



Briselē, 2022. gada 30. jūnijā
(OR. fr, en)

10798/22

Starpiestāžu lieta:
2021/0207(COD)

CLIMA 339
ENV 695
AVIATION 151
MI 524
IND 269
ENER 348
CODEC 1050

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepr. dok. Nr.:	10509/22 ADD 2
K-jas dok. Nr.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Temats:	Pakete "Gatavi mērķrādītājam 55 %" Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā un globālā tirgus pasākuma pienācīgu īstenošanu – vispārēja pieeja

Pielikumā informatīvā nolūkā pievienots minētā priekšlikuma teksts, par kuru Padome (Vide) 3887. sanāsmē, kas notika 2022. gada 28. un 29. jūnijā, panāca vispārēju pieeju.

Izmaiņas salīdzinājumā ar teksta iepriekšējo versiju (dok. 10509/22 ADD 2), kuras izriet no diskusijām Padomē, ir iezīmētas **treknrakstā un pasvītrotas**. Iepriekšējās izmaiņas salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu ir pasvītrotas. Svītrotais teksts ir norādīts ar [...].

Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā un globālā tirgus pasākuma pienācīgu īstenošanu

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

¹ OV C , , . lpp.

² OV C , , . lpp.

tā kā:

- (1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK³ Savienībā ir izveidota siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēma ar mērķi veicināt siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksefektīvu un ekonomiski izdevīgu samazināšanu. Aviācijas darbības ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā tika iekļautas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/101/EK⁴.
- (2) Parīzes nolīgums, kas pieņemts 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*), stājās spēkā 2016. gada novembrī ("Parīzes nolīgums")⁵. Parīzes nolīguma Puses ir vienojušās ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, visām ekonomikas nozarēm būtu jāpalīdz īstenot šos emisiju samazinājumus, tostarp starptautiskajai aviācijai.
- (3) Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) padome savā 214. sesijas 10. sanāksmē 2018. gada 27. jūnijā pieņēma Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējuma pirmo izdevumu: Starptautiskie standarti un ieteicamā prakse vides aizsardzības jomā – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma ("*CORSIA*"). Savienība un tās dalībvalstis joprojām atbalsta *CORSIA* un ir apņēmušās to īstenot jau no paša sākuma, proti, jau izmēģinājuma posmā (2021.–2023. gads)⁶.

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

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

⁵ Parīzes nolīgums (OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.).

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

- (4) Saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2018/2027 ⁷ dalībvalstis ir paziņojušas *ICAO* sekretariātam par atšķirībām starp *CORSIA* un ES ETS. Mērķis bija saglabāt ES *acquis* un turpmāko politisko manevrējamību, kā arī ES vārienīgās klimatieceres un Eiropas Parlamenta un Padomes ekskluzīvo lomu lemšanā par Savienības tiesību aktiem. Pēc šā Direktīvas 2003/87/EK grozījuma pieņemšanas *ICAO* sekretariātam iesniegtais paziņojums par atšķirībām starp *CORSIA* un ES ETS būtu jāatjaunina ar otru paziņojumu par atšķirībām, kas atbilst Savienības tiesību aktiem, lai atspoguļotu Savienības tiesību aktu grozījumus.
- (5) Klimata un vides problēmu risināšana un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšana ir Komisijas 2019. gada 11. decembrī pieņemtā paziņojuma "Eiropas zaļais kurss" ⁸ stūrakmens.
- (6) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, ko Savienība iesniedza *UNFCCC* sekretariātam 2020. gada 17. decembrī ⁹, tā apņēms līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mēroga neto siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.
- (7) Mērķrādītāju – līdz 2050. gadam panākt visas tautsaimniecības klimatneitralitāti – Savienības tiesību aktos ir nostiprinājusi ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119 ¹⁰. Ar minēto regulu ir noteikta arī saistoša Savienības apņemšanās iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisijas (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) līdz 2030. gadam samazināt par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

⁷ Padomes Lēmums (ES) 2018/2027 (2018. gada 29. novembris) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā pirmo izdevumu – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (*CORSIA*) (OV L 325, 20.12.2018., 25. lpp.).

⁸ COM(2019)640 final.

