

DIREKTĪVAS

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā ⁽⁴⁾, izveidoja Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu, lai veicinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu rentablu un saimnieciski efektīvu samazinājumu.

⁽¹⁾ OV C 175, 27.7.2007., 47. lpp.

⁽²⁾ OV C 305, 15.12.2007., 15. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 13. novembra Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts), Padomes 2008. gada 18. aprīļa Kopējā nostāja (OV C 122 E, 20.5.2008., 19. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2008. gada 8. jūlija Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta). Padomes 2008. gada 24. oktobra Lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.

(2) Pamatmērķis ANO Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām (UNFCCC), ko Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 94/69/EK ⁽⁵⁾, ir stabilizēt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā apjomā, kas novērstu bīstamu antropogēnisku ietekmi uz klimata sistēmu.

(3) Eiropas Padomes Briseles sanāksmē 2007. gada 8. un 9. martā tika uzsvērts, ka ir būtiski svarīgi sasniegt stratēģisko mērķi – panākt, lai pasaules vidējā temperatūra nepaaugstinātos vairāk par 2 °C, salīdzinot ar rādījumiem pirms industrializācijas. Jaunākie zinātnes atzinumi, kas ietverti Klimata pārmaiņu starptautiskās padomes (IPCC) Ceturtajā novērtējuma ziņojumā, vēl skaidrāk rāda, ka klimata pārmaiņu nelabvēlīgā ietekme aizvien nopietnāk apdraud ekosistēmas, pārtikas ražošanu, ilgtspējīgu attīstību un Tūkstošgades attīstības mērķu sasniegšanu, kā arī cilvēku veselību un drošību. Lai mērķis – proti, 2 °C – joprojām būtu sasniedzams, ir jāstabilizē siltumnīcas efektu izraisošo gāzu koncentrācija atmosfērā tādā apjomā, kas līdzinās aptuveni 450 tilpuma vienības miljonajām daļām CO₂; tas nozīmē, ka nākamajos 10 līdz 15 gados siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijām pasaulē ir jāsamazinās par to, kā rīkoties pēc 2012. gada, ES līdz 2050. gadam emisiju apjoms ir būtiski jāsamazina vismaz līdz 50 % no 1990. gada apjoma.

(4) Eiropas Padome uzsvēra, ka Eiropas Savienība ir apņēmusies Eiropas ekonomiku padarīt par tādu, kam ir ļoti liela energoefektivitāte un kas rada maz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju, un tā ir stingri un neatkarīgi apņēmusies, ka tikmēr, kamēr nav panākta vispārēja pasaules mēroga vienošanās par to, kā rīkoties pēc 2012. gada, ES līdz 2020. gadam samazinās siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu līdz apjomam, kas ir vismaz par 20 % mazāks nekā 1990. gadā. Ņemot vērā šo apņemšanos, būtiski svarīgs ieguldījums šā mērķa sasniegšanā ir aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu ierobežošana.

⁽⁵⁾ OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

- (5) Eiropadome uzsvēra, ka ES ir apņēmības pilna vienoties par vispārēju pasaules mēroga nolīgumu, lai mazinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas pēc 2012. gada, kas dotu lietišķu, efektīvu un taisnīgu reakciju tādā mērogā, kas vajadzīgs, lai stātos pretī klimata pārmaiņu radītām grūtībām. Lai pasaules mērogā sekmētu vispārēju vienprātību par laikposmu pēc 2012. gada, tā ir apstiprinājusi ieceri – līdz 2020. gadam samazināt ES radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu līdz apjomam, kas ir par 30 % mazāks nekā 1990. gadā, ja vien citas attīstītās valstis apņemas mazināt emisijas līdzīgā apjomā un saimnieciski vairāk attīstītās jaunattīstības valstis dod ieguldījumu, kas atbilst to saistībām un spējām. ES joprojām ir vadošā pozīcijā, risinot sarunas par vērienīgu starptautisku nolīgumu, lai sasniegtu iecerēto mērķi – panākt, lai temperatūras paaugstinājums pasaules mērogā nebūtu vairāk kā 2 °C –, un to iedrošina tas, kas šā mērķa sasniegšanā paveikts Bali 2007. gada decembrī notikušajā ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām līgumslēdzēju pušu 13. konferencē. ES centīsies nodrošināt, lai tādā pasaules mēroga nolīgumā būtu ietverti aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjoma samazināšanas pasākumi, un tādā gadījumā Komisijai būtu jāapsver, kuri grozījumi šajā direktīvā – ciktāl tā attiecas uz gaisaku operatoriem – ir vajadzīgi.
- (6) Eiropas Parlaments 2007. gada 14. februārī pieņēma rezolūciju par klimata pārmaiņām⁽¹⁾, kurā norādīja, ka viens no mērķiem ir panākt, lai pasaules vidējā temperatūra nepaaugstinātos vairāk par 2 °C, salīdzinot ar rādījumiem pirms industrializācijas, un kurā mudināja ES saglabāt vadošo pozīciju sarunās par starptautisko saistību noteikšanu klimata pārmaiņu ierobežošanai laikposmam pēc 2012. gada un arī turpmākajās apspriedēs ar starptautiskajiem partneriem saglabāt tikpat augstus mērķus, un tas uzsvēra nepieciešamību līdz 2020. gadam visās rūpnieciski attīstītajās valstīs panākt kopējo emisiju samazinājuma apjomu par 30 %, salīdzinot ar emisiju apjomu 1990. gadā, lai līdz 2050. gadam panāktu 60–80 % samazinājumu.
- (7) UNFCCC prasīts visām pusēm formulēt un īstenot valsts un vajadzības gadījumā reģiona mēroga klimata pārmaiņu mazināšanas programmas.
- (8) UNFCCC pievienotajā Kioto protokolā, ko apstiprināja ar Padomes Lēmumu 2002/358/EK⁽²⁾, prasīts attīstītajām valstīm, darbojoties Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (ICAO), ierobežot vai samazināt tādu aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu, ko nekontrolē saskaņā ar Monreālas protokolu.
- (9) Lai gan Kopiena nav 1944. gada Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") līgumslēdzēja puse, visas dalībvalstis ir minētās konvencijas līgumslēdzējas puses un ICAO locekles. Dalībvalstis joprojām atbalsta darbu ar citām valstīm ICAO, lai izstrādātu pasākumus, ar ko pievērsties aviācijas radītai ietekmei uz klimata pārmaiņām, tostarp tirgus instrumentus. ICAO Aviācijas vides aizsardzības komitejas sestajā sanāksmē 2004. gadā vienojās par to, ka emisiju kvotu tirdzniecības sistēma, kas paredzēta īpaši aviācijai un pamatota uz jaunu juridisku instrumentu ICAO aizgādībā, šķita pietiekami nepievilcīga, lai to tobrīd neizvērstu. Tādēļ 2004. gada septembrī notikušās ICAO 35. asamblejas Rezolūcijā A35-5 nav ierosināts jauns juridisks instruments, bet tā vietā ir atbalstīta atvērta emisiju kvotu tirdzniecība un iespēja valstīm iekļaut starptautiskās aviācijas radītas emisijas savās emisiju kvotu tirdzniecības sistēmās. 2007. gada septembrī notikušās ICAO 36. asamblejas Rezolūcijas A36-22 L pielikumā līgumslēdzējas valstis ir mudinātas nepiemērot emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu citu līgumslēdzēju valstu gaisaku operatoriem, izņemot tad, ja to dara, attiecīgajām valstīm savstarpēji vienojoties. Atsaucoties uz to, ka Čikāgas konvencijā skaidri atzītas katras līgumslēdzējas puses tiesības bez diskriminācijas piemērot savus aviācijas jomā piemērojamos normatīvos aktus visu valstu gaisaku operatoriem, Eiropas Kopienas dalībvalstis un piecpadsmit citas Eiropas valstis iesniedza atrunu par minēto rezolūciju un saskaņā ar Čikāgas konvenciju paturēja tiesības bez diskriminācijas ieviest un piemērot tirgus pasākumus visu valstu visiem gaisaku operatoriem, kuri sniedz pakalpojumus uz to teritoriju, no to teritorijas vai to teritorijā.
- (10) Sestajā Kopienas vides rīcības programmā, ko izveidoja ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK⁽³⁾, bija paredzēts, ka Kopiena nosaka un veic konkrētas darbības, lai samazinātu aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu, ja ICAO līdz 2002. gadam nav panākta vienošanās par tādām darbībām. Padome 2002. gada oktobra, 2003. gada decembra un 2004. oktobra secinājumos atkārtoti aicināja Komisiju ierosināt darbības, lai mazinātu starptautiskā gaisa transporta radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām.
- (11) Lai sasniegtu vajadzīgo būtisko samazinājumu, dalībvalstu un Kopienas mērogā būtu jāīsteno attiecīga politika un pasākumi visās Kopienas ekonomikas nozarēs. Ja aviācijas nozares ietekme uz klimata pārmaiņām turpinātu palielināties pašreizējā apjomā, tas ļoti nelabvēlīgi ietekmētu citu nozaru doto ieguldījumu klimata pārmaiņu apkarošanā.

