim tiktu piemēroti ES ETS ziņošanas un kvotu nodošanas pienākumi. Tai vajadzētu būt pēdējai uz laiku noteiktai atkāpei no ES ETS. Līdz 2026. gada 1. jūlijam būtu jāveic CORSIA pārskatīšana. Ja ICAO asambleja līdz 2025. gada 31. decembrim nepadarīs CORSIA shēmu stingrāku atbilstoši tās ilgtermiņa globālajam vēlamajam mērķim, proti, sasniegt Parīzes nolīguma mērķus, vai ja īstenošanas aktā, kuru paredzēts pieņemt Komisijai, uzskaitītās valstis saskaņā ar jaunākajiem pieejamajiem datiem radīs mazāk

<sup>(12)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/2392 (2017. gada 13. decembris), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai saglabātu pašreizējos darbības jomas ierobežojumus attiecībā uz aviācijas darbībām un sagatavotos globāla tirgus pasākuma īstenošanai no 2021. gada (OV L 350, 29.12.2017., 7. lpp.).

nekā 70 % no starptautiskās aviācijas emisijām, tad Komisijai būtu attiecīgi jāierosina, ka no 2027. gada ES ETS piemēro izlidojošo reisu emisijām un ka gaisakuģu operatori vajadzētu būt iespējai atskaitīt visas izmaksas, kas radušās no CORSIA izlīdzināšanas minētajos maršrutos, lai izvairītos no divkāršas maksāšanas. Vienlaikus, ja trešā valsts no 2027. gada CORSIA shēmu nepiemēro, emisijām no lidojumiem uz minēto trešo valsti būtu jāpiemēro ES ETS.

- (31) Informācija par oglekļa kredītu atbilstības vienību ar izlīdzināšanas prasībām izmantošanu, lai veiktu izlīdzināšanu saskaņā ar CORSIA shēmu, būtu jā dara publiski pieejama līdz 2020. gadam saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 389/2013 <sup>(13)</sup> XIV pielikumu ne mazāk pārredzamā veidā kā informācija par starptautisko kredītu izmantošanu saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK.
- (32) ICAO 41. asambleja 2022. gada 7. oktobrī saistībā ar Covid-19 pandēmiju nolēma mainīt iepriekšējo CORSIA shēmas bāzliniju laikposmam no 2024.– līdz 2035. gadam no 2019. un 2020. gada vidējām CO<sub>2</sub> emisijām uz 85 % no 2019. gada CO<sub>2</sub> emisijām. Visu 2019. un 2020. gada paziņoto CO<sub>2</sub> emisiju vidējais rādītājs bija 435 859 594 tonnas. 2019. gada CO<sub>2</sub> emisijas bija 608 076 604 tonnas, un 85 % no šā rādītāja ir 516 865 113 tonnas. Tomēr faktisko bāzliniju, ko ICAO lieto nozares pieauguma koeficienta aprēķināšanai, nosaka, izmantojot CO<sub>2</sub> emisiju apakškopu, kurā ieskaita tikai emisijas maršrutos, uz kuriem attiecas izlīdzināšanas prasības. Visu to valstu pāru apakškopai, uz kuriem 2021. gadā attiecas izlīdzināšanas prasības, ICAO nav publicējusi 2019. un 2020. gada vidējās CO<sub>2</sub> emisijas, bet ir aplēsusi, ka tās ir 245 miljoni tonnu, un 2019. gadā CO<sub>2</sub> emisijas bija 341 380 188 tonnas, no kā 85 % ir 290 173 160 tonnas. Tiek lēsts, ka visiem valstu pāriem, uz kuriem 2027. gadā attieksies izlīdzināšanas prasības, 2019.– un 2020. gada vidējās CO<sub>2</sub> emisijas būs aptuveni 373 miljoni tonnu, savukārt 85 % no attiecīgajām 2019. gada CO<sub>2</sub> emisijām tiek lēsti aptuveni 439 miljonu tonnu apmērā.
- (33) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus, ar kādiem izveido to valstu sarakstu, kuras Direktīvas 2003/87/EK vajadzībām uzskatāmas par tādām, kas piemēro CORSIA, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai pieņemt un uzturēt to valstu sarakstu, kuras nav EEZ valstis, Šveice vai un Apvienotā Karaliste un kuras Savienības tiesību aktu vajadzībām tiek uzskatītas par tādām, kas piedalās CORSIA. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (34) Aviācijas nozares pārkārtošanās procesā uz ilgtspējīgu aviāciju ir jāņem vērā nozares sociālā dimensija un tās konkurētspēja, lai nodrošinātu, ka minētā pārkārtošanās ir sociāli taisnīga un nodrošina darba ņēmēju apmācību, pārkvalifikāciju un prasmju pilnveidi. Komisijai būtu jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs direktīvas piemērošanu un tās sociālo ietekmi uz aviācijas nozari.
- (35) Lidojumi, kuru attālums nepārsniedz 1 000 kilometru, rada no 6 līdz 9 % no kopējām aviācijas CO<sub>2</sub> emisijām. Komisijai būtu jāiesniedz ziņojums par pasākumiem, kas veicinātu modālo pārvirzi uz alternatīviem, ilgtspējīgākiem transporta veidiem, kamēr tiek gaidīti jauni tehnoloģiskie sasniegumi un bezemisiju aviācijas degvielu un gaisakuģu pieejamība.
- (36) Lai gan ES ETS ir tikusi piemērota lidojumiem kopš 2012. gada, paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %” ir iekļauti papildu pasākumi, kuriem kopā ar ES ETS varētu būt kumulatīva ietekme uz nozari. Lai nodrošinātu gaisa pārvadājumu savienojamību lidojumiem, kas apkalpo salu reģionus vai mazas lidostas, saskaņā ar šo direktīvu izveidotajam mehānismam, ar kuru paredzēts novērst atlikušo cenu atšķirību starp fosilajām degvielām un to alternatīvām, būtu jāierobežo negatīvā ietekme uz gaisa pārvadājumu savienojamību un jāmazina oglekļa emisiju pārvirzes risks. Komisijai līdz 2026. gadam būtu jāziņo par iespējamo ietekmi uz gaisa pārvadājumu savienojamību.
- (37) Petrolejas tipa reaktīvās degvielas (*Jet A1* vai *Jet A*) emisijas koeficients saskaņā ar ES ETS būtu jā saskaņo ar minētās degvielas emisijas koeficientu CORSIA SARPs. Petrolejas tipa reaktīvās degvielas emisijas koeficienta palielināšanas rezultātā kvotu sadales līmeņi nebūtu jāmaina, jo šīs direktīvas piemērošanas rezultātā bezmaksas kvotu piešķiršana aviācijas nozarei tiek pakāpeniski izbeigta par labu izsolēm, lai panāktu lielāku emisiju samazinājumu.

