

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — K samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām"

KOM(2005) 459 galīgā red.

(2006/C 185/17)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2005. gada 27. septembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2006. gada 21. martā. Ziņotājs — SIMONS kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 426. plenārajā sesijā, kas notika 2006. gada 20. un 21. aprīlī (21. aprīļa sēde), ar 55 balsīm par un 1 atturoties, pieņēma šādu atzinumu.

A. Secinājumi

A.1 Tāpat kā Komisija, arī Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja uzskata, ka ir nepieciešami papildu (politiski) pasākumi, lai varētu kontrolēt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām. Siltumnīcefekta gāzu emisijas aviācijā aizvien vēl pieaug aptuveni par 50 %, salīdzinot ar ikgadējo aviācijas pieaugumu, pat tad, ja visi nākamo gadu desmitu pētniecības un attīstības godkārtīgie mērķi būs sasniegti. 7. pamatprogrammā šim mērķim paredzētie budžeta līdzekļi ir jāizmanto mērķtiecīgi un efektīvi.

A.2 Eiropas Komisija pati sev uzstāda politisku mērķi laika posmā no 2008. līdz 2012. gadam par CO₂ un NO_x emisiju samazināšanu Eiropas aviācijā, lai tādējādi ierobežotu klimata pārmaiņas. Ņemot vērā starptautiskus nolīgumus, konvencijas un aktuālus pētījumus, Komiteja uzskata, ka būtu lietderīgi iespējamajos pasākumos pagaidām attiecināt tikai uz CO₂ emisijām, kas saistītas ar Eiropas iekšzemes aviāciju, lai samazinātu iespējamo piemērošanas procesa ilgtermiņa aizkavēšanu.

A.3 Lai visā pasaulē nodrošinātu sistēmas piemērošanu, kas pieļauj tirdzniecību ar emisijas tiesībām, šī sistēma būtu jāievieš ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) starpniecību; pirmais praktiskais solis varētu būt, ja tas izrādītos lietderīgi sarunu gaitā, iekšējas ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas ieviešana — ļoti labi īstenojama iespēja.

A.4 Ievērojot Eiropas iekšzemes aviācijas (katru gadu augošo) daļu kopējās CO₂ emisijās, to vajadzētu pēc iespējas ātrāk uzņemt atvērtā Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā saskaņā ar reāli īstenojamu pamata scenāriju. Līdzekļu piešķiršanai būtu jānotiek ES līmenī, un papildu maksājumi/samazinājuma mērķi būtu jāpiemēro tieši aviācijas uzņēmumiem kā iesaistītajām pusēm, pie kam arī turpmāk pēc iespējas jāsauglabā pieeja tirgum bez konkurences apstākļu pasliktināšanas jauniem tirgus dalībniekiem. Attiecībā uz cita veida

ietekmi būtu jāizmanto vietēja rakstura instrumenti, piemēram, NO_x nodevas vai operatīvi pasākumi.

A.5 ES un rūpniecībai kā būtiska prioritāte būtu jāuztver investīcijas par pētījumiem attiecībā uz emisijām, kas nav saistītas ar CO₂, kā arī tīras aviācijas tehnoloģiskajai attīstībai, īpašu uzmanību veltot nevēlamu kompromisu novēršanai starp vietēja rakstura skaņas piesārņojumu un vietēja un pasaules mēroga lidmašīnu radītajām emisijām.

A.6 Ievērojot iespējas samazināt emisijas aviācijā, kā prioritārai tēmai būtu jābūt arī uzlabotai gaisa satiksmes vadībai, izmantojot iniciatīvu par vienotu gaisa telpu un SESAR programmu.

A.7 Būtu rūpīgāk jāizpēta nediskriminējoši pasākumi sauszemes un ūdens transporta konkurētspējas uzlabošanai, lai pasažieriem un kravu pārvadājumiem ES robežās varētu piedāvāt pievilcīgas alternatīvas iespējas.

B. Pamatojums

B.1 Aviācijas radīto emisiju daļa klimata pārmaiņās ir salīdzinoši neliela (aptuveni 3 %), tomēr paredzams, ka tā palielināsies dēļ pieaugoša pieprasījuma, alternatīvu degvielas avotu trūkuma un salīdzinoši ļoti veiksmīgās lidmašīnu tehnoloģiju attīstības. Pat gadījumā, ja ES sasniegs un piemēros visus nākamo gadu desmitu pētniecības un attīstības godkārtīgos mērķus, siltumnīcefekta gāzu emisijas aviācijā aizvien vēl pieaug aptuveni par pusi, salīdzinot ar ikgadējo aviācijas pieaugumu (saskaņā ar prognozēm — 4 līdz 5 % gadā), tātad par 2 līdz 2,5 %.