(1) OV C 287 E, 29.11.2007., 344. lpp.

(2) OV L 130, 15.5.2002., 1. lpp.

(3) OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

- (12) Komisija 2005. gada 27. septembra Paziņojumā Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām" iezīmēja stratēģiju, ar ko paredzēts samazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām. Kā daļu no vispārēja pasākumu kopuma stratēģijā ierosināja iekļaut aviāciju Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā un kā daļu no Eiropas Klimata pārmaiņu programmas otrā posma paredzēja izveidot aviācijas nozares jautājumu darba grupu, kurā piedalītos dažādas ieinteresētas personas, lai apsvērtu, kā aviāciju iekļaut Kopienas sistēmā. Padome 2005. gada 2. decembra secinājumos atzina, ka no ekonomikas un vides viedokļa aviācijas nozares iekļaušana Kopienas sistēmā šķiet pareizākā rīcība, un aicināja Komisiju līdz 2006. gada beigām ierosināt attiecīgu tiesību aktu. Eiropas Parlaments 2006. gada 4. jūlija Rezolūcijā par to, kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām⁽¹⁾, atzina, ka emisiju kvotu tirdzniecībai – ja tā ir atbilstīgi izstrādāta – ir iespēja būt par daļu no vispārēja pasākumu kopuma, ar ko mazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām.
- (13) Vispārējā pasākumu kopumā vajadzētu būt iekļautiem arī operatīviem un tehniskiem pasākumiem. Gaisa satiksmes pārvaldības uzlabošana ar Eiropas vienotās gaisa telpas un SESAR programmām varētu palielināt vispārējo energoefektivitāti pat par 12 %. Pētījumi jauno tehnoloģiju jomā, tostarp attiecībā uz gaisakuģu energoefektivitātes uzlabošanas metodēm, varētu vēl vairāk samazināt aviācijas radītās emisijas.
- (14) To grozījumu mērķis, ko ar šo direktīvu izdara Direktīvā 2003/87/EK, ir mazināt aviācijas radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, iekļaujot aviācijas radītās emisijas Kopienas sistēmā.
- (15) Gaisakuģu operatori vistiešāk kontrolē izmantotos gaisakuģu tipus un to, kā tos izmanto, un tāpēc viņiem būtu jāatbild par šīs direktīvas uzlikto saistību izpildi, tostarp pārraudzības plāna sagatavošanu, kā arī būtu jāpārtrauc emisijas un jāziņo par tām saskaņā ar to plānu. Gaisakuģa operatoru var identificēt, izmantojot ICAO apzīmējumu vai jebkuru citu atzītu apzīmējumu, ko izmanto reisu identificēšanai. Ja gaisakuģa operatora identitāte nav zināma, par operatoru būtu jāuzskata gaisakuģa īpašnieks, ja vien viņš nenorāda, kura cita persona ir bijusi gaisakuģa operators.
- (16) Lai nepieļautu konkurences traucējumus un uzlabotu vides aizsardzības efektivitāti, Kopienas sistēmā no 2012. gada būtu jāiekļauj emisijas no visiem reisiem, kas nolaižas Kopienas lidlaukos un no tiem izlido.
- (17) Kopienai un tās dalībvalstīm būtu jāturpina centieni panākt vienošanos par pasaules mēroga pasākumiem, lai samazinātu aviācijas radīto siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu. Kopienas sistēma varētu būt emisiju kvotu tirdzniecības paraugs visai pasaulei. Kopienai un dalībvalstīm šīs direktīvas īstenošanas laikā vajadzētu kontaktēties ar trešām personām un mudināt tās pieņemt līdzvērtīgus pasākumus. Ja kāda trešā valsts nolūkā mazināt ietekmi, ko uz klimatu atstāj reisi uz Kopienu, pieņem pasākumus, kuru ietekme uz vidi ir vismaz līdzvērtīga šīs direktīvas pasākumiem, Komisijai pēc apspriedēm ar attiecīgo valsti būtu jāapsver iespējas, kā nodrošināt optimālu Kopienas sistēmas un attiecīgās valsts pasākumu mijiedarbību. Trešās valstīs izstrādātās emisiju tirdzniecības sistēmas sāk nodrošināt optimālu mijiedarbību ar Kopienas sistēmu attiecībā uz to izplatību aviācijas jomā. Solis ceļā uz vispārēju nolīgumu varētu būt divpusējas vienošanās par Kopienas sistēmas mijiedarbību ar citām tirdzniecības sistēmām, lai izveidotu kopīgu sistēmu vai ņemtu vērā līdzvērtīgus pasākumus ar mērķi nepieļaut noteikumu dublēšanos. Slēdzot šādas divpusējās vienošanās, Komisija var grozīt Kopienas sistēmā iekļautos aviācijas darbību veidus, tostarp atbilstīgi pielāgot kopējo gaisakuģu operatoriem piešķiramo emisiju kvotu daudzumu.
- (18) Saskaņā ar labāka regulējuma principu uz dažiem reisiem Kopienas sistēmu nevajadzētu attiecināt. Lai izvairītos no nesamērīga administratīva sloga, Kopienas sistēmu nevajadzētu attiecināt uz komerciāla gaisa transporta operatoriem, kas trīs secīgos četrus mēnešu laikposmos katrā no tiem veic mazāk par 243 reisiem. Tas būtu ieguvums aviosabiedrībām, kas Kopienas sistēmā nesniedz pilnīgu pakalpojumu klāstu, tostarp aviosabiedrībām no attīstības valstīm.
- (19) Aviācija ietekmē pasaules klimatu, emitējot oglekļa dioksīdu, slāpekļa oksīdus, ūdens tvaikus, kā arī sulfātu un kvēpu daļiņas. IPCC ir aprēķinājusi, ka aviācijas kopējā ietekme uz klimatu pašreiz ir divas līdz četras reizes lielāka par ietekmi, ko radījušas tās iepriekšējās oglekļa dioksīda emisijas vienas pašas. Jaunākie Kopienas veiktie pētījumi rāda, ka aviācijas kopējā ietekme uz klimatu

(1) OV C 303 E, 13.12.2006., 119. lpp.

varētu būt aptuveni divas reizes lielāka nekā vienīgi oglekļa dioksīda ietekme. Tomēr nevienā no šiem aprēķiniem nav ņemta vērā ļoti neskaidrā spalvu mākoņu ietekme. Saskaņā ar Līguma 174. panta 2. punktu Kopienas vides politikai jāpamatojas uz piesardzības principa. Gaidot zinātnes attīstību, būtu pēc iespējas jāpievēršas visām aviācijas radītajām sekām. Slāpekļa oksīdu emisiju jautājums būs jārisina ar citiem tiesību aktiem, ko Komisija ierosinās 2008. gadā. Būtu jāveicina pētījumi izplūdes grīstu un spalvu mākoņu veidošanās jomā, kā arī efektīvi pārmaiņu mazināšanas pasākumi, tostarp operatīvie un tehniskie pasākumi.