<sup>(13)</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 389/2013 (2013. gada 2. maijs), ar ko izveido Savienības reģistru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 280/2004/EK un Lēmumu Nr. 406/2009/EK un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 920/2010 un Regulu (ES) Nr. 1193/2011 (OV L 122, 3.5.2013., 1. lpp.).

- (38) Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas, kurās izmanto ūdeņradi no atjaunīgajiem energoresursiem un kuras atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001<sup>(14)</sup> 25. pantam, būtu jāuzskata par tādām, kas rada nulles emisijas gaisakuģu operatoriem, kuri tās izmanto, līdz saskaņā ar šo direktīvu tiek noteikti detalizēti noteikumi par attiecīgo uzskaiti.
- (39) Lai paredzētu detalizētus noteikumus par to, kā ik gadu aprēķināt izmaksu starpību starp fosilo petroleju un atbilstīgām aviācijas degvielām saskaņā ar Regulu par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam, par to, kā piešķiramas kvotas par šādu atbilstīgu degvielu izmantošanu, un par to, kā aprēķināmas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, kas ietaupītas šādu atbilstīgu degvielu izmantošanas rezultātā, kā arī lai paredzētu kārtību, kā ņemt vērā stimulus, ko rada oglekļa cena un saskaņoti minimālie fosilo degvielu nodokļu līmeņi, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu. Tāpat arī būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai izklāstītu detalizētu kārtību, kā dalībvalstis izsola aviācijas kvotas, tostarp par izsoļu detalizētu kārtību, kas ir nepieciešama, lai ieskaitītu daļu šādu izsoļu ieņēmumu Savienības vispārējā budžetā kā pašu resursus. 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<sup>(15)</sup>. 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.
- (40) Īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai veicinātu Savienības tālāko reģionu piekļuves spējas. Tāpēc līdz 2030. gada 31. decembrim būtu jāparedz pagaidu atkāpe no ES ETS attiecībā uz emisijām, kas rodas lidojumos starp dalībvalsts tālākā reģiona lidlauku un tās pašas dalībvalsts citu lidlauku ārpus minētā tālākā reģiona, lai apmierinātu iedzīvotāju vissvarīgākās vajadzības nodarbinātības, izglītības un citu iespēju ziņā. To pašu iemeslu dēļ minētajai atkāpei būtu jāattiecas uz lidojumiem starp lidlaukiem, kuri abi atrodas vienā un tajā pašā tālākajā reģionā vai dažādos tālākajos reģionos vienā un tajā pašā dalībvalstī.
- (41) Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu (ES) 2023/136<sup>(16)</sup> jāpieņem attiecībā uz gaisakuģu operatoru informēšanu, kas dalībvalstīm saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK jāveic līdz 2023. gada 30. novembrim, ar noteikumu, ka ICAO publicētais 2022. gada emisiju nozares pieauguma koeficients ir nulle.
- (42) Visaptveroša pieeja inovācijai ir būtiska, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus un vairotu Eiropas rūpniecības konkurētspēju. Tas ir sevišķi svarīgi nozarēs, kuras ir grūti dekarbonizējamas, 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 Savienības līmenī, tostarp no pētniecības un inovācijas pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa”, kas paredz ievērojamu finansējumu un jaunus instrumentus nozarēm, kas tiek iekļautas ES ETS.
- (43) Inovāciju fondam, kas izveidots ar Direktīvu 2003/87/EK, jāatbalsta dekarbonizācijas risinājumu, tostarp bezemisiju tehnoloģiju, pētniecība, izstrāde un ieviešana un jāsamazina aviācijas nozares ietekme uz klimatu un vidi. Tam ir arī jāatbalsta elektrifikācija un darbības aviācijas vispārējās ietekmes mazināšanai.

<sup>(14)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

<sup>(15)</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

<sup>(16)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2023/136 (2023. gada 18. janvāris), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK attiecībā uz paziņošanu gaisakuģu operatoriem, kuri darbojas Savienības teritorijā, par emisiju izlīdzināšanas apmēru globālā tirgus pasākuma satvarā (OV L 19, 20.1.2023., 1. lpp.).

- (44) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, nodrošināt aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā un pienācīgi īstenot CORSIA Savienības tiesību aktos, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tās mēroga un 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 direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (45) Dalībvalstīm šī direktīva būtu jātransponē līdz 2023. gada 31. decembrim, ņemot vērā nepieciešamību pēc steidzamas klimatīcības un nepieciešamību visām nozarēm veikt emisiju samazinājumu izmaksu efektīvā veidā.
- (46) Administratīvo procedūru vienkāršošana un to pielāgošana paraugpraksi samazinātu administratīvo slogu līdz minimumam.
- (47) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva 2003/87/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

### 1. pants

#### Direktīvas 2003/87/EK grozījumi

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

- 1) direktīvas 3. pantā iekļauj šādu punktu:

“v) “aviācijas ietekme, kas nav CO<sub>2</sub> ietekme” ir ietekme uz klimatu, ko rada degvielas sadegšanā emitētie slāpekļa oksīdi (NO<sub>x</sub>), kvēpu daļiņas un oksidēti sēra savienojumi, un ietekme, ko rada ūdens tvaiks, tostarp kondensācijas takas, ko emitē gaisakuģis, kurš veic kādu no I pielikumā minētajām aviācijas darbībām;”;

- 2) direktīvas 3.c pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu svīturo;

b) pievieno šādus punktus:

“5. Komisija nosaka kopējo kvotu daudzumu, kas jāsadala gaisakuģu operatoriem par 2024. gadu, pamatojoties uz kopējām tiem gaisakuģu operatoriem sadalītajām kvotām, kuri 2023. gadā veikuši I pielikumā uzskaitītas aviācijas darbības, kam piemēro lineāro samazinājuma koeficientu, kā minēts 9. pantā, un publicē gan šo daudzumu, gan bezmaksas kvotu daudzumu, kāds tiktu sadalīts 2024. gadā saskaņā ar noteikumiem par bezmaksas kvotu sadali, kuri bija spēkā pirms grozījumiem, kas ieviesti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2023/958 (\*).