B.2 Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma ir izmaksu ziņā efektīvākais risinājums klimatiskās ietekmes ierobežošanai, un vienlaicīgi tā paver iespējas ilgtspējīgai aviācijas attīstībai.

B.3 Šī ir visas pasaules problēma, un tādēļ tai ir nepieciešams globāls risinājums. Pie nosacījuma, ka tas ir lietderīgi, pirmais solis šobrīd ir ES iekšējās sistēmas ieviešana, kas var kalpot par paraugu šīs sistēmas ieviešanai visā pasaulē ar ICAO starpniecību.

B.4 Tādēļ ES iekšējai sistēmai jāgūst iespējami lielāks atbalsts, un sākotnēji tā būtu jāattiecinā tikai uz CO₂, nepiemērojot multiplikatorus (koeficientus). Par emisiju, kas nav saistītas ar CO₂ (kurām Kioto protokolā nav noteiktas ekvivalentas vērtības), ietekmi ir pieejams mazāk zinātnisku atziņu, bet ir norādes uz to, ka noteiktas ar CO₂ nesaistītas emisijas atsevišķos gadījumos varētu ietekmēt vidi. Kamēr nav pieejami izpētes rezultāti, attiecībā uz šādu ietekmi nepieciešamības gadījumā būtu jābūt pieejamiem ES mērogā standartizētiem vietēja rakstura instrumentiem, piemēram, NO_x nodevām.

B.5 Kā nodēriņu alternatīvu pasažieru aviācijas satiksmei sevi ir apliecinājuši ātrgaitas vilcieni, kas kursē atsevišķos Eiropas maršrutos, kuriem raksturīga ļoti liela satiksmes intensitāte un lidojuma ilgums ir viena stunda vai mazāk. Būtu jāveic pētījumi, lai izvērtētu šādu iespēju lielākas izplatības iespējas un iespējas to izmantošanai kravu pārvadājumos, pievēršot uzmanību tam, lai varētu izvairīties no konkurences kropļošanas, kas rodas dalībvalstu vai ES subsīdiju gadījumā. Tomēr nevajadzētu lolot cerības, ka vilcieni kādreiz varētu būt pilnīgi līdzvērtīga alternatīva visai ES iekšējai gaisa satiksmei.

1. Ievads

1.1 Gaisa transports 21. gadsimta sabiedrībai ir kļuvis par neatņemamu dzīves sastāvdaļu, ļaujot nebijušā ātrumā lielos attālumos pārvadāt gan pasažierus, gan kravu, tādējādi nodrošinot būtiskas ekonomiskas priekšrocības valstu un reģionu tautsaimniecībām. Diemžēl gaisa satiksme arī ietekmē uz mūsu planētas notiekošās klimata pārmaiņas. Lai gan aviācijas degvielas sadegšanas efektivitāte pēdējos 40 gados ir paaugstināta par vairāk nekā 70 %, kopējais patērētās degvielas daudzums ir ir palielinājies par vairāk nekā 400 % tajā pašā laikā, ņemot vērā vēl vairāk pieaugošo gaisa satiksmes intensitāti, kas ir pieprasījuma vai attiecīgi nepieciešamības pēc ceļojumiem tiešas sekas.

1.2 Līdz ar to arī palielinās aviācijas ietekme uz klimatu, un aviācijas nozare ir siltumnīcefekta gāzu emisijas avots, kas visātrāk attīstās: kaut arī pateicoties Kioto protokolam, no 1990. līdz 2003. gadam ES kopējās emisijas samazinājās par 5,5 % (tātad 287 miljoni tonnu CO₂e), par 73 % (tātad 47 miljoni tonnu CO₂e) palielinājās starptautiskās aviācijas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, un tas atbilst 4,3 % pieaugumam gadā. Tomēr gaisa satiksmes intensitāte ES kopš 1990. gada ir augusi

vēl ievērojami ātrāk. Tas uzskatāmi parāda, ka aviācijas nozare ar iedarbīgiem paņēmieniem cenšas ierobežot ietekmes uz vidi cēloņus.