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

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

- (8) Šā Direktīvas 2003/87/EK grozījuma mērķis ir aviācijas jomā realizēt Savienības devumu atbilstīgi Parīzes nolīgumam un izveidot regulējumu, kas vajadzīgs, lai sasniegtu Savienības 2030. gadam izvirzīto klimata mērķrādītāju – līdz 2030. gadam iekšēji samazināt neto siltumnīcefekta gāzu emisijas par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, kā noteikts Regulā (ES) 2021/...
- (9) Arī aviācijai ir jādod sava artava emisiju samazināšanas centienos, bez kuriem nav iespējams sasniegt Savienības 2030. gada klimata mērķrādītāju. Tāpēc kopējais aviācijai atvēlētais kvotu daudzums būtu jākonsolidē un uz to vajadzētu attiecināt lineāro samazinājuma koeficientu.
- (10) Šo vērienīgāko klimatieceru realizēšana prasa pēc iespējas vairāk resursu koncentrēt mērķim, kas ir klimatiskā pārkārtošanās. Tāpēc visi izsoļu ieņēmumi, kas nav ieskaitāmi Savienības budžetā, būtu jāatvēr ar klimatu saistītām vajadzībām.
- (11) Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 28.b panta 3. punktu Savienībai ir jānovērtē *ICAO CORSIA* shēma un attiecīgi tā jāīsteno tādā veidā, kas atbilst Savienības saistībām līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājumu visas tautsaimniecības mērogā.
- (12) Kopējais aviācijai pieejamais kvotu daudzums būtu jākonsolidē iedales līmenī attiecībā uz lidojumiem no lidlauka, kas atrodas EEZ, uz lidlauku, kas atrodas EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē. 2024. gadā iedalāmo kvotu apjoms būtu jābalsta uz kopējo aktīvajiem gaisakuģu operatoriem 2023. gadā piešķirto apjomu, kas samazināts, piemērojot lineāro samazinājuma koeficientu, kā norādīts Direktīvas 2003/87/EK 9. pantā. Iedales līmenis būtu jāpalielina, lai ņemtu vērā maršrutus, ko ES ETS neaptvēra 2023. gadā, bet aptver no 2024. gada.
- (13) Sākot ar nākamo gadu pēc šā Direktīvas 2003/87/EK grozījuma spēkā stāšanās aviācijas sektorā pamatprincipam vajadzētu būt tādam, ka aizvien lielāku kvotu daļu iedala izsoles ceļā, ņemot vērā šī sektora iespējas šo CO₂ izmaksu pieaugumu novirzīt uz klientiem. No 2024. līdz 2026. gadam būtu pakāpeniski jāpārtrauc bezmaksas kvotu piešķiršana un no 2027. gada būtu jāievieš pilnīga kvotu izsole.

(13.a) Pārejai no fosilo degvielu izmantošanas uz arvien plašāku ilgtspējīgas aviācijas degvielas izmantošanu būtu liela nozīme, lai panāktu gaisa transporta dekarbonizāciju. Tomēr, ņemot vērā augsto konkurences līmeni starp gaisakuģu operatoriem, ES ilgtspējīgu aviācijas degvielu tirgus attīstību un būtisko cenu atšķirību starp fosilo petroleju un alternatīvajām degvielām, minētā pāreja būtu jāatbalsta, kombinējot rīcībpolitiku piedāvājuma pusē, piemēram, ["RefuelEU Aviation" regula], un pieprasījuma pusē, ar atbilstošu pārejas atbalstu stimulējot "celmlaužus", lai mazinātu minētās cenu atšķirības. Tāpēc laikposmā no 2024. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim kvotas būtu jāpiešķir līdzīgā veidā kā cenu starpības līgumi, kas sedz daļu no atlikušās cenu starpības starp fosilo petroleju un degvielām, kas minētas ["RefuelEU Aviation" regulas] 4. panta 1. punktā. Minētajās kvotās būtu jāņem vērā oglekļa cena, veicinot lielākus siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījumus proporcionāli izmantoto degvielu daudzumam, kā ziņots saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066. Šajā nolūkā laikposmā no 2024. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim būtu jārezervē ne vairāk kā 20 miljoni kvotu. Minētās kvotas būtu jāņem no visu aviācijai pieejamo kvotu kopuma, un tās nediskriminējoši būtu jāizmanto tikai lidojumiem, uz kuriem attiecas ES ETS.

(13.b) Lai gan ES ETS attiecas uz lidojumiem kopš 2012. gada, paketē "Gatavi mērkrādītājam 55 %" ir iekļauti papildu pasākumi, kuriem kopā ar ES ETS varētu būt kumulatīva ietekme uz nozari. Lai nodrošinātu gaisa satiksmes savienojamību lidojumiem, kas apkalpo salu reģionus vai mazas lidostas, šīs direktīvas mehānismam, kas paredzēts, lai novērstu atlikušo cenu atšķirību starp tradicionālo aviācijas degvielu un tās alternatīvām, būtu jāierobežo negatīvā ietekme uz gaisa satiksmes savienojamību un jāmazina oglekļa emisiju pārvirzes risks. Komisijai līdz 2028. gadam būtu jāziņo par iespējamo ietekmi uz savienojamību.