6. Laikposmā no 2024. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim ne vairāk kā 20 miljonus no 5. punktā minētā kopējā kvotu daudzuma pārrēdzamā, vienlīdzīgā un nediskriminējošā veidā rezervē komerciālajiem gaisakuģu operatoriem ilgtspējīgu aviācijas degvielu un tādu citu aviācijas degvielu lietošanai, kas nav iegūtas no fosilās degvielas un kas minētas Regulā par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam kā tādas, kas uzskatāmas par ieskaitāmām ilgtspējīgu aviācijas degvielu minimālajā īpatsvarā, kādu aviācijas degvielai, ko degvielas piegādātāji dara pieejamu gaisakuģu operatoriem Savienības lidostās, ir jāsaturs atbilstoši minētajai regulai izmantošanai zemskaņas lidojumiem, par kuriem saskaņā ar šīs direktīvas 12. panta 3. punktu kvotas ir jānodod. Gadījumā, ja lidostā atbilstīgu aviācijas degvielu fiziski nevar attiecināt uz konkrētu lidojumu, saskaņā ar šo daļu rezervētās kvotas ir pieejamas par atbilstīgām aviācijas degvielām, kas uzpildītas minētajā lidostā, proporcionāli emisijām, kas rodas gaisakuģa operatora lidojumos no minētās lidostas, par kuriem saskaņā ar šīs direktīvas 12. panta 3. punktu kvotas ir jānodod.

Saskaņā ar pirmo daļu rezervētās kvotas dalībvalstīs piešķir, lai daļēji vai pilnībā segtu cenu atšķirību starp fosilās petrolejas izmantošanu un attiecīgo atbilstīgu aviācijas degvielu izmantošanu, ņemot vērā oglekļa cenas stimulus un saskaņotos minimālos fosilo degvielu nodokļu līmeņus. Aprēķinot minēto cenu atšķirības, Komisija ņem vērā tehnisko ziņojumu, ko saskaņā ar Regulu par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam publicējusi Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra. Dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar šo punktu piešķirtais finansējums ir pamanāms veidā, kas atbilst šīs direktīvas 30.m panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajām prasībām.



Saskaņā ar šo punktu piešķirtās kvotas attiecas uz:

- a) 70 % no atlikušās cenu starpības starp fosilās petrolejas un no atjaunīgajiem energoresursiem iegūta ūdeņraža izmantošanu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001 (\*\*\*) 2. panta otrās daļas 34. punktā definētajām modernajām biodegvielām, kurām emisiju koeficients ir nulle saskaņā ar šīs direktīvas IV pielikumu vai saskaņā ar īstenošanas aktu, kas pieņemts, ievērojot šīs direktīvas 14. pantu;
- b) 95 % no atlikušās cenu starpības starp fosilās petrolejas un tādu nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu izmantošanu, kuras atbilst Direktīvas (ES) 2018/2001 25. pantam un kuras izmanto aviācijā, un kurām emisiju koeficients ir nulle saskaņā ar šīs direktīvas IV pielikumu vai saskaņā ar īstenošanas aktu, kas pieņemts, ievērojot šīs direktīvas 14. pantu;
- c) 100 % no atlikušās cenu starpības starp fosilās petrolejas un jebkuras tādas atbilstīgas aviācijas degvielas izmantošanu, kas nav iegūta no šā punkta pirmajā daļā minētajām fosilajām degvielām, lidostās uz salām, kuru platība ir mazāka nekā 10 000 km<sup>2</sup> un kurām nav autoceļu vai dzelzceļa savienojuma ar kontinentālo daļu, lidostās, kas nav pietiekami lielas, lai tās varētu definēt kā Savienības lidostas saskaņā ar Regulu par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam, un lidostās, kas atrodas tālākā reģionā;
- d) citos gadījumos, kas nav minēti a), b) un c) apakšpunktā, – 50 % no atlikušās cenu starpības starp fosilās petrolejas un jebkuras tādas atbilstīgas aviācijas degvielas izmantošanu, kuras nav iegūtas no šā punkta pirmajā daļā minētajām fosilajām degvielām.

Kvotu sadalē saskaņā ar šo punktu var ņemt vērā iespējamo atbalstu no citām shēmām valsts līmenī.

Katru gadu komerciāli gaisakuģu operatori var pieteikties uz kvotu sadali, kura balstīta uz šajā punktā minēto katras atbilstīgās aviācijas degvielas apjomu, kas izmantots lidojumiem, par kuriem laikposmā no 2024. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim saskaņā ar 12. panta 3. punktu kvotas ir jānodod, izņemot lidojumus, attiecībā uz kuriem minētā prasība tiek uzskatīta par izpildītu saskaņā ar 28.a panta 1. punktu. Ja attiecīgajā gadā kvotu pieprasījums šādu degvielu izmantošanai ir lielāks nekā kvotu pieejamība, kvotu daudzumu attiecīgā gada sadalīšanā vienādi samazina visiem attiecīgajiem gaisakuģu operatoriem.

Komisija katru gadu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicē detalizētu informāciju par vidējo izmaksu atšķirību starp fosilo petroleju – ņemot vērā oglekļa cenas un saskaņotu minimālo fosilo degvielu nodokļu līmeņu stimulus – un attiecīgajām atbilstīgajām aviācijas degvielām par iepriekšējo gadu.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo direktīvu, paredzot detalizētus noteikumus par to, kā ik gadu aprēķināt šā punkta sestajā daļā minēto izmaksu starpību, par to, kā sadalīt kvotas par šā punkta pirmajā daļā minēto degvielu izmantošanu, un par to, kā aprēķināmas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, kas ietaupītas to degvielu izmantošanas rezultātā, kā par tām ziņots saskaņā ar īstenošanas aktu, kas pieņemts, ievērojot 14. panta 1. punktu, un paredzot kārtību, kā ņemt vērā oglekļa cenas un saskaņotu minimālo fosilo degvielu nodokļu līmeņu stimulus.

Līdz 2028. gada 1. janvārim Komisija izvērtē šā punkta piemērošanu un minētā izvērtējuma rezultātus ziņojuma veidā savlaicīgi iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei. Attiecīgā gadījumā ziņojumam var pievienot leģislatīvā akta priekšlikumu, kas paredzētu līdz 2034. gada 31. decembrim sadalīt apjomierobežotu un laikā ierobežotu kvotu daudzumu, lai vēl vairāk stimulētu šā punkta pirmajā daļā minēto degvielu izmantošanu, jo īpaši tādu nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo aviācijas degvielu izmantošanu, kuras atbilst Direktīvas (ES) 2018/2001 25. pantam un kuru emisiju koeficients ir nulle saskaņā ar šīs direktīvas IV pielikumu vai saskaņā ar īstenošanas aktu, kas pieņemts, ievērojot šīs direktīvas 14. pantu.