1.3 Līdz ar to uz emisijas avotiem vērsta politika ir (pirmais) iedarbīgs pasākums. Pārējo emisiju daļu īsā, vidējā un ilgā laika periodā var izlīdzināt tikai pati aviācijas nozare ar uzspiestu, bet nereālu gaisa satiksmes izaugsmes samazinājumu.

1.4 Lai gan aviācijas daļa kopējās siltumnīcefekta gāzu emisijās joprojām ir neliela (aptuveni 3 % (!)), aviācijas straujā attīstība mazina sekmīgo virzību citās nozarēs. Ja šī attīstība turpināsies tāpat kā līdz šim, no ES lidostām veikto starptautisko lidojumu radītās emisijas līdz 2012. gadam pieaugs par 150 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Šis starptautiskās aviācijas radīto emisiju pieaugums ES nozīmētu neīstenot vairāk nekā ceturto daļu samazinājuma no tā apjoma, ko Kopena ir pieprasījis panākt saskaņā ar Kioto protokolā.

1.5 Ja saglabāsies līdzšinējā tendence, aviācijas radītās emisijas ilgtermiņā attīstīsies par nozīmīgu klimata pārmaiņu faktoru: dubultoļoties gaisa satiksmes intensitātei, tās radīto emisiju īpatsvars 2030. gadā sasniegtu 5 % no kopējā ES CO₂ emisiju apjoma, salīdzinot ar 2005. gadu, kad šis īpatsvars sastādīja 3 %. Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma samazinātu pieprasījumu līdz noteiktam līmenim, taču tādēļ, ka sagaidāmā gaisa satiksmes pieauguma izlīdzinājumam ir nepieciešama tiesību pārpirkšana no citiem licences īpašniekiem, lai nodrošinātu to, ka netiek apdraudēti Kioto protokolā noteiktie Kopenas mērķi.

2. Komisijas paziņojuma kopsavilkums

2.1 Komisija 2005. gada 27. septembrī iesniedza savu paziņojumu par pastāvošajiem un iespējamajiem papildu politiskajiem pasākumiem, ar kuru palīdzību paredzēts tiešā vai netiešā veidā apstādināt šādu attīstību.

2.2 Pašreizējie politiskie pasākumi cita starpā kalpo tam, lai vērstos pie sabiedrības apziņas, veicinātu alternatīvas transporta iespējas un veiktu izpēti par aviāciju bez piesārņojuma, piemēram, 6. pētniecības un attīstības pamatprogrammas (vides jomā) ietvaros un drīzumā arī 7. pamatprogrammas ietvaros, vēl lielāku uzmanību pievēršot klimata pārmaiņu sekām.

2.3 Ar politisko pasākumu palīdzību, kas paredzēti labākai aviācijas pārvaldei (programmas par vienotu Eiropas gaisa telpu ietvaros), ir noteikts mērķis vidējā termiņā panākt 10 % samazinājumu, efektīvāk izmantojot Eiropas gaisa telpu.

2.4 Ar politisko pasākumu palīdzību, kas tika izskatīti jau agrāk, piemēram, iespēja piemērot enerģijas nodevu aviācijai vai attiecīgi aviācijas degvielai vai arī piemērot uzcenojumu lidmašīnu biļetēm (ES robežās), iespējams, tikai daļēji varētu panākt kontroli pār aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām.

(¹) Aviācija ir viens no tūlītākajiem un ekonomiskākajiem transporta veidiem. Visu transporta nozaru kopējās emisijas sastāda aptuveni 22 % no vispasaules CO₂ emisijām, kas rodas no fosilās degvielas. Starptautību ekspertu grupas klimata pārmaiņu jautājumos darbs (IPCC) parāda, ka transporta nozarē vislielākā daļa siltumnīcefekta gāzu emisijās ir sauszemes transportam (75 % no visām transporta radītajām CO₂ emisijām). Aviācijas daļa ir 12 % no visām transporta radītajām emisijām. Līdz ar to jāsecina, ka aviācija ir atbildīga par 2—3 % no vispasaules CO₂ emisijām (12 % no 22 %, kas ir kopējā transporta daļa).