(20) Lai nepieļautu konkurences izkropļojumus, būtu jāparedz saskaņota kvotu sadalīšanas metode, lai noteiktu piešķiramo kvotu kopējo daudzumu un lai kvotas sadalītu gaisakuģu operatoriem. Daļu no kvotām sadalīs izsolēs atbilstīgi noteikumiem, ko paredzēts izstrādāt Komisijai. Būtu jāizveido īpaša kvotu rezerve, lai jauniem gaisakuģu operatoriem nodrošinātu piekļuvi tirgum un palīdzētu gaisakuģu operatoriem, kas strauji palielina veikto reisu tonnkilometru skaitu. Gaisakuģu operatoriem, kas pārtrauc darbību, turpina piešķirt kvotas līdz tā laikposma beigām, par kuru bezmaksas kvotas jau ir sadalītas.

(21) Lai gaisakuģu operatoriem nodrošinātu vienādus konkurences apstākļus, ir pareizi pilnībā saskaņot to kvotu daļu, kuru visiem Kopienas sistēmā iesaistītajiem gaisakuģu operatoriem piešķir bez maksas, ņemot vērā, ka katra gaisakuģa operatora darbību reisos uz ES, no tās un tās teritorijā reglamentēs konkrēta dalībvalsts, kā arī ievērojot noteikumus par diskriminācijas aizliegšanu, kas ietverti divpusējos gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos ar trešām valstīm.

(22) Aviācija sekmē cilvēku darbību izraisīto kopējo ietekmi uz klimata pārmaiņām, un aviācijas radītu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju ietekmi uz vidi var mazināt ar klimata pārmaiņu apkarošanas pasākumiem ES un trešās valstīs, jo īpaši jaunattīstības valstīs, kā arī finansējot pētniecību un izstrādi pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomā, tostarp jo īpaši aeronautikas un gaisa transporta jomā. Saskaņā ar subsidiaritātes principu lēmumi par attiecīgu valstu publiskajiem izdevumiem ir dalībvalstu kompetencē. Neskarot šo nostāju, ieņēmumi

no kvotu izsoles vai līdzvērtīga summa, ja to prasa sevišķi svarīgi dalībvalstu budžeta principi, piemēram, vienotības princips un universāluma princips, būtu jāizmanto, lai mazinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, pielāgotos klimata pārmaiņu ietekmei ES un trešās valstīs, finansētu pētniecību un attīstību pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomā un segtu Kopienas sistēmas administrēšanas izdevumus. Ieņēmumi no izsolēm būtu jāiegulda zema emisiju līmeņa transporta jomā. Ieņēmumi no izsolēm jo īpaši būtu jāizmanto, lai finansētu iemaksas Pasaules Energoefektivitātes un atjaunojamu energoresursu fondā, un pasākumiem, lai izvairotos no mežu izciršanas un atvieglotu pielāgošanos jaunattīstības valstīs. Šīs direktīvas noteikumiem, kas attiecas uz ieņēmumu izmantojumu, nevajadzētu skart lēmumus par to, kā izmantot kvotu izsolēs gūtus ieņēmumus plašākā Direktīvas 2003/87/EK vispārējās pārskatīšanas sakarā.

(23) Noteikumi par izsolēs iegūto līdzekļu izmantošanu būtu jā dara zināmi Komisijai. Šāds paziņojums neatbrīvo dalībvalstis no Līguma 88. panta 3. punktā noteiktā pienākuma darīt zināmus konkrētus valsts pasākumus. Šai direktīvai nebūtu jāietekmē tādu turpmāku valsts atbalsta procedūru rezultāti, kuras var veikt atbilstīgi Līguma 87. un 88. pantam.

(24) Lai palielinātu Kopienas sistēmas rentabilitāti, gaisakuģu operatoriem vajadzētu būt iespējai izmantot sertificētus emisijas samazinājumus ("SES") un emisijas samazināšanas vienības ("ESV") no projekta darbībām, lai izpildītu saistības nodot kvotas līdz saskaņotajai robežvērtībai. SES un ESV būtu jāizmanto saskaņā ar kritērijiem, kas jāievēro, lai tos varētu izmantot šajā direktīvā izklāstītajā tirdzniecības sistēmā. Vidējais procentuālais apjoms, ko dalībvalstis noteikušas SES un ESV izmantošanai Kioto protokola pirmajā saistību laikposmā, ir aptuveni 15 %.

(25) Eiropadome, kas sanāca Briselē 2008. gada 13. un 14. martā, savos secinājumos atzina, ka pasaules konkurējošu tirgu apstākļos oglekļa dioksīda emisiju pārvirzes draudi ir problēma, kas ir steidzami jāizskata un jārisina jaunajā Emisiju tirdzniecības sistēmu direktīvā, lai varētu pieņemt atbilstīgus pasākumus gadījumā, ja starptautiskās sarunās netiek gūti panākumi. Starptautisks nolīgums joprojām ir vislabākais veids, kā risināt šo jautājumu.