No 2028. gada 1. janvāra Komisija izvērtē šā punkta piemērošanu savā gada ziņojumā, kas tai jāiesniedz, ievērojot 10. panta 5. punktu.

7. Attiecībā uz tādiem lidojumiem no EEZ lidlauka uz lidlauku EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē, kurus 2023. gadā ES ETS neaptvēra, kopējo gaisakuģu operatoriem sadalāmo kvotu daudzumu palielina par tādu kvotu daudzumu, kurā ietilpst bez maksas sadalāmās un izolāmās kvotas, kāds tiem būtu sadalīts, ja minētajā gadā ES ETS šos lidojumus būtu aptvērusi, un tam piemēro lineāro samazinājuma koeficientu, kā minēts 9. pantā.

8. Atkāpjoties no 12. panta 3. 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. gada 31. decembrim radušās lidojumos starp dalībvalsts tālākā reģiona lidlauku un lidlauku tajā pašā dalībvalstī, tostarp citu lidlauku tajā pašā tālākajā reģionā vai citā tās pašas dalībvalsts tālākajā reģionā.

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

(\*\*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).”;

3) direktīvas 3.d pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. 2024. un 2025. gadā 15 % no 3.c panta 5. un 7. punktā minētajām kvotām, kā arī attiecīgi 25 % 2024. gadā un 50 % 2025. gadā no atlikušajiem 85 % no minētajām kvotām, kuras būtu sadalītas bez maksas, izsola, izņemot 3.c panta 6. punktā un 10.a panta 8. punkta ceturtajā daļā minētos kvotu daudzumus. Minēto gadu atlikušās kvotas sadala bez maksas.

No 2026. gada 1. janvāra izsola visas kvotas, kuras attiecīgajā gadā būtu sadalītas bez maksas, izņemot 3. c panta 6. punktā un 10.a panta 8. punkta ceturtajā daļā minēto kvotu daudzumu.”;

b) iekļauj šādu punktu:

“1.a Bezmaksas kvotas gaisakuģu operatoriem sadala proporcionāli to daļai no verificētajām emisijām, kas radušās attiecībā uz 2023. gadu paziņotajās aviācijas darbībās. Minētajā aprēķinā ņem vērā arī verificētās emisijas no aviācijas darbībām, par kurām ziņots attiecībā uz lidojumiem, kurus ES ETS aptver tikai no 2024. gada 1. janvāra. Līdz attiecīgā gada 30. jūnijam kompetentās iestādes izdod kvotas, kas minētajam gadam tiek sadalītas bez maksas.”;

c) panta 2. punktu svīturo;

d) panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

“3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai šo direktīvu papildinātu attiecībā uz detalizētu kārtību, kā dalībvalstis izsola aviācijas kvotas saskaņā ar šā panta 1. un 1.a punktu, tostarp izsoļu detalizētu kārtību, kas ir nepieciešama, lai ieskaitītu daļu šādu izsoļu ieņēmumu Savienības vispārējā budžetā kā pašu resursus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 311. panta trešo daļu. To kvotu skaits, kuras katra dalībvalsts katrā laikposmā paredz izsolīt, ir proporcionāls attiecīgās dalībvalsts daļai kopējā aviācijas emisiju daudzumā, kas pieļaujams visām dalībvalstīm atskaites gadā, par ko ziņots, ievērojot 14. panta 3. punktu, un kas pārbaudīts, ievērojot 15. pantu. Attiecībā uz katru 13. pantā minēto laikposmu atskaites gads ir kalendārais gads, kas beidzas 24 mēnešus pirms tā laikposma sākuma, uz kuru attiecas izsole. Ar deleģētajiem aktiem nodrošina 10. panta 4. punkta pirmajā daļā izklāstīto principu ievērošanu.

4. Dalībvalstis nosaka, kā tiek izmantoti šīs nodaļas aptverto kvotu izsolēs iegūtie ieņēmumi, izņemot ieņēmumus, kas saskaņā ar LESD 311. panta trešo daļu uzskatāmi par pašu resursiem un ieskaitīti Savienības vispārējā budžetā. Kvotu izsolēs gūtos ieņēmumus vai minētajiem ieņēmumiem līdzvērtīgu summu dalībvalstis izlieto saskaņā ar šīs direktīvas 10. panta 3. punktu.”;

4) direktīvas 3.e un 3.f pantu svītros;

5) direktīvas 11.a pantu groza šādi:

a) panta 1., 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Ievērojot šā panta 2. un 3. punktu, gaisakuģu operatori, kam ir dalībvalsts izsniegta gaisakuģa ekspluatanta apliecība vai kas ir reģistrēti dalībvalstī, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, var izmantot šādas vienības, lai izpildītu savus pienākumus dzēst vienības attiecībā uz paziņoto daudzumu, ievērojot 12.panta 6. punktu, kā noteikts 12. panta 9. punktā:

a) kredītus, kurus atzinušas puses, kas piedalās saskaņā ar Parīzes nolīguma 6. panta 4. punktu izveidotajā mehānismā;

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

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

d) kredītus, kuri 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 ICAO Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmā (CORSIA). Šo nosacījumu neattiecinā uz emisijām, kas radušās pirms 2027. gada, un tāpat to neattiecinā uz valstīm, kuras ANO definējusi kā vismazāk attīstītās valstis vai 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 veic 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 detalizētas prasības šā punkta pirmajā daļā minētajai kārtībai, kas var ietvert ziņošanas un reģistrācijas prasības, un tam, kā uzskaita valstis vai programmas, kuras minēto kārtību piemēro. Minētā kārtība ņem vērā elastību, kas pienākas vismazāk attīstītām valstīm un mazajām salu jaunattīstības valstīm saskaņā ar šā panta 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.”;

b) panta 4. punktu svītros;

c) pievieno šādu punktu:

“8. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros uzskaitītas vienības, ko ICAO padome atzinusi par atbilstīgām un kas atbilst šā panta 2. un 3. punktā izklāstītajiem kritērijiem. Attiecīgā gadījumā Komisija arī pieņem īstenošanas aktus šā saraksta atjaunināšanai. Minētos īstenošanas aktus 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 šā panta 8. punktā norādītajā īstenošanas aktā izklāstīto metodiku dalībvalstis katru gadu aprēķina izlīdzināšanas prasības par iepriekšējo kalendāro gadu lidojumiem uz, no un starp valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts saskaņā ar 25.a panta 3. punktu, un lidojumiem starp Šveici vai Apvienoto Karalisti un valstīm, kuras ir uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts saskaņā ar 25.a panta 3. punktu, un līdz katra gada 30. novembrim informē gaisakuģu operatorus.