- (14) Tāpat Direktīva 2003/87/EK būtu jāgroza arī attiecībā uz akceptējamām atbilstības vienībām, lai ņemtu vērā emisijas vienību atbilstības kritērijus, kas ir būtisks *CORSIA* elements un ko *ICAO* padome pieņēma savā 216. sesijā 2019. gada martā. Savienībā iedibinātām vai reģistrētām aviosabiedrībām vajadzētu būt iespējai atbilstības nokārtošanai izmantot [...] vienības attiecībā uz lidojumiem uz tādām trešām valstīm vai no tām, kuras tiek uzskatītas par *CORSIA* dalībniecēm. Lai nodrošinātu, ka Savienībā *CORSIA* tiek īstenota tā, ka tas nāk par labu Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanai un motivē pēc iespējas plašāku iesaistīšanos *CORSIA*, [...] vienību izcelsmei vajadzētu būt valstīs, kas ir Parīzes nolīguma puses un *CORSIA* dalībnieces, un nedrīkstētu pieļaut [...] vienību dubultu uzskaiti.
- (15) Lai nodrošinātu, ka [...] vienību izmantošanai tiek piemēroti vienveidīgi nosacījumi saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a pantu, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras pieņemt sarakstu ar [...] vienībām, kuras *ICAO* padome ir atzinusi par tādām, ko var izmantot, lai nodrošinātu atbilstību *CORSIA*, un kuras atbilst iepriekš minētajiem kritērijiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ¹¹.
- (16) Lai nodrošinātu, ka ir ieviesta nepieciešamā kārtība, kā iesaistītās puses atzīst projektus, kā tiek laikus koriģēti ziņojumi par pušu nacionāli noteikto devumu aptvertajām antropogēnajām emisijām no avotiem un to piesaisti piesaistītājsistēmās un kā nepieļaut dubultu uzskaiti un globālo emisiju neto pieaugumu, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt detalizētas prasības attiecībā uz šādu kārtību. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ¹².

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

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

- (17) [...] Emisiju izlīdzināšanas prasību aprēķins attiecībā uz CORSIA Savienības [...] gaisakuģu operatoriem būtu jāveic, [...] pamatojoties uz ICAO Starptautiskajiem standartiem un ieteicamajai praksei vides aizsardzības jomā attiecībā uz Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu, ņemot vērā CORSIA nepiemērošanu lidojumiem [...] no EEZ esoša lidlauka uz EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē esošu lidlauku saskaņā ar [...] "clean cut" principu. Būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras pieņemt aprēķināšanas metodiku, ņemot vērā atšķirības starp minētajiem starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi un Direktīvu 2003/87/EK. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (18) Lai nodrošinātu vienveidīgus nosacījumus, ar kādiem tiek uzskaitītas valstis, kuras Direktīvas 2003/87/EK vajadzībām uzskatāmas par tādām, kas piemēro CORSIA, saskaņā ar minētās direktīvas 25.a panta 3. punktu, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras pieņemt un uzturēt to valstu sarakstu, kuras nav EEZ valstis, Šveice vai Apvienotā Karaliste un kuras Savienības tiesību aktu vajadzībām tiek uzskatītas par tādām, kas piedalās CORSIA. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (19) Tā kā CORSIA īstenošana un piemērošana Savienībai nepiederīgiem gaisakuģu operatoriem ir tikai un vienīgi šo gaisakuģu operatoru piederības valsts ziņā, [...] Savienībai nepiederīgiem gaisakuģu operatoriem nebūtu jādzēš vienības, lai nodrošinātu atbilstību CORSIA saskaņā ar šo direktīvu [...].

- (19.a) Tā kā CORSIA īstenošana un piemērošana Savienībai nepiederīgiem gaisakuģu operatoriem ir tikai un vienīgi šo gaisakuģu operatoru piederības valsts ziņā, – [...] ja Savienībai nepiederīgam gaisakuģa operatoram ir ievērojamas emisijas lidojumos EEZ robežās vai lidojumos no EEZ esoša lidlauka uz Šveici vai Apvienoto Karalisti, tad minētā gaisakuģa operatora piederības valsts var paziņot arī par atšķirībām CORSIA piemērošanā attiecībā uz lidojumiem Eiropas iekšienē. Direktīva 2003/87/EK būtu jāturpina pārskatīt, ņemot vērā notikumu attīstību šajā sakarībā.
- (19.b) Lai stimulētu dalību CORSIA un izvairītos no CORSIA un ES ETS instrumentu pārklāšanās attiecībā uz vieniem un tiem pašiem lidojumiem, gaisakuģu operatori nebūtu jāuzliek pienākums nodot kvotas par emisijām, ko rada lidojumi uz vai no valstīm, kas nav EEZ valstis, Šveice un Apvienotā Karaliste, un kuras Savienības tiesību aktu vajadzībām tiek uzskatītas par tādām, kas piedalās CORSIA.
- (20) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi maršrutos, lidojumi uz un no valstīm, kuras Savienības tiesību aktu vajadzībām neīsteno CORSIA, izņemot lidojumus, kas nav lidojumi no EEZ esoša lidlauka uz EEZ, Šveicē vai Apvienotajā Karalistē esošu lidlauku, būtu jāatbrīvo no [...] nododamajām kvotām vai vienībām, kas atceļ saistības. Lai dotu motivāciju CORSIA pilnvērtīgai piemērošanai no 2027. gada, šis atbrīvojums emisijām būtu jāpiemēro tikai līdz 2026. gada 31. decembrim attiecībā uz nododamajām kvotām.
- (21) Lidojumi no un uz 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 uz nenoteiktu laiku no [...] nododamajām kvotām vai vienībām, kas atceļ saistības.