- (26) Lai samazinātu gaisakuģu operatoru administratīvo slogu, par katru gaisakuģa operatoru būtu jāatbild vienai dalībvalstij. Dalībvalstīm būtu jāprasa nodrošināt, lai gaisakuģu operatori, kuriem ir izdota darbības licence šajā dalībvalstī, vai gaisakuģu operatori bez darbības licences, vai gaisakuģu operatori no trešām valstīm, kuru emisijas bāzes gadā ir bijušas galvenokārt šajā dalībvalstī, atbilstu šīs direktīvas prasībām. Ja gaisakuģa operators nepilda šīs direktīvas uzliktās saistības un ja ar citiem administrējošās dalībvalsts izpildes pasākumiem nav izdevies panākt to izpildi, dalībvalstīm būtu jārikojas solidāri. Administrējošajai dalībvalstij tādēļ vajadzētu būt iespējai lūgt Komisiju vissliktākajā gadījumā pieņemt lēmumu Kopienas mērogā aizliegt attiecīgajam gaisakuģa operatoram darboties.
- (27) Lai saglabātu Kopienas sistēmas uzskaites viengabalainību, ņemot vērā to, ka uz starptautiskās aviācijas rītajām emisijām nav attiecinātas dalībvalstu saistības saskaņā ar Kioto protokolu, aviācijas nozarei sadalītās kvotas būtu jāizmanto vienīgi tam, lai nodrošinātu atbilstību saistībām, kas uzliktas gaisakuģu operatoriem, lai nodotu kvotas saskaņā ar šo direktīvu.
- (28) Lai nodrošinātu vienādu attieksmi pret visiem gaisakuģu operatoriem, dalībvalstīm būtu jāpilda saskaņoti noteikumi to gaisakuģu operatoru pārvaldībai, par kuru darbību tās ir atbildīgas, atbilstīgi īpašām nostādnēm, ko paredzēts izstrādāt Komisijai.
- (29) Lai Kopienas sistēma patiesi veicinātu vides aizsardzību, gaisakuģu operatoru nodotās vienības būtu jāizmanto, lai sasniegtu vienīgi tos siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju mazināšanas mērķus, kuru sasniegšanā tādas emisijas ņem vērā.
- (30) Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (*Eurocontrol*) rīcībā var būt informācija, kas varētu palīdzēt dalībvalstīm vai Komisijai pildīt savus šajā direktīvā noteiktos pienākumus.
- (31) Kopienas sistēmas noteikumi par emisiju pārraudzību, atskaitīšanos par tām un pārbaudīšanu, kā arī par sankcijām, kas piemērojamas uzņēmējiem, būtu jāattiecina arī uz gaisakuģu operatoriem.
- (32) Komisijai būtu jāpārskata, cik labi Direktīva 2003/87/EK darbojas attiecībā uz aviācijas darbībām, ņemot vērā pieredzi, kas gūta direktīvas piemērošanā, un tad jāiesniedz pārskats Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (33) Pārskatot Direktīvas 2003/87/EK darbību attiecībā uz aviācijas darbībām, būtu jāņem vērā to valstu strukturālā atkarība no aviācijas, kurās nav piemērotu un salīdzināmu alternatīvu transportlīdzekļu un kuras tādēļ ir ļoti atkarīgas no gaisa transporta, un kuru iekšzemes kopproduktā lielu ieguldījumu dod tūrisma nozare. Būtu jāpievērš īpaša uzmanība Kopienas attālāko reģionu, kā noteikts Līguma 299. panta 2. punktā, pieejamības un konkurētspējas problēmu mazināšanai vai pat likvidēšanai, kā arī sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas problēmām, kas saistītas ar šīs direktīvas īstenošanu.
- (34) Ministru deklarācija par Gibraltāra lidostu, par kuru panākta vienošanās Kordovā 2006. gada 18. septembrī Gibraltāra dialoga foruma pirmajā ministru sanāksmē, aizstās Kopīgo deklarāciju par lidostu, ar ko nāca klajā Londonā 1987. gada 2. decembrī, un pilnīgu tās ievērošanu uzskatīs par pilnīgu 1987. gada deklarācijas ievērošanu.
- (35) Pasākumi, kas vajadzīgi šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽¹⁾.
- (36) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt pasākumus to kvotu izsolei, kuras nav jāpiešķir par brīvu, pieņemt sīki izstrādātus noteikumus par to, kā apsaimniekot dažu gaisakuģu operatoriem paredzēto īpašo rezervi, kā arī noteikumus par procedūrām, kas attiecas uz lūgumiem pieņemt lēmumu, ar ko gaisakuģa operatoram aizliedz darboties, un grozīt I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, ja trešā valsts ievieš pasākumus, lai mazinātu aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia* papildinot šo direktīvu ar jauniem nebūtiskiem elementiem, ir jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (37) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka ierosinātās rīcības mēroga vai iedarbības dēļ minētos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā lēmumā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (38) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁽²⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kurās pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽²⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

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

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2003/87/EK

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

1) pirms 1. panta iekļauj šādu virsrakstu:

“I NODAĻA

VISPĀRĒJI NOTEIKUMI”;

2) direktīvas 2. pantam pievieno šādu punktu:

“3. Šīs direktīvas piemērošanu Gibraltāra lidostai saprot kā tādu, kas neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas attiecībā uz konfliktu par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.”;

3) direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) panta b) punktu aizstāj ar šādu punktu:

“b) “emisijas” ir siltumnīcas efektu izraisošo gāzu izplūde atmosfērā no kādas iekārtas avotiem vai ar I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām saistītu gāzu izplūde no gaisakuģa, kas veic attiecīgās aviācijas darbības;”;

b) pievieno šādus punktus:

“o) “gaisakuģa operators” ir persona, kas ekspluatē gaisakuģi laikā, kad tas veic kādu I pielikumā uzskaitītu aviācijas darbību, vai arī, ja šīs personas identitāte nav zināma vai gaisakuģa īpašnieks to nav uzrādījis, – gaisakuģa īpašnieks;

p) “komerciāls gaisa transporta operators” ir operators, kas par maksu sabiedrībai nodrošina regulārus vai neregulārus gaisa transporta pakalpojumus, veicot pasažieru, kravas vai pasta sūtījumu pārvadājumus;

q) “administrējošā dalībvalsts” ir dalībvalsts, kas atbild par Kopienas sistēmas piemērošanu gaisakuģu operatoram saskaņā ar 18.a pantu;

r) “par aviācijas emisijām uzskatāmās emisijas” ir emisijas no visiem lidojumiem, kuri ietilpst I pielikumā uzskaitītajās aviācijas darbībās un kuri sākas kādas dalībvalsts teritorijā esošā lidlaukā, kā arī tādi, kas ierodas tādā lidlaukā no kādas trešās valsts;

s) “aviācijas vēsturiskās emisijas” ir 2004., 2005. un 2006. kalendārā gada vidējais emisiju apjoms, kuras gaisakuģi ir radījuši, veicot I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības.”;

4) pēc 3. panta iekļauj šādu nodaļu:

“II NODAĻA

AVIĀCIJA

3.a pants

Darbības joma

Šī nodaļa attiecas uz kvotu sadali un piešķiršanu I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām.

3.b pants

Aviācijas darbības

Komisija līdz 2009. gada 2. augustam saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru izstrādā pamatnostādnes, lai sīki interpretētu I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības.

3.c pants

Kopējais kvotu daudzums aviācijai

1. Laikposmam no 2012. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. decembrim kopējais gaisakuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzums atbilst 97 % aviācijas vēsturisko emisiju.

2. Laikposmam, kas minēts 11. panta 2. punktā, sākot no 2013. gada 1. janvāra un, ja pēc 30. panta 4. punktā minētās pārskatīšanas neizdara nekādus grozījumus, – katrā nākamajā laikposmā kopējais gaisakuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzums atbilst 95 % aviācijas vēsturisko emisiju, reizinot ar laikposma gadu skaitu.

Šo procentuālo apjomu var pārskatīt, kad veic šīs direktīvas vispārējo pārskatīšanu.

3. Komisija pārskata kopējo gaisakuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzumu saskaņā ar 30. panta 4. punktu.

4. Komisija līdz 2009. gada 2. augustam pieņem lēmumu par aviācijas vēsturiskajām emisijām, pamatojoties uz labākajiem pieejamiem datiem, tostarp aprēķiniem, kuru pamatā ir esošā informācija par satiksmi. Minēto lēmumu izskata 23. panta 1. punktā minētā komiteja.

3.d pants

Kvotu sadale aviācijai, izmantojot izsoles

1. Šīs direktīvas 3.c panta 1. punktā minētajā laikposmā izsola 15 % kvotu.

2. No 2013. gada 1. janvāra izsola 15 % kvotu. Šo procentuālo apjomu var palielināt, kad veic vispārējo šīs direktīvas pārskatīšanu.

3. Pieņem regulu, kurā ir sīki izstrādāti noteikumi par to, kā dalībvalstis izsola kvotas, kas saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktu vai 3.f panta 8. punktu nav jāpiešķir bez maksas. Kvotu skaits, kuru katrā laikposmā izsola katra valsts, ir proporcionāls attiecīgās valsts daļai no kopējā visām dalībvalstīm atskaites gadā pieļautā par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daudzuma, par ko ziņots saskaņā ar 14. panta 3. punktu un kas pārbaudīts saskaņā ar 15. pantu. Šīs direktīvas 3.c panta 1. punktā minētajam laikposmam atskaites gads ir 2010. gads, un katram turpmākajam 3.c pantā minētajam laikposmam atskaites gads ir kalendārais gads, kas beidzas 24 mēnešus pirms tā laikposma sākuma, uz kuru attiecas izsole.