Saskaņā ar šā panta 8. punktā minētajā īstenošanas aktā izklāstīto metodiku dalībvalstis aprēķina arī kopējās galīgās izlīdzināšanas prasības attiecībā uz konkrētu CORSIA atbilstības periodu un līdz tā gada 30. novembrim, kas seko attiecīgā CORSIA atbilstības perioda pēdējam gadam, informē gaisakuģu operatorus, kas atbilst šā punkta trešajā daļā noteiktajām prasībām.

Dalībvalstis informē gaisakuģu operatorus, kas atbilst visiem turpmāk minētajiem nosacījumiem, par izlīdzināšanas līmeni:

- a) gaisakuģu operatoriem ir dalībvalsts izdota gaisakuģa ekspluatanta apliecība vai tie ir reģistrēti dalībvalstī, ieskaitot minētās dalībvalsts tālākos reģionus, atkarīgās teritorijas un citas teritorijas; un
- b) CO<sub>2</sub> emisiju apmērs gadā, ko tie rada, I pielikumā ietvertu lidojumu veikšanai izmantojot lidmašīnas, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg, izņemot lidojumus starp lidostām vienas dalībvalsts teritorijā, tostarp tās pašas dalībvalsts tālākos reģionus, no 2021. gada 1. janvāra pārsniedz 10 000 tonnu.

Šā panta pirmās daļas b) apakšpunkta vajadzībām neņem vērā CO<sub>2</sub> emisijas, kas rodas šādu veidu lidojumos:

- i) valsts lidojumi;
- ii) humānās palīdzības lidojumi;
- iii) medicīniskās palīdzības lidojumi;
- iv) militārie lidojumi;
- v) ugunsdzēsības lidojumi;
- vi) lidojumi pirms vai pēc humānās palīdzības lidojuma, medicīniskās palīdzības lidojuma vai ugunsdzēsības lidojuma, ar noteikumu, ka šādi lidojumi ir veikti ar to pašu gaisakuģi un ar tiem ir bijis jāveic saistītas humānās palīdzības, medicīniskās palīdzības vai ugunsdzēsības darbības vai pēc minētajām darbībām jāpārviesto gaisakuģis tā nākamās darbības veikšanai.”;

b) pievieno šādus punktus:

“8. Šā panta 6. punktā minēto izlīdzināšanas prasību aprēķinu CORSIA vajadzībām veic saskaņā ar metodi, kas jāprecizē Komisijai attiecībā uz lidojumiem uz, no un starp valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts saskaņā ar 25.a panta 3. punktu, un attiecībā uz lidojumiem starp Šveici vai Apvienoto Karalisti un valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts saskaņā ar 25.a panta 3. punktu.

Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar 22.a panta 2. punktu, kuros precizē metodi, kā aprēķināt šā punkta pirmajā daļā minētās izlīdzināšanas prasības gaisakuģu operatoriem.

Minētajos īstenošanas aktos īpaši detalizēti izklāsta to prasību piemērošanu, kas izriet no attiecīgajiem šīs direktīvas noteikumiem, jo īpaši no 3.c, 11.a, 12. un 25.a panta, un, ciktāl iespējams, ņemot vērā šīs direktīvas attiecīgos noteikumus, no starptautiskajiem standartiem un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā attiecībā uz CORSIA (CORSIA SARPs).

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā. Pirmo šādu īstenošanas aktu pieņem līdz 2024. gada 30. jūnijam.

9. Gaisakuģu operatori, kuriem ir kādas dalībvalsts izdota gaisakuģa ekspluatanta apliecība vai kuri ir reģistrēti kādā dalībvalstī, tostarp šādas dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās un citās teritorijās, 11.a pantā minētās vienības dzēš tikai attiecībā uz daudzumu, ko attiecīgā dalībvalsts par attiecīgo CORSIA atbilstības periodu paziņojusi saskaņā ar 6. punktu. Dzēšanu veic līdz 2025. gada 31. janvārim attiecībā uz emisijām 2021.–2023. gada periodā un līdz 2028. gada 31. janvārim attiecībā uz emisijām 2024.–2026. gada periodā.”;

7) direktīvas 14. pantā iekļauj šādus punktus:

“5. Gaisakuģu operatori reizi gadā ziņo par aviācijas ietekmi, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām un kas radusies laikā no 2025. gada 1. janvāra. Šajā nolūkā Komisija līdz 2024. gada 31. augustam pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar 1. punktu, lai monitoringa, ziņošanas un pārbaudes satvarā iekļautu aviācijas ietekmi, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām. Šis monitoringa, ziņošanas un pārbaudes satvars ietver vismaz pieejamos trīsdimensiju gaisakuģa trajektorijas datus un apkārtējās vides mitrumu un temperatūru, lai ļautu par katru lidojumu aprēķināt CO<sub>2</sub> ekvivalentu. Komisija, ciktāl resursi to atļauj, nodrošina tādu rīku pieejamību, kas atvieglo monitoringu, ziņošanu un pārbaudi un, cik vien iespējams, to automatizē, lai līdz minimumam samazinātu jebkādu administratīvo slogu.

No 2025. gada 1. janvāra dalībvalstis nodrošina, ka katrs gaisakuģa operators uzrauga un, beidzoties gadam, saskaņā ar 1. punktā minētajiem īstenošanas aktiem ziņo kompetentajai iestādei par katra gaisakuģa, ko tas ekspluatē, attiecīgajā kalendārajā gadā radīto ietekmi, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām.

Komisija no 2026. gada kā daļu no 10. panta 5. punktā minētā ziņojuma katru gadu iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šā punkta pirmajā daļā minētā monitoringa, ziņošanas un pārbaudes satvara piemērošanas rezultātiem.

Līdz 2027. gada 31. decembrim, pamatojoties uz monitoringa, ziņošanas un pārbaudes satvarā par aviācijas ietekmi, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām, gūtajiem rezultātiem, Komisija iesniedz ziņojumu un attiecīgā gadījumā pēc tam, kad tā ir veikusi ietekmes novērtējumu, leģislatīvā akta priekšlikumu nolūkā mazināt aviācijas ietekmi, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām, paplašinot ES ETS darbības jomu nolūkā iekļaut tajā aviācijas ietekmi, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām.