- (22) Lai nodrošinātu vienvērtīgus nosacījumus, ar kādiem gaisakuģu operatori tiek atbrīvoti no Direktīvas 2003/87/EK 12. panta 8. punktā noteiktajām [...] emisiju izlīdzināšanas prasībām attiecībā uz emisijām, kas rodas lidojumos no un uz valstīm, kuras ar saviem valsts tiesību aktiem *CORSIA* piemēro mazāk stingri vai kuras *CORSIA* noteikumus nepiemēro visiem gaisakuģu operatoriem vienādi, kā to paredz minētās direktīvas 25.a panta 7. punkts, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras Savienības aviosabiedrības atbrīvot no [...] emisiju izlīdzināšanas prasībām attiecībā uz emisijām no lidojumiem, ja pastāv nozīmīgi konkurences izkropļojumi, kas kaitē Savienības aviosabiedrībām, jo trešā valsts *CORSIA* īsteno vai piemēro mazāk stingri. Konkurences izkropļojumu var izraisīt mazāk stingra pieeja attiecībā uz atbilstīgām [...] vienībām vai dubultās uzskaites noteikumiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 .
- (23) Lai nodrošinātu vienvērtīgus nosacījumus, ar kādiem iedibina vienlīdzīgus konkurences apstākļus maršrutos starp divām dažādām valstīm, kuras piemēro *CORSIA*, ja šīs valstis atļauj gaisakuģu operatoriem izmantot citas vienības, nevis tās, kas ir uzskaitītas sarakstā, kurš pieņemts saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11.a panta 8. punktu, tad saskaņā ar minētās direktīvas 25.a panta 8. punktu būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras atļaut daļībvalsts gaisakuģu operatoriem izmantot arī citas vienības papildus tām, kas uzskaitītas saskaņā ar 11.a panta 8. punktu pieņemtajā sarakstā, vai neievērot 11.a panta 2. un 3. punkta nosacījumus. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (23.a) Petrolejas tipa reaktīvās degvielas (*Jet A1* vai *Jet A*) emisijas faktors saskaņā ar ES ETS būtu jāsaskaņo ar minētās degvielas emisijas faktoru, kas noteikts 1944. gada 7. decembrī parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (Čikāgas konvencija) 16. pielikuma IV sējumā. Petrolejas tipa reaktīvās degvielas emisijas faktora palielināšanas rezultātā kvotu sadales līmeņi netiek mainīti, jo bezmaksas kvotu piešķiršana aviācijas nozarei tiek pārtraukta par labu izolēm, lai panāktu lielāku emisiju samazinājumu.

- (24) Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus maršrutos starp divām trešām valstīm, kas piemēro *CORSIA*, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu par to, ka par šiem maršrutiem var akceptēt citas [...] vienības. 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 procesu¹³. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (25) Īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai veicinātu pieejamību Savienības tālākajiem reģioniem. Tāpēc līdz 2030. gadam būtu jāparedz pagaidu atkāpe no ES ETS attiecībā uz emisijām, kas rodas lidojumos starp dalībvalsts tālākajā reģionā esošu lidlauku un tajā pašā dalībvalstī esošu citu lidlauku ārpus minētā tālākā reģiona, lai atbildētu uz iedzīvotāju vissvarīgākajām vajadzībām nodarbinātības, izglītības un citu iespēju ziņā. To pašu iemeslu dēļ šai 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.
- (26) Bez visaptverošas pieejas inovācijai neizdosies ne sasniegt Eiropas zaļā kursa mērķus, ne vairo Eiropas rūpniecības konkurētspēju. Tas ir sevišķi svarīgi grūti dekarbonizējamās sektoros, piemēram, aviācijā un kuģniecībā, kur tāpēc kombinēti jāizmanto dažādi pasākumi – darbības uzlabojumi, alternatīvas klimatneitrālas degvielas un tehnoloģiski risinājumi. Tāpēc dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka nacionālie transponēšanas pasākumi nekavē inovācijas un ir tehnoloģiski neitrāli. Nepieciešamie pētniecības un inovācijas pūliņi tiek atbalstīti ES līmenī, tai skaitā no pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa", kas paredz ievērojamu finansējumu un jaunus instrumentus sektoriem, kuri tiek iekļauti ETS.

¹³ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

(26.a) Saskaņā ar 12. panta 8. punktu Direktīvā 2003/87/EK, kas grozīta ar Lēmumu [XXX] [2021/0204(COD)], minētās direktīvas 12. panta 6. un 7. punkts ir jāpiemēro līdz 2024. gada 31. decembrim vai līdz šīs direktīvas transponēšanas perioda beigām atkarībā no tā, kurš datums ir agrāk. Šīs direktīvas transponēšanas perioda termiņš ir 2023. gada 31. decembris, un tāpēc Direktīvas 2003/87/EK 12. panta 6.–8. punkts tiks piemērots tādā redakcijā, kāda tā bija pirms grozījumiem, kuri līdz minētajam datumam tika ieviesti ar šo direktīvu.