Minēto regulu, kas ir paredzēta, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

4. Dalībvalstis nosaka kvotu izsolēs iegūto ieņēmumu izmantojumu. Šie ieņēmumi būtu jāizmanto, lai risinātu problēmas, kas saistītas ar klimata pārmaiņām Eiropas Savienībā un trešās valstīs, lai *inter alia* samazinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, pielāgotos klimata pārmaiņām ES un trešās valstīs, jo īpaši jaunattīstības valstīs, finansētu pētniecību un izstrādi pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomā, tostarp jo īpaši aeronautikas un gaisa transporta jomā, samazinātu emisijas ar zemu emisiju transporta palīdzību un segtu Kopienas sistēmas administratīvos izdevumus. Ieņēmumi no izsolēm jo īpaši būtu jāizmanto arī, lai finansētu iemaksas Pasaules Energoefektivitātes un atjaunojamo energoresursu fondā, un pasākumiem, lai izvairītos no mežu izciršanas.

Dalībvalstis informē Komisiju par atbilstīgi šim punktam veiktajiem pasākumiem.

5. Informācija, kas saskaņā ar šo direktīvu sniegta Komisijai, neatbrīvo dalībvalstis no Līguma 88. panta 3. punktā noteiktā paziņošanas pienākuma.

3.e pants

Kvotu sadale un piešķiršana gaisakuģu operatoriem

1. Katrā 3.c pantā minētajā laikposmā ikviens gaisakuģa operators var pieteikties uz to kvotu sadali, kuras sadala bez maksas. Pieteikties var, administrējošās dalībvalsts kompetentajai iestādei darot zināmus pārbaudītus datus par I pielikumā uzskaitīto aviācijas darbību tonnkilometriem, kuras attiecīgais gaisakuģa operators veicis pārraudzības gadā.

Šajā pantā pārraudzības gads ir kalendārais gads, kas beidzas 24 mēnešus pirms tā laikposma sākuma, uz ko pieteikums attiecas saskaņā ar IV un V pielikumu, vai – saistībā ar 3.c panta 1. punktā minēto laikposmu – 2010. gads. Pieteikumu iesniedz vismaz 21 mēnesi pirms tā laikposma sākuma, uz ko tas attiecas, vai – saistībā ar 3.c panta 1. punktā minēto laikposmu – līdz 2011. gada 31. martam.

2. Vismaz 18 mēnešus pirms tā laikposma sākuma, uz ko attiecas pieteikums, vai – saistībā ar 3.c panta 1. punktā minēto laikposmu – līdz 2011. gada 30. jūnijam dalībvalstis Komisijai iesniedz saskaņā ar 1. punktu saņemtos pieteikumus.

3. Vismaz 15 mēnešus pirms katra 3.c panta 2. punktā minētā laikposma sākuma vai – saistībā ar 3.c panta 1. punktā minēto laikposmu – līdz 2011. gada 30. septembrim Komisija aprēķina un pieņem lēmumu, kurā nosaka:

- a) kopējo kvotu daudzumu, kas attiecīgā laikposmā ir sadalāms saskaņā ar 3.c pantu;
- b) to kvotu skaitu, kas saskaņā ar 3.d pantu jāizsola attiecīgā laikposmā;
- c) to kvotu skaitu, kas attiecīgā laikposmā saskaņā ar 3.f panta 1. punktu ir īpašajā rezervē gaisakuģu operatoriem;
- d) to kvotu skaitu, kas attiecīgā laikposmā ir sadalāms bez maksas, no kopējā kvotu daudzuma, par ko pieņemts lēmums saskaņā ar a) apakšpunktu, atņemot b) un c) apakšpunktā minēto kvotu skaitu; un
- e) līmeņatzīmi, kas jāizmanto, sadalot bezmaksas kvotas tādiem gaisakuģu operatoriem, kas iesnieguši Komisijai pieteikumus saskaņā ar 2. punktu.

Šā punkta e) apakšpunktā minēto līmeņatzīmi, kas izteikta kā kvotas uz tonnkilometru, aprēķina, d) apakšpunktā minēto kvotu skaitu dalot ar to tonnkilometru summu, kura ir iekļauta pieteikumos, kas iesniegti Komisijai saskaņā ar 2. punktu.

4. Trijos mēnešos no dienas, kad Komisija ir pieņēmusi lēmumu saskaņā ar 3. punktu, katra administrējošā dalībvalsts aprēķina un publicē:

- a) sadalīto kvotu kopskaitu par attiecīgo laikposmu katram gaisakuģa operatoram, kas saskaņā ar 2. punktu iesniedz pieteikumu Komisijai – ko aprēķina, pieteikumā minēto tonnkilometru skaitu reizinot ar līmeņatzīmi, kas minēta 3. punkta e) apakšpunktā; un
- b) katram gaisakuģa operatoram sadalīto kvotu skaitu par katru gadu – ko nosaka, viņam attiecīgā laikposmā sadalīto kvotu kopskaitu, kas aprēķināts saskaņā ar a) apakšpunktu, dalot ar gadu skaitu laikā, kad gaisakuģa operators ir veicis I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības.

5. Līdz 2012. gada 28. februārim un līdz katra nākamā gada 28. februārim administrējošās dalībvalsts kompetentā iestāde katram gaisakuģa operatoram piešķir kvotu skaitu, kas viņam attiecīgā gadā ir sadalītas saskaņā ar šo pantu vai 3.f pants.

3.f pants

Īpaša rezerve dažiem gaisakuģu operatoriem

1. Katrā no 3.c panta 2. punktā minētajiem laikposmiem 3 % no sadalāmo kvotu kopējā daudzuma atliek īpašā rezervē gaisakuģu operatoriem:

- a) kuri sāk veikt I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības pēc pārraudzības gada, par ko ir iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto laikposmu; vai
- b) kuru tonnkilometru dati gadā palielinās vidēji vairāk nekā par 18 % laikposmā no pārraudzības gada, par ko ir iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto laikposmu, līdz šā laikposma otram kalendārajam gadam;

un kuru darbības saskaņā ar a) apakšpunktu vai papildu darbības saskaņā ar b) apakšpunktu pilnīgi vai daļēji neturpina cita gaisakuģa operatora iepriekš veiktas aviācijas darbības.

2. Gaisakuģa operators, kas atbilst 1. punkta prasībām, var pieteikties uz bezmaksas kvotu sadali no īpašās rezerves, iesniedzot pieteikumu administrējošās dalībvalsts kompetentajai iestādei. Pieteikumu iesniedz līdz 3.c panta 2. punktā paredzētā laikposma trešā gada 30. jūnijam, uz ko tas attiecas.

Gaisakuģa operatoram saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu nedrīkst piešķirt vairāk par 1 000 000 kvotām.

3. Pieteikumā saskaņā ar 2. punktu:

- a) atbilstīgi IV un V pielikumam iekļauj pārbaudītus datus par I pielikumā uzskaitīto aviācijas darbību tonnkilometriem, kuras gaisakuģa operators veic 3.c panta 2. punktā minētā laikposma otrajā kalendārajā gadā, uz ko attiecas pieteikums;
- b) sniedz pierādījumus, ka saskaņā ar 1. punktu ir ievēroti atbilstības kritēriji; un
- c) gadījumā, ja uz gaisakuģa operatoru attiecas 1. punkta b) apakšpunkts, norāda:

i) procentuālo pieaugumu tonnkilometru izteiksmē, kurus ir veicis attiecīgais gaisakuģa operators no pārraudzības gada, par ko iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto laikposmu, līdz šā laikposma otram kalendārajam gadam;

ii) absolūto pieaugumu tonnkilometru izteiksmē, kurus ir veicis attiecīgais gaisakuģa operators no pārraudzības gada, par ko iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto laikposmu, līdz šā laikposma otram kalendārajam gadam; un

iii) absolūto pieaugumu tonnkilometru izteiksmē, kurus ir veicis attiecīgais gaisakuģa operators no pārraudzības gada, par ko iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto laikposmu, līdz šā laikposma otram kalendārajam gadam, – par kādu ir pārsniegts 1. punkta b) apakšpunktā norādītais procentuālais apjoms.

4. Ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc pieteikuma iesniegšanas termiņa beigām saskaņā ar 2. punktu dalībvalstis iesniedz Komisijai saskaņā ar minēto punktu saņemtos pieteikumus.

5. Ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc pieteikuma iesniegšanas termiņa saskaņā ar 2. punktu Komisija pieņem lēmumu par līmeņatzīmi, kas jāizmanto, lai sadalītu bezmaksas kvotas tiem gaisakuģu operatoriem, kuru pieteikumi ir iesniegti Komisijai saskaņā ar 4. punktu.

Ievērojot 6. punktu, līmeņatzīmi aprēķina, īpašajā rezervē esošo kvotu skaitu dalot ar šādu divu skaitļu summu:

- a) tie tonnkilometru dati par 1. punkta a) apakšpunktā minētajiem gaisakuģu operatoriem, kuri iekļauti pieteikumos, kas iesniegti Komisijai saskaņā ar 3. punkta a) apakšpunktu un 4. punktu; un
- b) absolūtais pieaugums tonnkilometru izteiksmē, kas ir lielāks par 1. punkta b) apakšpunktā minēto procentuālo apjomu gaisakuģu operatoriem, uz kuriem attiecas 1. punkta b) apakšpunkts, un kas ir minēts pieteikumos, kuri iesniegti Komisijai saskaņā ar 3. punkta c) apakšpunkta iii) punktu un 4. punktu.

6. Šā panta 5. punktā minētā līmeņatzīme neļauj gadā sadalīt tādu kvotu daudzumu par tonnkilometru, kurš pārsniedz kvotu daudzumu, ko gaisakuģu operatoriem gadā sadala par tonnkilometru saskaņā ar 3.e panta 4. punktu.

7. Trīs mēnešos no dienas, kad Komisija ir pieņēmusi lēmumu saskaņā ar 5. punktu, katra administrējošā dalībvalsts aprēķina un publicē:

- a) no īpašās rezerves sadalītās kvotas katram gaisakuģa operatoram, kas saskaņā ar 4. punktu iesniedzis pieteikumu Komisijai. Šo sadalījumu aprēķina, 5. punktā minēto līmeņatzīmi reizinot šādi:
 - i) ja uz gaisakuģa operatoru attiecas 1. punkta a) apakšpunkts, reizina ar Komisijai saskaņā ar 3. punkta a) apakšpunktu un 4. punktu iesniegtajā pieteikumā uzrādīto tonnkilometru skaitu;
 - ii) ja uz gaisakuģa operatoru attiecas 1. punkta b) apakšpunkts, reizina ar absolūto pieaugumu tonnkilometru izteiksmē, kas ir lielāks par 1. punkta b) apakšpunktā minēto procentuālo apjomu un kas ir minēts pieteikumā, kurš iesniegts Komisijai saskaņā ar 3. punkta c) apakšpunkta iii) punktu un 4. punktu; un
- b) katra gada kvotu sadali katram gaisakuģa operatoram, ko nosaka, viņam saskaņā ar a) apakšpunktu sadalītās kvotas dalot ar 3.c panta 2. punktā minēto visu to kalendāro gadu skaitu laikposmā, uz ko attiecas kvotu sadale.

8. Dalībvalstis izsola visas nesadalītās īpašās rezerves kvotas.

9. Komisija var ieviest sīki izstrādātus noteikumus par īpašās rezerves izmantošanu saskaņā ar šo pantu, tostarp

izvērtējumu par to atbilstības kritēriju ievērošanu, kuri paredzēti saskaņā ar 1. punktu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

3.g pants

Pārraudzības un ziņošanas plāni

Administrējošā dalībvalsts nodrošina, ka visi gaisakuģu operatori iesniedz attiecīgās dalībvalsts kompetentajai iestādei pārraudzības plānu, kurā izklāstīti pasākumi, lai pārraudzītu un ziņotu par emisijām un tonnkilometru datiem saskaņā ar 3.e pantu tā piemērošanas nolūkos, kā arī to, ka kompetentā iestāde tādus plānus apstiprina saskaņā ar pamatnostādnēm, kas pieņemtas saskaņā ar 14. pantu.”;

- 5) iekļauj šādu virsrakstu un pantu:

“III NODAĻA

STACIONĀRAS IEKĀRTAS

3.h pants

Darbības joma

Šo nodaļu piemēro siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju atļaujām, kā arī kvotu sadalei un piešķiršanai par I pielikumā uzskaitītajām darbībām, kas nav aviācijas darbības.”;

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

“e) saistības četros mēnešos pēc gada beigām nodot kvotas, kas nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas un kas ir līdzvērtīgas iekārtas kopējai emisijai attiecīgā kalendārā gada laikā, kuras pārbaudītas saskaņā ar 15. pantu.”;

- 7) pēc 11. panta iekļauj šādu virsrakstu:

“IV NODAĻA

NOTEIKUMI, KO PIEMĒRO AVIĀCIJAI UN STACIONĀRĀM IEKĀRTĀM”;

- 8) direktīvas 11.a pantā iekļauj šādu punktu:

“1.a Laikposmā, kas minēts 3.c panta 1. punktā, gaisakuģu operatori var izmantot SES un ESV līdz 15 % no tā kvotu skaita, kas tiem ir jānodod saskaņā ar 12. panta 2.a punktu.

Turpmākos laikposmos SES un ESV procentuālo apjomu, ko var izmantot aviācijas darbībām, pārskata, kad veic šīs direktīvas vispārējo pārskatīšanu, kā arī – ņemot vērā starptautiskā klimata pārmaiņu režīma attīstību.

Komisija publicē attiecīgo procentuālo apjomu vismaz sešus mēnešus pirms katra 3.c pantā minētā laikposma sākuma.”;

9) direktīvas 11.b panta 2. punktā vārdu “iekārtas” aizstāj ar vārdu “darbības”;

10) direktīvas 12. pantu groza šādi:

a) 2. punktā pēc vārda “lai” iekļauj vārdus “varētu pildīt gaisakuģa operatora pienākumus saskaņā ar 2.a punktu vai”;

b) iekļauj šādu punktu:

“2.a Administrējošās dalībvalstis nodrošina, ka līdz katra gada 30. aprīlim katrs gaisakuģa operators nodod tādu kvotu skaitu, kas ir līdzvērtīgs emisiju kopapjomam iepriekšējā kalendārajā gadā no tām I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, kurās viņš ir gaisakuģa operators, to pārbaudot saskaņā ar 15. pantu. Dalībvalstis nodrošina, ka kvotas, ko nodod saskaņā ar šo punktu, pēc tam anulē.”;

c) 3. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“3. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz katra gada 30. aprīlim katras iekārtas operators nodod tādu kvotu, kas nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas, skaitu, kurš līdzvērtīgs attiecīgās iekārtas kopējam emisijas apjomam iepriekšējā kalendārajā gadā, kas pārbaudīts saskaņā ar 15. pantu, un ka šīs kvotas pēc tam tiek anulētas.”;

11) direktīvas 13. panta 3. punktā vārdus “12. panta 3. punktu” aizstāj ar vārdiem “12. panta 2.a vai 3. punktu”;

12) direktīvas 14. pantu groza šādi:

a) 1. punkta pirmajā teikumā:

i) pēc vārdiem “darbību radītajām siltumnīcas efektu izraisošajām gāzēm” iekļauj vārdus “un par tonnkilometru datiem 3.e un 3.f panta pieteikuma vajadzībām”;

ii) svītrot vārdus “līdz 2003. gada 30. septembrim”;

b) 3. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“3. Dalībvalstis nodrošina, ka visi operatori vai gaisakuģu operatori saskaņā ar pamatnostādņēm pēc attiecīgā gada beigām ziņo kompetentajai iestādei par emisiju katra kalendārā gada laikā no iekārtas vai – no 2010. gada 1. janvāra – no gaisakuģa, ko tie ekspluatē.”;

13) direktīvas 15. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“15. pants

Pārbaude

Dalībvalstis nodrošina to, ka ziņojumus, ko operatori un gaisakuģu operatori iesniedz saskaņā ar 14. panta 3. punktu, pārbauda saskaņā ar V pielikumā noteiktajiem kritērijiem un jebkādiem sīki izstrādātiem noteikumiem, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar šo pantu, un ka par tiem informē kompetento iestādi.