2.5 Komisija arī iesaka aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām ietvert vienotajā Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā kā papildinājumu jau pastāvošajiem politiskajiem pasākumiem. Komisija uzskata, ka tas saskan ar ICAO pieeju, kas gan neatbalsta nodokļu piemērošanu, toties izteikti iestājas par atklātu un brīvprātīgu starptautisku emisijas kvotu tirdzniecību vai par starptautiskās aviācijas iesaistīšanu pastāvošajās valstu regulējuma sistēmās.

2.6 Savā paziņojumā Komisija pagaidām iestājas par šādiem pašas noteiktiem galvenajiem nosacījumu parametriem:

- Iesaistītās puses: aviācijas uzņēmumi;
- Emisiju veids: CO₂ un, cik iespējams, arī ar CO₂ nesaistīta ietekme uz vidi;
- Piemērošanas joma: visi izlidojošie reisi (ES iekšienē, kā arī lidojumi ar galamērķi ārpus ES);
- Sadales metodika: saskaņota ES līmenī.

2.7 Darba grupai, kuras sastāvā ir eksperti no dalībvalstīm, kā arī no nozīmīgām iesaistītajām ekonomikas, patērētāju un vides aizsardzības apvienībām, līdz 2006. gada maijam jākon-sultē Eiropas ierēdņi par to, kādā veidā aviāciju iespējams iekļaut emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā; skatīt uzdevuma nosacījumus paziņojuma pielikumā. 2006. gada beigās ir gaidāmi priekšlikumi par tiesību aktiem.

3. Visp r jas piez mes

3.1 Gandrīz visas pasaules valstis atzīst, ka (cilvēku radītās) siltumnīcefekta gāzu emisijas veicina klimata pārmaiņas visā pasaulē. Tomēr viedokļi vēl joprojām ievērojami atšķiras, kas attiecas uz labākajiem problēmas risinājuma veidiem. Valstis, kam ir ļoti liela daļa pasaules siltumnīcefekta gāzu emisijās, piemēram, ASV un Ķīna, galveno uzsvāru ir likušas pirmkārt uz novatoriskiem, uz emisiju avotiem vērštiem pasākumiem, par ko tās nesen arī noslēgušas starptautiskus nolīgumus.

3.2 1997. gadā noslēgtajā Kioto protokolā, kuru līdzās ES cita starpā ir ratificējusi Krievija un Kanāda, *attiecībā uz ES* ir noteikts mērķis laika posmā no 2008. līdz 2012. gadam panākt *vidējo* siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu 8 % apmērā, salīdzinot ar 1990. gadu, pie kam procentuālais samazinājums dažādām dalībvalstīm ir atšķirīgs. Daļu no saistībām panākt emisiju samazinājumu ir iespējams izpildīt ar (finansiāli iedarbīgākiem) pasākumiem trešās valstīs.

3.3 ES kopš 2000. gada pastāv Eiropas Klimata pārmaiņu programma (ECCP), kuras ietvaros cita starpā izveidoja jauno CO₂ Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas instrumentu, kas attiecībā uz visiem fiksētajiem emisiju avotiem stājās spēkā 2005. gada 1. janvārī. Transports pirmajā tirdzniecības periodā līdz 2007. gada beigām (vēl) neietilpst Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, iespējams, ka to iekļaus otrajā periodā no 2008. līdz 2012. gadam. Turklāt jānorāda uz to, ka, piemēram, arī starptautiskā aviācija vēl nav Kioto līguma un tajā noteikto mērķu daļa.

3.4 Ceļā uz aviācijas noteikumu piemērošanas panākšanu visā pasaulē pareizais paņēmieni ir iniciatīvas un sarunas ICAO ietvaros.

3.5 Komerčiālās lidmašīnas lido 8 līdz 13 km augstumā, kur to izplūdes gāzes un daļiņas izmaina atmosfēras sastāvu un veicina klimata pārmaiņas.

Oglek a dioks ds (CO₂) ir galvenā siltumnīcefekta gāze, jo tā izplūst lielos daudzumos un ilgi saglabājas atmosfērā. Pieaugoša CO₂ koncentrācija rada ļoti zināmu un tiešu ietekmi, kas izpaužas Zemes virsmas sasilšanā.