(27) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tās mēroga vai iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

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

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

- 1) direktīvas 3.c pantu groza šādi:
 - a) panta 2. punktu svīturo,

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

"5. Komisija nosaka kopējo kvotu daudzumu, kas jāiedala gaisakuģu operatoriem par 2024. gadu, pamatojoties uz kopējām tiem gaisakuģu operatoriem iedalītajām kvotām, kuri 2023. gadā veikuši I pielikuma aptvertas aviācijas darbības, kam piemēro 9. pantā norādīto lineāro samazinājuma koeficientu, un publicē gan šo daudzumu, gan bezmaksas kvotu daudzumu, kāds tiktu iedalīts 2024. gadā, [...] saskaņā ar noteikumiem par bezmaksas kvotu iedali, kuri ir spēkā pirms grozījumiem, kas ieviesti ar [šo grozošo direktīvu].

5.a Ne vairāk kā 20 miljonus no šā panta 5. punktā minētā kopējā kvotu daudzuma laikposmam no 2024. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim nediskriminējoši rezervē gaisakuģu operatoriem ["RefuelEU Aviation" regulas] 4. panta 1. punktā minētajai degvielu plašākas izmantošanas panākšanai lidojumiem, uz kuriem attiecas kvotu nodošanas prasības saskaņā ar 12. panta 3. punktu. Šīs kvotas piešķir tādā pašā veidā kā cenu starpības līgumu, lai segtu daļu no cenu atšķirības starp fosilo petroleju, ņemot vērā oglekļa cenu un attiecīgo degvielu cenu. Tās sedz 70 % no atlikušās cenu starpības starp fosilo petroleju **un attiecīgajām degvielām un 100 % no atlikušās cenu atšķirības attiecībā uz šādu degvielu ieviešanu lidostās, kas atrodas uz salām, kuras ir mazākas par 10 000 km², lidostās, kuras nav pietiekami lielas, lai tās varētu definēt kā Savienības lidostas saskaņā ar "RefuelEU Aviation" regulas 3. pantu, vai lidostās, kas atrodas tālākā reģionā.** Ja attiecīgajā gadā kvotu pieprasījums šādu degvielu plašākas izmantošanas panākšanai ir lielāks nekā kvotu pieejamība, tās vienādi samazina visiem attiecīgajiem gaisakuģu ekspluatantiem.

5.b Ikviena gaisakuģa ekspluatants katru gadu var pieteikties kvotu piešķiršanai tiem no 2024. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim veiktajiem lidojumiem, par kuriem kvotas ir jānodod, pamatojoties uz paziņoto degvielas plašākas izmantošanas panākšanu šiem lidojumiem saskaņā ar degvielu izmantošanu, kas paziņota saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066. Dalībvalstis piešķir kvotas gaisakuģu ekspluatantiem atkarībā no kvotu pieejamības un saskaņā ar trešajā daļā minēto īstenošanas aktu.

Komisija katru gadu *Oficiālajā Vēstnesī* publicē izmaksu atšķirības starp fosilo petroleju un attiecīgajām degvielām.

Komisija ar deleģētajiem aktiem nosaka sīki izstrādātu kārtību, kādā ik gadu aprēķina izmaksu starpību un piešķir kvotas par ["*ReFuelEU Aviation*" regulas] 4. panta 1. punktā minēto degvielu plašākas izmantošanas panākšanu, un nosaka sīki izstrādātu kārtību, kādā aprēķināmas siltumnīcefekta gāzu emisijas, kas ietaupītas saskaņā ar degvielu izmantošanu, kā ziņots saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/2066 un kārtību, kādā iedalē ņem vērā oglekļa cenu.

Līdz 2028. gada 1. janvārim Komisija izvērtē šā punkta piemērošanu un rezultātus ziņojuma formā savlaicīgi iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei. Vajadzības gadījumā ziņojumam var pievienot tiesību akta priekšlikumu, lai stimulētu ["*ReFuelEU Aviation*" regulas] 4. panta 1. punktā minēto degvielu plašākas izmantošanas panākšanu ar citu tādu instrumentu starpniecību, kas nav bezmaksas kvotu piešķiršana, saistībā ar pārskatīšanu, kas jāveic saskaņā ar ["*ReFuelEU Aviation*" regulas] 14. pantu.

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

7. Atkāpjoties no 12. panta 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. gadam radušās lidojumos starp dalībvalsts tālākajā reģionā esošu lidlauku un lidlauku, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī [...], tostarp citu lidlauku tās pašas dalībvalsts tālākajā reģionā;

2) direktīvas 3.d pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. No 2024. līdz 2026. gadam izsola 15 % no 3.c panta 5. un 6. punktā minētajām kvotām, kā arī daļu no atlikušajiem 85 % kvotu, kuras būtu iedalītas bez maksas. Atlikušās kvotas minētajos gados piešķir bez maksas. To izolāmo kvotu daļu, kuras būtu iedalītas bez maksas, attiecīgajos gados palielina, kā norādīts turpmāk.