6. Komisija vēlākais trīs mēnešus pēc attiecīgā ziņošanas termiņa un lietotājdraudzīgā veidā publicē vismaz šādus agregētus gada datus saistībā ar emisijām no aviācijas darbībām, kas paziņoti dalībvalstīm vai nosūtīti Komisijai saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 (\*) un Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2019/1603 (\*\*) 7. pantu:

a) par katru lidlauku pāri EEZ:

- i) emisijas no visiem lidojumiem;
- ii) kopējais lidojumu skaits;
- iii) kopējais pasažieru skaits;
- iv) gaisakuģu tipi;

b) par katru gaisakuģu operatoru:

- i) dati par emisijām no lidojumiem EEZ iekšienē, no lidojumiem no EEZ, lidojumiem uz EEZ un lidojumiem starp divām trešām valstīm, iedalot pa valstu pāriem, un dati par emisijām, uz kurām attiecas pienākums dzēst CORSIA atbilstīgās emisiju vienības;
- ii) izlīdzināšanas prasību kompensāciju summa, kas aprēķināta saskaņā ar 12. panta 8. punktu;
- iii) to kredītu apmērs un veids saskaņā ar 11.a pantu, ko izmanto, lai izpildītu gaisakuģa operatora izlīdzināšanas prasības, kas minētas šā punkta ii) apakšpunktā;
- iv) tādu izmantoto degvielu daudzums un veids, kuru emisiju koeficients ir nulle saskaņā ar šo direktīvu vai kuras gaisakuģu operatoram dod tiesības saņemt kvotas saskaņā ar 3.c panta 6. punktu.

Attiecībā uz pirmās daļas a) un b) apakšpunktu īpašos apstākļos, kad gaisakuģa operators darbojas ļoti ierobežotā skaitā lidlauku pāru vai ļoti ierobežotā skaitā valstu pāru, uz kuriem attiecas izlīdzināšanas prasības, vai ļoti ierobežotā skaitā valstu pāru, uz kuriem neattiecas izlīdzināšanas prasības, minētais gaisakuģa operators var pieprasīt administrējošajai dalībvalstij šādus datus nepublicēt gaisakuģu operatoru līmenī, paskaidrojot, kāpēc publiskošana būtu jāuzskata par kaitējošu tā komerciālajām interesēm. Pamatojoties uz minēto pieprasījumu, administrējošā dalībvalsts var pieprasīt Komisijai publicēt šos datus augstākā apkopojuma līmenī. Komisija lemj par šo pieprasījumu.

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

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

8) direktīvas 18.a pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Ja jebkura 13. pantā minētā laikposma pirmajos divos gados neviens par aviācijas emisijām uzskatāmu emisiju daudzums lidojumos, ko veicis gaisa kuģa operators, uz kuru attiecas šā panta 1. punkta b) apakšpunkts, nav attiecināts uz tā administrējošo dalībvalsti, konkrēto gaisa kuģa operatoru nākamā laikposmā nodod citai administrējošajai dalībvalstij. Jaunā administrējošā dalībvalsts ir tā dalībvalsts, kurai ir lielākais aprēķinātais par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daudzums lidojumos, ko attiecīgais gaisa kuģa operators ir veicis iepriekšējā laikposma divos pirmajos gados.”;

b) 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 kādu no I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām; ja gaisakuģa operators četru secīgu kalendāro gadu laikā pirms saraksta atjaunināšanas nav veicis nevienu I pielikumā uzskaitīto aviācijas darbību, minēto gaisakuģa operatoru atjauninātajā sarakstā neiekļauj.”;

9) direktīvas 25.a pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Savienība un tās dalībvalstis turpina centienus panākt vienošanās par pasaules mēroga pasākumiem, lai samazinātu aviācijas radīto siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1119 un Parīzes nolīguma mērķiem. Ņemot vērā jebkādu šādus nolīgumus, Komisija izvērtē, vai ir jāveic grozījumi šajā direktīvā, ciktāl tā attiecas uz gaisakuģu operatoriem.”;

b) pievieno šādus punktus:

“3. Komisija pieņem īstenošanas aktu un tajā iekļauj sarakstu ar valstīm, kuras nav EEZ valstis, Šveice vai Apvienotā Karaliste un kuras šīs direktīvas vajadzībām tiek uzskatītas par tādām, kas piemēro CORSIA, un attiecībā uz tām par bāzliniju 2021.–2023. gadam nosaka 2019. gadu, bet, sākot no 2024. gada, katram gadam – 85 % no 2019. gada emisijām. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. a panta 2. punktā.

4. Attiecībā uz emisijām, kas radušās līdz 2026. gada 31. decembrim lidojumos uz un no valstīm, kuras ir uzskaitītas saskaņā ar šā panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, gaisakuģu operatoriem neliek nodot kvotas saskaņā ar 12. panta 3. punktu.

5. Attiecībā uz emisijām, kas rodas līdz 2026. gada 31. decembrim lidojumos starp EEZ valstīm un valstīm, kuras nav uzskaitītas saskaņā ar šā panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, izņemot lidojumus uz Šveici un Apvienoto Karalisti, gaisakuģu operatoriem neliek nodot kvotas attiecībā uz minētajām emisijām saskaņā ar 12. panta 3. punktu.

6. Attiecībā uz emisijām lidojumos no un uz valstīm, ko ANO definējusi kā vismazāk attīstītās valstis un mazās salu jaunattīstības valstis, izņemot tās, kuras ir uzskaitītas saskaņā ar šā panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, un tās valstis, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju ir vienāds ar vai lielāks par Savienības vidējo rādītāju, gaisakuģu operatoriem neliek nodot kvotas attiecībā uz minētajām emisijām saskaņā ar 12. panta 3. punktu.

7. Ja Komisija konstatē, ka pastāv ievērojams konkurences izkropļojums, piemēram, izkropļojums, ko rada trešā valsts, savos valsts tiesību aktos CORSIA piemērojot mazāk stingri vai CORSIA noteikumus nepiemērojot visiem gaisakuģu operatoriem vienādi, un kas kaitē gaisakuģu operatoriem, kuriem ir dalībvalsts izsniegta gaisakuģa ekspluatanta apliecība vai kuri ir reģistrēti dalībvalstī, tostarp tās tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus, lai šos gaisakuģu operatorus atbrīvotu no 12. panta 9. punktā noteiktajām izlīdzināšanas prasībām nodot kvotas par emisijām, kas rodas lidojumos no un uz šādām valstīm. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. a panta 2. punktā.