Oglek a oks diem (NO_x) ir divējāda netieša ietekme uz klimata pārmaiņām. No slāpekļa oksīdiem saules gaismas ietekmē rodas ozons, bet tie arī samazina metāna koncentrāciju atmosfērā. Kā ozons, tā arī metāns ir spēcīgas siltumnīcefekta gāzes. Rezultātā ozona iedarbība ir spēcīgāka par metāna iedarbību, tādējādi veicinot zemes virsmas sasilšanu.

dens tvaikam (H₂O), ko rada lidmašīnas, ir tieša siltumnīcefekta gāzes iedarbība, bet, tā kā ūdens tvaiks ātri vien izzūd nokrišņos, šī iedarbība ir neliela. Tomēr ūdens tvaiks, kas izplūst lielā augstumā, bieži izraisa kondensāta mākoņu veidošanos, kam ir tendence izraisīt zemes virsmas sasilšanu. Šādi "izplūdes mākoņi" var veidot spalvu (ledus kristālu) mākoņus. Domājams, ka arī tie veicina būtisku zemes virsmas sasilšanu, bet tam nav drošu pierādījumu.

Sulf tu un kv pu da i u tiešā iedarbība ir daudz mazāka salīdzinājumā ar citām lidmašīnu radītajām emisijām. Kvēpi absorbē siltumu, un tiem ir sasilšanu veicinoša iedarbība; sulfātu daļiņas atstaro radiāciju, un tām ir neliela dzesējoša iedarbība. Turklāt tās var ietekmēt mākoņu veidošanos un to īpašības.

3.6 Klimata pārmaiņu starpvalstu padome (*Intergovernmental Panel on Climate Change — IPCC*) 1999. gadā novērtēja, ka aviācijas kopējā ietekme uz klimatu ir aptuveni 2 līdz 4 reizes lielāka nekā tā ietekme, ko izraisa tikai CO₂ emisijas vien; saskaņā ar jaunākajam atziņām šīs ietekmes koeficients visticamāk ir aptuveni 2, un tuvākajā laikā ir gaidāmi jauni IPCC secinājumi.

3.7 Tā kā starptautiskajā gaisa satiksmē izmantotā degviela ar līgumu ir atbrīvota no nodokļiem, aviācija atrodas privilīģētā stāvoklī salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. Taisnība, ka aviācijas pakalpojumu nodrošinātājiem pašiem jāsedz izmaksas par aviācijas emisiju nodevām un lidostu nodokļiem (pie kam pēdējos aizvien lielākā apjomā tiek iekļauti vides faktori), aviācijas pakalpojumu nodrošinātāji pasažieru nodevu formā maksā arī vides nodevas un saņem subsīdijas tikai par tiem maršrutiem, kuru apkalpošana ir saistīta ar sabiedriskas nozīmes pakalpojumu nodrošināšanas saistībām; taču tādas pašas izmaksas ir arī citiem transporta veidiem.

4. pašas piez mes

4.1 ES iekšēja emisijas kvotu tirdzniecības sistēma, ko sarunu laikā ICAO ietvaros, ja tas izrādītos lietderīgi, var ieviest kā pirmo praktisko soli, papildinātu tādos pastāvošos politiskos instrumentus kā, piemēram, sabiedrības vispārējās izpratnes attīstīšana par ilgtspējīgu mobilitāti, alternatīvu transporta veidu veicināšana vai atbalsts izpētei par aviāciju bez piesārņojuma.

4.2 Iespējamie papildu instrumenti aviācijas ietekmes ierobežošanai:

- Nodokļi: aviācijas petrolejas patēriņa nodoklis (noteikta procentu likme) vai pievienotās vērtības nodoklis avio-biļetēm;
- Nodevas: noteikta vai mainīga (par nolidotajiem kilometriem) summa par pasažieri vai lidmašīnu;
- Emisijas kvotu tirdzniecība: ES aviācijas nozares uzņemšana atvērtajā Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā.

4.3 **Nodok u piem rošanas** iespēja (ES noteikts aviācijas petrolejas patēriņa nodoklis vai pievienotās vērtības nodoklis aviobiļetēm) saskaņā ar agrākajiem Komisijas pasūtītajiem pētījumiem visvairāk ietekmētu pieprasījumu pēc lidojumiem (2010. gadā samazinājums par vismaz 7,5 %) un vismazāk — CO₂ emisijas (samazinājums par 0,9 līdz 1,5 %), līdz ar ko tā nav piemērota iespēja aviācijas bez piesārņojuma veicināšanai.