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

[...]

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

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

[...] No 2027. gada 1. janvāra izsola visas kvotas, kuras attiecīgajā gadā būtu iedalītas bez maksas, izņemot 3.c panta 5.a punktā minēto kvotu daudzumu.

b) pievieno šādu 1.a punktu [...]:

[...] 1.a Bezmaksas kvotas gaisakuģu operatoriem iedala proporcionāli to daļai no verificētajām emisijām, kas radušās 2023. gadā paziņotajās aviācijas darbībās. Šajā aprēķinā ņem vērā arī verificētās emisijas no aviācijas darbībām, par kurām ziņots attiecībā uz lidojumiem, kurus ES ETS aptver tikai no 2024. gada 1. janvāra. Līdz attiecīgā gada 30. jūnijam kompetentās iestādes piešķir kvotas, kas tajā gadā tiek iedalītas bez maksas.",

c) panta 2. punktu svīturo,

d) panta 3. punktā pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

"Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai šo direktīvu papildinātu attiecībā detalizētu kārtību, kā dalībvalstis izsola aviācijas kvotas saskaņā ar šā panta 1., [...] un 1.a punktu, tostarp izsoļu kārtību, kas ir nepieciešama, [...] lai pārskaitītu daļu šādu izsoļu ieņēmumu Savienības vispārējā budžetā kā pašu resursus saskaņā ar LESD 311. panta 3. punktu.",

da) panta 3. punkta trešajā teikumā vārdus "Šīs direktīvas 3.c panta 1. punktā minētajam laikposmam atskaites gads ir 2010. gads, un katram turpmākajam 3.c pantā minētajam laikposmam" aizstāj ar vārdiem "Katram 13. pantā minētajam laikposmam.";

e) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Dalībvalstis nosaka, kā tiek izmantoti šīs nodaļas aptverto kvotu izsolēs iegūtie ieņēmumi, izņemot ieņēmumus, kas saskaņā ar Līguma 311. panta 3. punktu uzskatāmi par pašu resursiem un ieskaitīti Savienības vispārējā budžetā. [...] Minētos kvotu izsolēs gūtos ieņēmumus dalībvalstīm [...] būtu jāizlieto saskaņā ar 10. panta 3. punktu.";

3) direktīvas 3.e un 3.f pantu svīturo;

[...] ¹⁴

5) direktīvas 11.a pantu groza šādi:

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

"1. Ievērojot šā panta 2. un 3. punktu, gaisakuģu operatori, kam ir dalībvalsts izsniegta gaisakuģa ekspluatanta apliecība vai kas ir reģistrēti dalībvalstī, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, var izmantot tālāk norādītās vienības, lai izpildītu savas saistības dzēst vienības attiecībā uz paziņoto daudzumu, kā izklāstīts 12. panta 8. punktā [...]:

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

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

¹⁴ Tas pats priekšlikums ir ieteikts arī vispārējās grozījumu direktīvas 1. panta 8. punktā un pamatots minētā priekšlikuma 25. apsvērumā. Tā kā abi dosjē tiek virzīti paralēli, tiek ierosināts izmaiņas otrā priekšlikumā veikt tikai tad, ja tas ir pamatots apsvērumos.

- c) kredīti, kurus atzinušas puses nolīgumos saskaņā ar 5. punktu;
- d) kredīti, kas izdoti attiecībā uz Savienības līmeņa projektiem saskaņā ar 24.a pantu.

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

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

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

Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka detalizētākas prasības pirmajā daļā minētajai kārtībai, kas var ietvert ziņošanas un reģistrācijas prasības, un tam, kā uzskaita valstis vai programmas, kuras šo kārtību piemēro. Šajā kārtībā ņem vērā elastību, kas pienākas vismazāk attīstītām valstīm un mazajām salu jaunattīstības valstīm saskaņā ar 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.",

- c) svīturo 4. punktu,
- d) pantam pievieno šādu 8. punktu:

"8. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros uzskaitītas [...] vienības, kuras *ICAO* padome atzinusi par atbilstīgām un kuras atbilst 2. un 3. punktā noteiktajiem kritērijiem. Attiecīgā gadījumā Komisija šo sarakstu atjaunina. 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 7. punktā minētajā [...] īstenošanas aktā noteikto metodiku dalībvalstis katru gadu aprēķina emisiju izlīdzinājumus par iepriekšējo kalendāro gadu attiecībā uz lidojumiem uz, no un starp valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts, ievērojot 25.a panta 3. punktu, un attiecībā uz lidojumiem starp Šveici vai Apvienoto Karalisti un valstīm, kuras ir uzskaitītas īstenošanas aktā, kas ir pieņemts ievērojot 25.a panta 3. punktu [...], un līdz katra gada 30. novembrim informē gaisakuģu operatorus.