8. Ja gaisakuģa operatori, kam ir dalībvalsts izsniegta gaisakuģa ekspluatanta apliecība vai kas ir reģistrēti dalībvalstī, tostarp tās tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, veic lidojumus starp divām dažādām valstīm, kas uzskaitītas saskaņā ar šā panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, tostarp lidojumus starp Šveici, Apvienoto Karalisti un valstīm, kas uzskaitītas saskaņā ar šā panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, un minētās 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 28.a un 28.b pantu aizstāj ar šādiem:

“28.a pants

#### **Atkāpes, kas piemērojamas pirms ICAO globālā tirgus pasākuma obligātās īstenošanas**

1. Atkāpjoties no 12. panta 3. punkta, 14. panta 3. punkta un 16. panta, dalībvalstis uzskata, ka minētajos noteikumos paredzētās prasības ir izpildītas, un neveic nekādas darbības pret gaisakuģu operatoriem attiecībā uz:

- a) visām emisijām, kuras rodas lidojumos uz un no lidlaukiem valstīs ārpus EEZ, izņemot lidojumus uz lidlaukiem Apvienotajā Karalistē vai Šveicē, katrā kalendārajā gadā no 2021. gada 1. janvāra līdz 2026. gada 31. decembrim, ievērojot 28.b pantā minēto pārskatīšanu;
- b) visām emisijām, kuras rodas lidojumos starp lidlauku tālākajā reģionā LESD 349. panta nozīmē un lidlauku citā EEZ reģionā, katrā kalendārajā gadā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim, ievērojot 28. b pantā minēto pārskatīšanu.

Šīs direktīvas 11.a, 12. un 14. panta nozīmē verificētās emisijas, kas radušās lidojumos, kuri nav minēti šā punkta pirmajā daļā, uzskata par gaisakuģa operatora verificētajām emisijām.

2. Atkāpjoties no 3.d panta 3. punkta, kvotu daudzumu, kas katrai dalībvalstij jāizsola attiecībā uz laikposmu no 2013. gada 1. janvāra līdz 2026. gada 31. decembrim, samazina tā, lai tas atbilstu to par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daļai, kas radušās lidojumos, kuriem nepiemēro šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā paredzētās atkāpes.

3. Atkāpjoties no 3.g panta, gaisakuģu operatoriem neprasa iesniegt monitoringa plānus, ar ko paredz pasākumus emisiju monitoringam un ziņošanai attiecībā uz lidojumiem, kuriem piemēro šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā paredzētās atkāpes.

4. Atkāpjoties no 3.g, 12., 15. un 18.a panta, ja gaisakuģa operatora kopējās gada emisijas ir mazākas nekā 25 000 tonnas CO<sub>2</sub> vai gaisakuģa operatora kopējās gada emisijas no lidojumiem, kas nav šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētie lidojumi, ir mazākas nekā 3 000 tonnas CO<sub>2</sub>, tā emisijas uzskata par verificētām emisijām, ja tās noteiktas, izmantojot mazo emitētāju rīku, kurš apstiprināts saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 606/2010 (\*) un kuru Eurokontrolle ir aizpildījusi ar datiem no sava ETS atbalsta mehānisma. Dalībvalstis var nekomerciāliem gaisakuģu operatoriem piemērot vienkāršotas procedūras, ja šādu procedūru precizitāte nav mazāka par mazo emitētāju rīka precizitāti.

5. Šā panta 1. punktu valstīm, ar kurām ir noslēgts 25. vai 25.a pantā minēts nolīgums, piemēro tikai saskaņā ar šāda nolīguma noteikumiem.

#### 28.b pants

### Komisijas ziņojums un pārskats par ICAO globālā tirgus pasākuma īstenošanu

1. Komisija pirms 2027. gada 1. janvāra un pēc tam reizi trijos gados ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par progresu ICAO sarunās ar mērķi īstenot globālo tirgus pasākumu, kuru no 2021. gada paredzēts piemērot emisijām, un jo īpaši ziņo par:

- a) attiecīgajiem ICAO instrumentiem, tostarp standartiem un ieteicamo praksi, kā arī progresu visu ICAO pasākumu groza elementu īstenošanā virzībā uz ICAO 41. asamblejā pieņemto ilgtermiņa globālo vēlamo mērķi;
- b) ICAO padomes apstiprinātajiem ieteikumiem attiecībā uz globālo tirgus pasākumu, tostarp jebkādam iespējamām bāzlinijas izmaiņām;
- c) globāla reģistra izveidi;
- d) iekšējiem pasākumiem, ko trešās valstis veikušas, lai īstenotu globālo tirgus pasākumu, kuru emisijām paredzēts piemērot no 2021. gada;
- e) līmeni, kādā trešās valstis piedalās izlīdzināšanā saskaņā ar CORSIA, ieskaitot ietekmi, kāda ir to atrunām attiecībā uz šādu līdzdalību; un
- f) citām attiecīgām starptautiskām norisēm un piemērojamiem instrumentiem, kā arī progresu aviācijas kopējās ietekmes uz klimata pārmaiņām samazināšanā.

Atbilstīgi Parīzes nolīguma globālajai izsvēršanai Komisija ziņo arī par centieniem sasniegt aviācijas nozares ilgtermiņa globālo vēlamo emisiju samazināšanas mērķi līdz 2050. gadam samazināt aviācijas radītās CO<sub>2</sub> emisijas līdz neto nulles līmenim, šos centienus novērtējot pēc šā panta pirmās daļas a) līdz f) apakšpunktā minētajiem kritērijiem.

2. Līdz 2026. gada 1. jūlijam Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā izvērtē ICAO globālā tirgus pasākuma vidisko integritāti, tostarp to, cik vērienīgs kopumā ir šis pasākums salīdzinājumā ar Parīzes nolīguma mērķradītājiem, kāds ir līdzdalības izlīdzināšanā līmenis saskaņā ar CORSIA, cik lielā mērā pasākums ir izpildāms, cik pārredzams tas ir, kādas ir sankcijas par neatbilstību, kādā veidā ņem vērā sabiedrības viedokli, cik kvalitatīvas ir izlīdzināšanas kompensācijas, kāds ir emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija, kādi ir reģistri, atbildība par uzskaiti, kā arī noteikumi par biodegvielu izmantošanu. Komisija minēto ziņojumu publicē arī līdz 2026. gada 1. jūlijam.