Dalībvalstis nodrošina to, ka operators vai gaisakuģa operators, kura ziņojums līdz katra gada 31. martam attiecībā uz iepriekšējā gada emisiju nav atzīts par apmierinošu saskaņā ar V pielikuma kritērijiem un sīki izstrādātiem noteikumiem, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar šo pantu, nevar turpmāk pārskaitīt kvotas, kamēr attiecīgā operatora vai gaisakuģa operatora ziņojums nav pārbaudīts un atzīts par apmierinošu.

Komisija saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru var pieņemt sīki izstrādātus noteikumus par to, kā pārbaudīt ziņojumus, ko gaisakuģu operatori iesniedz saskaņā ar 14. panta 3. punktu, kā arī saskaņā ar 3.e un 3.f pantu iesniegtos pieteikumus, tostarp pārbaudes procedūras, kas pārbaudītajiem jāizmanto.”;

14) direktīvas 16. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktā svītrot vārdus “vēlākais līdz 2003. gada 31. decembrim”;

b) panta 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“2. Dalībvalstis nodrošina to operatoru un gaisakuģu operatoru nosaukumu publicēšanu, kuri pārkāpj šīs direktīvas prasības par kvotu nodošanu pietiekamā daudzumā.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka visi operatori un gaisakuģu operatori, kuri līdz katra gada 30. aprīlim nenodod kvotas, kas nosegtu emisiju iepriekšējā gada laikā, maksā sodanādu par emisijas apjoma pārsniegšanu. Soda-nauda par emisijas apjoma pārsniegšanu ir EUR 100 par katru emitēto tonnu oglekļa dioksīda ekvivalenta, par kuru operators nav nodevis kvotas. Sodanādas nomaksāšana par emisijas apjoma pārsniegšanu neatbrīvo operatoru vai gaisakuģa operatoru no pienākuma, nododot kvotas par nākamo kalendāro gadu, nodot tādu kvotu daudzumu, kas nosegtu pārsniegto emisijas apjomu.”;

c) iekļauj šādus punktus:

“5. Ja gaisakuģa operators nepilda šīs direktīvas uzliktās saistības un ja citi izpildes pasākumi nav nodrošinājuši izpildi, tā administrējošā dalībvalsts var lūgt Komisiju pieņemt lēmumu par darbības aizliegumu attiecīgajam gaisakuģa operatoram.

6. Administrējošās dalībvalsts lūgumā, ko iesniedz saskaņā ar 5. punktu, iekļauj:

a) pierādījumu, ka gaisakuģa operators nav izpildījis šajā direktīvā paredzētās saistības;

b) informāciju par attiecīgās dalībvalsts veiktām izpildes darbībām;

c) pamatojumu darbības aizlieguma piemērošanai Kopienā; un

d) ieteikumu, cik plašam jābūt darbības aizliegumam Kopienas mērogā, un visus citus nosacījumus, kas būtu jāpiemēro.

7. Komisija, saņemusi tai adresētos lūgumus, kā minēts 5. punktā, informē citas dalībvalstis ar to pārstāvju 23. panta 1. punktā minētajā komitejā starpniecību un saskaņā ar komitejas reglamentu.

8. Ja ir iespējams un ja tas ir lietderīgi, pirms pieņemt lēmumu pēc lūguma saskaņā ar 5. punktu, apspriežas ar iestādēm, kas atbild par attiecīgā gaisakuģa operatora

reglamentējošu kontroli. Ja vien iespējams, rīko Komisijas un dalībvalstu kopīgas konsultācijas.

9. Komisijai apsverot, vai pieņemt lēmumu pēc lūguma saskaņā ar 5. punktu, tā attiecīgajam gaisakuģa operatoram atklāj būtiskus faktus un apsvērumus, kas ir tāda lēmuma pamatā. Attiecīgajam gaisakuģa operatoram dod iespēju iesniegt Komisijai rakstiskus komentārus 10 darbdienās no informācijas atklāšanas dienas.

10. Pēc dalībvalsts lūguma Komisija saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru var pieņemt lēmumu par darbības aizlieguma piemērošanu attiecīgajam gaisakuģa operatoram.

11. Katra dalībvalsts savā teritorijā izpilda visus lēmumus, kas pieņemti saskaņā ar 10. punktu. Tās informē Komisiju par visiem pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu šādus lēmumus.

12. Attiecīgā gadījumā ievieš sīki izstrādātus noteikumus attiecībā uz šajā pantā minēto procedūru. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”;

15) iekļauj šādus pantus:

“18.a pants

Administrējošā dalībvalsts

1. Administrējošā dalībvalsts gaisakuģa operatoram ir:

a) dalībvalsts, kas izsniegusi darbības licenci attiecīgajam gaisakuģa operatoram, ja gaisakuģa operatoram ir spēkā esoša darbības licence, ko kāda dalībvalsts ir izdevusi saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par aviopārvadātāju licencēšanu (*); un

b) visos citos gadījumos – dalībvalsts ar lielāko aprēķināto par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daudzumu lidojumos, ko bāzes gadā veicis attiecīgais gaisakuģa operators.

2. Ja jebkura 3.c pantā minētā laikposma pirmajos divos gados neviens par aviācijas emisijām uzskatāmu emisiju daudzums lidojumos, ko veicis gaisakuģa operators, uz kuru attiecas šā panta 1. punkta b) apakšpunkts, nav attiecināts uz tā administrējošo dalībvalsti, konkrēto gaisakuģa operatoru nākamajā laikposmā nodod citai administrējošajai dalībvalstij. Jaunā administrējošā dalībvalsts ir tā dalībvalsts, kurai ir lielākais aprēķinātais par aviācijas emisijām uzskatāmo emisiju daudzums lidojumos, ko attiecīgais gaisakuģa operators ir veicis iepriekšējā laikposma divos pirmajos gados.

3. Pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju, Komisija:

a) līdz 2009. gada 1. februārim publicē to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri no 2006. gada 1. janvāra ir veikuši I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti saskaņā ar 1. punktu; un

b) līdz katra nākamā gada 1. februārim atjaunina sarakstu, lai iekļautu gaisakuģu operatorus, kas vēlāk ir veikuši I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības.

4. Komisija saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru var izstrādāt pamatnostādnes par gaisakuģu operatoru pārvaldību, ko saskaņā ar šo direktīvu veic administrējošās dalībvalstis.

5. Šā panta 1. punktā bāzes gads ir darbības pirmais kalendārais gads tādiem gaisakuģu operatoriem, kas Kopienā ir sākuši darbību pēc 2006. gada 1. janvāra, un visos pārējos gadījumos – kalendārais gads, kas sākas 2006. gada 1. janvārī.

18.b pants

Eurocontrol sniegts atbalsts

Lai Komisija varētu veikt pienākumus saskaņā ar 3.c panta 4. punktu un 18.a pantu, tā var lūgt Eurocontrol vai citas atbilstīgas organizācijas atbalstu un šajā nolūkā slēgt attiecīgus nolīgumus ar minētajām organizācijām.