Saskaņā ar 7. punktā minētajā īstenošanas aktā noteikto metodiku dalībvalstis aprēķina arī kopējās galīgās emisiju izlīdzināšanas prasības attiecībā uz konkrētu CORSIA atbilstības periodu un informē gaisakuģu operatorus līdz tā gada 30. novembrim, kas seko attiecīgā CORSIA atbilstības perioda pēdējam gadam.

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

- a) gaisakuģu operatoriem ir dalībvalsts izdota gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai tie ir reģistrēti dalībvalstī, ieskaitot tās tālākos reģionus, atkarīgās teritorijas un citas teritorijas;
- b) to gadā radītais CO₂ emisiju daudzums pārsniedz 10 000 t, ja tiek izmantoti gaisa kuģi, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg, ar ko veic I pielikuma aptvertos lidojumus, izņemot lidojumus no dalībvalsts uz to pašu dalībvalsti (ieskaitot tās pašas dalībvalsts tālākos reģionus), no 2019. gada 1. janvāra.

Šā panta pirmās daļas b) apakšpunkta vajadzībām neņem vērā CO₂ emisijas, kas rodas šādu veidu lidojumos:

- i) valsts lidojumi;
- ii) humānās palīdzības lidojumi;
- iii) medicīniskie lidojumi;
- iv) militārie lidojumi;
- v) ugunsdzēsības lidojumi."

b) pievieno šādu 7. un 8. punktu:

"7. [...] Panta 6. punktā minētās emisiju izlīdzinājumu saistības ICAO [...] Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmas (CORSLA) nolūkos [...] aprēķina attiecībā uz lidojumiem uz, no un starp valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts, ievērojot 25.a panta 3. punktu, un attiecībā uz lidojumiem starp Šveici vai Apvienoto Karalisti un valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts, ievērojot 25.a panta 3. punktu. [...]"

Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros sīkāk precizē emisiju izlīdzināšanas prasību aprēķināšanas metodiku gaisakuģu operatoriem. Minēto īstenošanas aktu pamatā ir iepriekšējā daļā minētajos Starptautiskajos standartos un ieteicamajā praksē vides aizsardzības jomā attiecībā uz Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu [...] noteiktā metodika. Tomēr tajos būtu jāiekļauj vajadzīgie pielāgojumi metodikai, lai nodrošinātu atbilstību šīs direktīvas noteikumiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.

Pirmos šādus īstenošanas aktus pieņem līdz [2024. gada 1. maijam]. Komisija nodrošina, ka nevienam gaisakuģa operatoram, uz kuru attiecas šā panta 6. punkts, netiek piemēroti emisiju izlīdzināšanas pienākumi, kas papildina un pārklājas ar to pienākumu nodot kvotas saskaņā ar šo direktīvu attiecībā uz tiem pašiem lidojumiem CORSLA atbilstības periodā no 2021. līdz 2023. gadam. "

8. [...] Gaisakuģu operatori, kuriem ir kādas dalībvalsts izdota gaisa kuģa ekspluatanta sertifikāts vai kuri ir reģistrēti kādā dalībvalstī, tostarp minētās dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās un citās teritorijās, 11.a pantā minētās vienības dzēš tikai attiecībā uz daudzumu, ko attiecīgā dalībvalsts paziņojusi saskaņā ar 6. punktu saistībā ar attiecīgo CORSIA atbilstības periodu [...]. Kvotas dzēš līdz 2025. gada 31. janvārim par emisijām 2021.–2023. gada periodā, līdz 2028. gada 31. janvārim par emisijām 2024.–2026. gada periodā, līdz 2031. gada 31. janvārim par emisijām 2027.–2029. gada periodā, [...] līdz 2034. gada 31. janvārim par emisijām 2030.–2032. gada periodā un līdz 2037. gada 31. janvārim par emisijām 2033.–2035. gada periodā,";

7) direktīvas 18.a pantu [...] groza šādi:

a) panta 2. punkta pirmajā teikumā vārdus "3.c pantā minētā laikposma" aizstāj ar vārdiem "13. pantā minētā laikposma";

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 I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības. Ja gaisakuģu operators četrus secīgus kalendāros gadus pirms saraksta atjaunināšanas nav veicis kādu no I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, šo gaisa kuģu ekspluatantu neiekļauj atjauninātajā sarakstā.";

8) direktīvas 23. pantu groza šādi:

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

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

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

b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Saskaņā ar 3.d panta 3. punktu, 10. panta 4. punktu, 10.a panta 1. un 8. punktu, 10.b panta 5. punktu, [...] 19. panta 3. punktu, 22. pantu, 24. panta 3. punktu, 24.a panta 1. punktu, 25.a panta 1. punktu un 28.c pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par 2 mēnešiem.";

9) direktīvas 25.a pantam pievieno šādu 3. [...] līdz 8. punktu:

"3. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros uzskaitītas valstis, kas nav EEZ valstis, Šveice vai Apvienotā Karaliste un kas šīs direktīvas vajadzībām tiek uzskatītās par tādām, kas piemēro *CORSIA* [...]. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 22.a panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

4. Ja emisijas rodas lidojumos uz vai no valstīm, kuras uzskaitītas īstenošanas aktā, kas pieņemts, ievērojot 3. punktu, gaisakuģu operatoriem [...] attiecībā uz minētajām emisijām kvotas nav jānodod [...] saskaņā ar 12. panta 3. punktu.