4.4 Citu iespēju, **nodevu par pasažieri**, ir visai viegli ieviest, tomēr arī šī iespēja nav piemērota siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai katrā lidojumā, kas ir noteiktais politiskais mērķis. Toties šāda nodeva, atkarībā no tās apjoma, iespējams, var radīt ievērojamas sekas pieprasījumā pēc lidojumiem un līdz ar to arī būtiski ietekmēt Eiropas ekonomikas (aviācijas) stāvokli konkurences jomā.

4.5 Drīzāk piemērota, vismaz īstermiņā, ir iespēja noteikt **nodevu par lidmašīnu**, neatkarīgi no tā, vai šāda iespēja kalpotu politikas par vides ietekmi, kas nav saistīta ar CO₂, atbalstam. Šādas nodevas būtu piemērotas aviācijas ar mazāku piesārņojumu veicināšanai, tās arī mazāk ietekmētu pieprasījumu pēc lidojumiem. Nodevas par lidmašīnu var piemērot arī aviācijas uzņēmumiem no trešām valstīm, ja ieņēmumi tiek izmantoti vides aizsardzībai.

4.6 Tomēr aviācijas nozares iekļaušanai Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā būtu šādas priekšrocības:

- tas ir finansiāli efektīvākais risinājums;
- ieguvumi videi no CO₂ samazinājuma ir jau iepriekš ļabi zināmi;
- šis nav jauns politiskais instruments, līdz ar to tā pirmais posms jau ir pabeigts.

4.7 Kā iespējamāko Komisija saskata šādu Eiropas aviācijas pirmās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas veidolu:

- Iekļaujot aviācijas nozari jau pašā sistēmas darbības sākuma posmā, ir izšķiroši svarīgi uz to attiecināt tikai CO₂ emisijas;
- tā ir vienīgā viela, par kuras ietekmi ir pieejamas drošas zinātniskas atziņas;
- citas iespējas (vēl) nav izmantojamas, ir saistītas ar aizkavēšanos vai par tām trūkst pietiekamas zinātniskas atziņas (netiek izšķirta dažāda veida ar CO₂ emisijām nesaistīta ietekme uz vidi).
- Attiecībā uz citām vidi nelabvēlīgi ietekmējošām vielām ir piemērojami atbilstoši atbalsta instrumenti.
- Emisiju tiesību sadale notiek ES līmenī:
 - nelabvēlīga pieredze, sadalei notiekot atsevišķu valstu līmenī, izmantojot valstu sadales plānus fiksētajiem emisiju avotiem;
 - aviācija ir izteiktas starptautiskas konkurences tirgus, šādi tiek novērsti traucējumi tirgū.
- Emisiju tiesības piešķir aviācijas uzņēmumiem:
 - Iedarbīgāko un efektīvāko stimulu nodrošināšana sistēmas ietvaros.
- Sadales metodika nedrīkst būt diskriminējoša:
 - priekšgājēja tiesības, veikuma salīdzinošais novērtējums vai izsole;
 - vienlīdzīga attieksme atvērtās Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas ietvaros, salīdzinot ar citām nozarēm;
 - soda sankciju nepieļaujamība pret jau aktīviem aviācijas uzņēmumiem un jaunizveidotiem uzņēmumiem.
- Sistēmu piemēro tikai ES iekšējiem lidojumiem, bet ne (pagaidām) visiem ielidojošiem un izlidojošiem reisiem:
 - nepastāv ideāls risinājums, pieņemamākais variants ir sarunas ICAO foruma ietvaros;
 - tādā veidā tiks iesaistīti visi aviācijas uzņēmumi, neatkarīgi no tā, kāda ir to izcelsmes valsts.

4.8 Komisija paziņojumā ir veikusi daļēju ietekmes novērtējumu un noteikusi, ka priekšlikuma galīgajai redakcijai būs izstrādāts detalizētāks ietekmes novērtējums. Patiesā ekonomiskā ietekme cita starpā būs atkarīga no paredzamās tirdzniecības cenas un sadales metodikas.