3. Šā panta 2. punktā minētajam Komisijas ziņojumam attiecīgā gadījumā pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu šīs direktīvas grozīšanai atbilstīgi Parīzes nolīguma mērķim attiecībā uz temperatūru, Savienības saistībām līdz 2030. gadam panākt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas samazinājumu visas tautsaimniecības mērogā un mērķim vēlākais līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, un lai saglabātu Savienības klimatneitralitātes vidisko integritāti un rezultativitāti. Pievienotajā priekšlikumā attiecīgā gadījumā iekļauj ES ETS piemērošanu lidojumiem no lidlaukiem EEZ valstīs uz lidlaukiem ārpus EEZ, sākot no 2027. gada janvāra, un izslēdz ienākošos lidojumus no lidlaukiem ārpus EEZ, ja 2. punktā minētais ziņojums liecina, ka:

- a) ICAO asambleja līdz 2025. gada 31. decembrim nav nostiprinājusi CORSIA atbilstoši tās ilgtermiņa globālā vēlamā mērķa sasniegšanai virzībā uz Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu; vai



- b) valstis, kas uzskaitītas saskaņā ar 25.a panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, atbilstoši jaunākajiem pieejamajiem datiem rada mazāk nekā 70 % no starptautiskās aviācijas emisijām.

Pievienotais priekšlikums attiecīgā gadījumā arī dod iespēju gaisakuģu operatoriem atskaitīt visas izmaksas, kas šajos maršrutos radušās CORSIA izlīdzināšanas rezultātā, lai izvairītos no divkāršas maksāšanas. Ja šā punkta pirmās daļas a) un b) apakšpunktā minētie nosacījumi nav izpildīti, ar priekšlikumu attiecīgi groza šo direktīvu, lai turpinātu piemērot ES ETS tikai lidojumiem EEZ iekšienē, lidojumiem uz Šveici un Apvienoto Karalisti un lidojumiem uz valstīm, kas nav uzskaitītas saskaņā ar 25.a panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā.

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

- 11) direktīvas 30. pantam pievieno šādu punktu:

“8. 2026. gadā Komisija 10. panta 5. punktā paredzētajā ziņojumā iekļauj šādus elementus:

- a) izvērtējumu par tādu lidojumu ietekmi uz vidi un klimatu, kuru garums ir mazāks par 1 000 km, un apsvērumu par iespējām minēto ietekmi samazināt, tostarp par izpēti attiecībā uz pieejamiem alternatīviem sabiedriskā transporta veidiem un ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanas palielināšanu;
- b) izvērtējumu par to lidojumu ietekmi uz vidi un klimatu, kurus veic operatori, kam piešķirts atbrīvojums saskaņā ar I pielikuma tabulas slejas “Darbības” ieraksta “Aviācija” h) vai k) punktu, un apsvērumus par iespējām šo ietekmi samazināt;
- c) izvērtējumu par šīs direktīvas sociālo ietekmi aviācijas nozarē, tostarp uz tās darbaspēku un avioceļojumu izmaksām; un
- d) salu un attālo teritoriju gaisa pārvadājumu savienojamības izvērtējumu, tostarp konkurētspējas un oglekļa emisiju pārvirzes apsvērumu, kā arī ietekmi uz vidi un klimatu.

Ziņojumu, kas paredzēts 10. panta 5. punktā, attiecīgā gadījumā arī ņem vērā šīs direktīvas turpmākā pārskatīšanā.”;

- 12) Direktīvas I un IV pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

## 2. pants

### Transponēšana

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

**Stāšanās spēkā**

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

4. pants

**Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2023. gada 10. maijā

*Eiropas Parlamenta vārdā –*  
*priekšsēdētāja*  
R. METSOLA

*Padomes vārdā –*  
*priekšsēdētāja*  
J. ROSWALL

## PIELIKUMS

1) Direktīvas 2003/87/EK I pielikuma tabulā slejā "Darbības" ierakstu "Aviācija" groza šādi:

a) pēc pirmās daļas iekļauj šādu punktu:

"Lidojumi starp lidlaukiem divās dažādās valstīs, kuras ir uzskaitītas saskaņā ar 25.a panta 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, un lidojumi starp Šveici vai Apvienoto Karalisti un valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts saskaņā ar 25.a panta 3. punktu, un – 12. panta 6. un 8. punkta un 28.c panta vajadzībām – visi citi lidojumi starp lidlaukiem divās dažādās trešās valstīs, kurus veic gaisakuģu operatori, kas atbilst visiem turpmāk minētajiem nosacījumiem:

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

b) CO<sub>2</sub> emisiju apmērs gadā, ko tie rada, šajā pielikumā ietverto lidojumu veikšanai izmantojot lidmašīnas, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg, izņemot lidojumus starp lidostām vienas dalībvalsts teritorijā, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, no 2021. gada 1. janvāra pārsniedz 10 000 tonnu; 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;

vi) lidojumi pirms vai pēc humānās palīdzības lidojuma, medicīniskās palīdzības lidojuma vai ugunsdzēsības lidojuma, ar noteikumu, ka šādi lidojumi ir veikti ar to pašu gaisakuģi un ar tiem ir bijis jāveic saistītas humānās palīdzības, medicīniskās palīdzības vai ugunsdzēsības darbības vai pēc minētajām darbībām jāpārviesto gaisakuģis nākamās darbības veikšanai.;

b) slejas "Darbības" ierakstā "Aviācija" i) punktā skaitli "30 000" aizstāj ar skaitli "50 000".

2) Direktīvas 2003/87/EK IV pielikuma B daļā sadaļu "Oglekļa dioksīda emisijas monitorings" groza šādi:

a) ceturtajai daļai pievieno šādu teikumu:

"Petrolejas tipa reaktīvās degvielas (*Jet A1* vai *Jet A*) emisijas koeficients ir 3,16 (t CO<sub>2</sub>/t degvielas).";

b) aiz ceturtais daļas pievieno šādu daļu:

"Līdz šīs direktīvas 14. panta 1. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanai emisijas no nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām, kurās izmanto ūdeņradi no atjaunīgajiem energoresursiem, kas atbilst Direktīvas (ES) 2018/2001 25. pantam, attiecībā uz tās izmantojošiem gaisakuģu operatoriem uzskata par tādām, kuras rada nulles emisijas."