5. Ja emisijas rodas līdz 2026. gada 31. decembrim lidojumos starp EEZ valstīm un valstīm, kuras nav uzskaitītas saskaņā ar 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, izņemot lidojumus uz Šveici un Apvienoto Karalisti, tad gaisakuģu operatoriem attiecībā uz minētajām emisijām kvotas nav jānodod saskaņā ar 12. panta 3. punktu [...].
6. Ja emisijas rodas lidojumos no un uz valstīm, kuras ANO definējusi kā vismazāk attīstītās valstis un mazās salu jaunattīstības valstis un kuras nav uzskaitītas saskaņā ar 3. punktu pieņemtajā īstenošanas aktā, un tām valstīm, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju ir vienāds ar vai lielāks par Savienības vidējo rādītāju, tad gaisakuģu operatoriem attiecībā uz minētajām emisijām kvotas nav jānodod saskaņā ar 12. panta 3. punktu [...].
7. Ja Komisija konstatē, ka pastāv ievērojams konkurences izkropļojums, kas kaitē gaisakuģu operatoriem, kuriem ir dalībvalsts izsniegta gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai kas **ir** reģistrēti dalībvalstī, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās vai citās teritorijās, Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus, lai šos gaisakuģu operatorus atbrīvotu no 12. panta 8. punktā noteiktajām prasībām nodot kvotas par emisijām, kas rodas lidojumos no un uz šādām valstīm. Konkurences izkropļojumu var izraisīt tas, ka trešā valsts ar saviem tiesību aktiem *CORSIA* piemēro mazāk stingri vai *CORSIA* noteikumus nepiemēro visiem gaisakuģu operatoriem vienādi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.
8. Ja gaisakuģa operatoriem ir kādas dalībvalsts izsniegta gaisa kuģa ekspluatanta apliecība vai tie **ir** reģistrēti dalībvalstī, tostarp šīs dalībvalsts tālākajos reģionos, atkarīgajās teritorijās un citās teritorijās, 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;

9.a) direktīvas 28.a panta 6. punktā vārdus "Atkāpjoties no 3.g. 12., 15. un 18.a panta" aizstāj ar vārdiem "Atkāpjoties no 12., 15. un 18.a panta";

9.b) direktīvas 30. pantam pievieno šādu punktu:

6. Komisija līdz 2028. gadam veic izvērtējumu un ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas ietekmi uz salu un attālu teritoriju savienojamību, konkurētspēju un oglekļa emisiju pārvirzes risku.

10) direktīvas I pielikumu groza šādi:

a) Direktīvas I pielikuma tabulas slejas "Darbības" ieraksta "Aviācija"¹⁵ otrās daļas b) punktu aizstāj ar šādu:

"Lidojumi starp lidlaukiem, kas atrodas 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, ievērojot 25.a panta 3. punktu, un – 12. panta 6. punkta, 12. panta 7. punkta un 28.c panta vajadzībām – visi citi lidojumi starp lidlaukiem divās dažādās trešās valstīs, kurus veic gaisakuģu operatori, kuri atbilst visiem turpmāk minētajiem nosacījumiem:

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

¹⁵ Ieviests ar paziņošanas lēmumu redakcijā, ko Pastāvīgo pārstāvju komiteja apstiprinājusi dokumentā 9366/22, – ir atkarīgs no galīgā iznākuma sarunās par dosjē 2021/0204(COD).

b) to gadā radītais CO₂ emisiju daudzums pārsniedz 10 000 t, ja tiek izmantoti gaisa kuģi, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg, ar ko veic I pielikuma aptvertos lidojumus, izņemot lidojumus no dalībvalsts uz to pašu dalībvalsti (ieskaitot tās pašas dalībvalsts tālākos reģionus), no 2019. gada 1. janvāra. Šā punkta vajadzībām neņem vērā emisijas, kas rodas šādu veidu lidojumos: i) valsts lidojumi; ii) humānās palīdzības lidojumi; iii) medicīniskie lidojumi; iv) militārie lidojumi; v) ugunsdzēsības lidojumi.";

b) Tabulas slejas "Darbības" ierakstā "Aviācija" i) punktā vārdu "30 000" aizstāj ar "50 000":

10.a) Ia pielikumu ¹⁶ svīturo.

11) direktīvas IV pielikuma B daļā piektās daļas beigās iekļauj šādu teikumu:

"Petrolejas tipa reaktīvās degvielas (*Jet A1* vai *Jet A*) emisijas faktors ir 3,16 (t CO₂/t degvielas)."

2. pants

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

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

¹⁶ Ieviests ar paziņošanas lēmumu redakcijā, ko Pastāvīgo pārstāvju komiteja apstiprinājusi dokumentā 9366/22.

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

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*