4.9 ES iekšējos lidojumos izmantota sistēma atšķirīgi ietekmēs dažādus aviācijas pakalpojumu sniedzējus ES. Pirmkārt, atšķirīgās iespējas noteikt elastīgu cenu būtiski ietekmēs pieprasījumu. Turklāt ietekme varētu būt atkarīga no tā, cik procentus no aviācijas uzņēmuma kopējā sniegto pakalpojumu apjoma sastāda ES teritorijā sniegti pakalpojumi. Pastāv bažas, ka, izmantojot lidojumu cenu kategorijas vai vidējo un tālo maršrutu šķērsubsidēšanu, uzņēmumi, kuru ES robežās sniegto pakalpojumu procentuālā daļa ir neliela, nostādīs neizdevīgākā situācijā tos aviācijas uzņēmumus, kuru ES robežās sniegto pakalpojumu daļa, kas pakļauta sistēmai, ir lielāka (vai arī visi uzņēmuma pakalpojumi pakļauti sistēmai). Šie apstākļi ir vairāk jāņem vērā ietekmes novērtējumā.

4.10 Komiteja uzskata, ka, pirms paust galīgo viedokli, Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā daudzi ar aviāciju saistīti aspekti vēl ir jāpēta, piemēram, ierosinātās un darbu jau uzsākušās ekspertu darba grupas ietvaros.

— Pirms aviācijā var sākt ieviest kādus pasākumus, vispirms jāapkopo atbilstoša pieredze par emisijas kvotu tirdzniecības novērtējumu attiecībā uz fiksētiem emisijas avotiem.

- Kādas problēmas ir saistītas ar aviācijas nozares uzņemšanu Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā pēc otrā tirdzniecības posma uzsākšanas?
- Kādas ir nākotnes emisijas kvotu tirdzniecības cenas, un kā tās ietekmēs izaugsmi aviācijas nozarē?
- Kāda būs emisijas kvotu tirdzniecības kopējo izmaksu ietekme uz aviācijai noteiktajiem mērķiem?
- Vai emisijas kvotu tirdzniecība aviācijā ir ieviešama un īstenojama?
- Vai ir iespējams ICAO attīstīt par vispasaules sistēmu, bet, ja nav iespējams, tad kādas ir reģionāla līmeņa ieviešanas priekšrocības un trūkumi.
- Pacelšanās laika nišu sadales un emisijas kvotu tirdzniecības savstarpējā iedarbība aviācijā ir labāk jāizpēta.
- Labāk jāizpēta iespējamā CO₂ un NO_x emisiju (siltumnīcefekta gāze, kas ir arī vietēja rakstura problēma apgabalos, kur lidostas ES izvietotas pilsētu tiešā tuvumā) kompromisa sekas.

Briselē, 2006. gada 21. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētāja
Anne-Marie SIGMUND

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Eiropas iekšzemes dence un transporta institucionālā struktūra"

(2006/C 185/18)

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar reglamenta 29. panta 2. punktu 2005. gada 14. jūlijā nolēma izstrādāt pašiniciatīvas atzinumu par tematu "Eiropas iekšzemes ūdensceļu transporta institucionālā struktūra"

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģijas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2006. gada 24. martā. Ziņotājs — Simons kungs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 426. plenārajā sesijā, kas notika 2006. gada 20. un 21. aprīlī (21. aprīļa sēdē), ar 57 balsīm par un 1 atturoties pieņēma šādu atzinumu.

1. Ieteikumi

1.1 EESK savos 2002. gada 16. janvāra un 2003. gada 24. septembra atzinumos aicināja visas iesaistītās puses turpināt darbu tiesību aktu saskaņošanas un Eiropas iekšzemes ūdensceļu transporta integrēšanas jomā. Kamēr šie atzinumi vēl ir spēkā, tos var realizēt attiecībā uz institucionālās struktūras jautājumu, ņemot vērā kopš to publicēšanas gūtos panākumus.

1.2 Turpmāka sadarbības izvēšana un pastiprināšana starp galvenajiem dalībniekiem, t.i., Eiropas Komisiju, CRKK un

Donavas komisiju, ir ļoti nozīmīgs faktors šajā kontekstā. Ir jānosaka pastāvīga sadarbības forma un jāsadarbojas pamata un strukturālā līmenī, kā arī procesa agrīnajā posmā dažādās iekšzemes ūdensceļu transporta jomās, un, ja nepieciešams, pilnībā iesaistot sociālos partnerus, lai politisko nostādņu sagatavošana būtu iespējami vienota saskaņota un noturīga.

1.3 Ja mēs vēlamies ieviest vienotu tiesību aktu sistēmu, kas reglamentēs Viseiropas iekšzemes ūdensceļu transportu, jāņem vērā vairāki aspekti.