(*) OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.;

16) direktīvas 19. panta 3. punktu groza šādi:

a) pēdējo teikumu aizstāj ar šādu teikumu:

“Minētajā regulā arī ietver noteikumus par SES un ESV izmantošanu un identifikāciju Kopienas sistēmā un šādas izmantošanas līmeņa pārraudzību, kā arī noteikumus, lai ņemtu vērā aviācijas darbību iekļaušanu Kopienas sistēmā.”;

b) pievieno šādu daļu:

“Regula par standartizētu un drošu reģistru sistēmu nodrošina, ka gaisakuģu operatoru nodotās kvotas, SES un ESV uz dalībvalstu norakstīšanas kontiem Kioto protokola pirmajam saistību laikposmam pārskaita vienīgi tādā apjomā, ciktāl minētās kvotas, SES un ESV atbilst emisijām, kuras ir iekļautas dalībvalsts valsts saraksta attiecīgā laikposma kopsummā.”;

17) direktīvas 23. panta 3. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”;

18) iekļauj šādu pantu:

“25.a pants

Trešo valstu veikti pasākumi, lai mazinātu aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām

1. Ja kāda trešā valsts paredz pasākumus, lai mazinātu to lidojumu ietekmi uz klimata pārmaiņām, kuri izlido no attiecīgās valsts un nolaižas Kopienā, Komisija, apspriedusies ar attiecīgo trešo valsti un dalībvalstīm, kas ir 23. panta 1. punktā minētajā komitejā, apsver pieejamās iespējas, lai nodrošinātu Kopienas sistēmas un šīs valsts pasākumu optimālu mijiedarbību.

Vajadzības gadījumā Komisija var pieņemt grozījumus, lai paredzētu noteikumus, ka lidojumus, kas veikti no attiecīgās trešās valsts, svītrot no I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, vai lai attiecībā uz aviācijas darbībām, kuras uzskaitītas I pielikumā, noteiktu jebkurus citus grozījumus, kas prasīti nolīgumā saskaņā ar šā punkta ceturto daļu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 23. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Komisija var ierosināt Eiropas Parlamentam un Padomei jebkādu citu grozījumu šajā direktīvā.

Komisija vajadzības gadījumā var arī ieteikt Padomei sākt sarunas saskaņā ar Līguma 300. panta 1. punktu, lai ar attiecīgo trešo valsti slēgtu nolīgumu.

2. Kopiena un tās dalībvalstis turpina centienus panākt vienošanos par pasaules mēroga pasākumiem, lai samazinātu aviācijas radīto siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju apjomu. Ņemot vērā jebkādu tādu vienošanos, Komisija izvērtē, vai ir jāveic grozījumi šajā direktīvā, ciktāl tā attiecas uz gaisakuģu operatoriem.”;

19) direktīvas 28. pantu groza šādi:

a) panta 3. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“b) kura ir atbildīga par kvotu, kas nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas, nodošanu atbilstīgi kopējai iekārtu emisiju kopfondā, atkāpjoties no 6. panta 2. punkta e) apakšpunkta un 12. panta 3. punkta; un”;

b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“4. Uz pilnvaroto personu attiecas sankcijas, kas piemērojamas par prasību neievērošanu attiecībā uz kvotu, kuras nav saskaņā ar II nodaļu piešķirtās kvotas, nodošanu pietiekamā daudzumā, lai nosegtu kopējo emisijas apjomu no iekārtām, kas veido kopfondu, atkāpjoties no 16. panta 2., 3. un 4. punkta.”;

20) direktīvas 30. pantam pievieno šādu punktu:

“4. Komisija līdz 2014. gada 1. decembrim, pamatojoties uz šīs direktīvas īstenošanas pārraudzību un pieredzi, pārskata šīs direktīvas darbību saistībā ar I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām un vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei saskaņā ar Līguma 251. pantu. Komisija jo īpaši izvērtē:

a) direktīvas rezultātus un ietekmi uz vispārējo Kopienas sistēmas darbību;

b) aviācijas kvotu tirdzniecības sistēmas darbību, jo īpaši – ņemot vērā iespējamus tirgus darbības traucējumus;

c) Kopienas sistēmas efektivitāti no vides viedokļa un to, kādā apjomā būtu jāsamazina saskaņā ar 3.c pantu gaisakuģu operatoriem sadalīto kvotu kopējais daudzums atbilstīgi vispārējiem ES emisiju apjoma samazināšanas mērķiem;

d) Kopienas sistēmas ietekmi uz aviācijas nozari, tostarp konkurētspējas jautājumiem, jo īpaši ņemot vērā ārpus ES īstenoto klimata pārmaiņu novēršanas politiku ietekmi;

e) īpašās rezerves turpmāku saglabāšanu attiecībā uz gaisakuģu operatoriem, ņemot vērā iespējamu visas nozares izaugsmes tempu konvergenci;

f) Kopienas sistēmas ietekmi uz Kopienas salu, izolētu reģionu, perifēro reģionu un attālāko reģionu strukturālo atkarību no gaisa transporta;

g) to, vai būtu jāiekļauj vārtejas sistēma, lai atvieglotu kvotu tirdzniecību starp gaisakuģu operatoriem un iekārtu operatoriem, vienlaikus nodrošinot to, ka nekādi darījumi neizraisa gaisakuģu operatoru kvotu neto pārskaitījumus iekārtu operatoriem;

h) to, kāda ietekme ir neiekļaušanas robežvērtībām, kā noteikts I pielikumā, attiecībā uz sertificēto maksimālo pacelšanās masu un lidojumu skaitu, ko gaisakuģa operators veic gada laikā; un

i) to, kāda ir ietekme dažu tādu lidojumu atbrīvošanai no Kopienas sistēmas, kas veikti, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, kurš uzlikts saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (*);

j) attīstību, tostarp turpmākas attīstības iespējas aviācijas energoefektivitātes jomā, un jo īpaši sasniegumus ACARE (Eiropas Aeronautikas pētniecības konsultatīvās padomes) noteiktā mērķa – izstrādāt un demonstrēt tehnoloģijas, kas līdz 2020. gadam spēj samazināt degvielas patēriņu par 50 %, – sasniegšanā un to, vai ir vajadzīgi turpmāki pasākumi energoefektivitātes palielināšanai;

k) zinātniskās izpratnes attīstību par klimata pārmaiņu ietekmi uz aviācijas radītajām izplūdes grīstēm un spalvu mākoņiem, lai varētu ierosināt efektīvus pārmaiņu mazināšanas pasākumus.

Komisija attiecīgi iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.

(*) OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.”;

21) pēc 30. panta iekļauj šādu virsrakstu:

“V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI”;

22) I, IV un V pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2010. gada 2. februārim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva. Komisija par to informē dalībvalstis.

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, 2008. gada 19. novembrī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
J.-P. JOUYET

PIELIKUMS

Direktīvas 2003/87/EK I, IV un V pielikumu groza šādi:

1) I pielikumu groza šādi:

a) nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

“DARBĪBU KATEGORIJAS, UZ KO ATTIECAS ŠĪ DIREKTĪVA”;

b) 2. punktā pirms tabulas iekļauj šādu daļu:

“No 2012. gada 1. janvāra par aviācijas darbībām uzskata visus lidojumus uz lidlauku vai no lidlauka, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz ko attiecas Līgums.”;

c) pievieno šādu darbību kategoriju:

“Aviācija

Lidojumi no lidlauka vai uz lidlauku, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums.

Pie šīs darbības nepieder:

- a) lidojumi, ko veic vienīgi valstu, kuras nav Eiropas Savienības dalībvalstis, valdošo monarhu un viņu tuvāko radnieku, valstu vadītāju, valdību vadītāju un valdību ministru pārvadāšanai oficiālos komandējumos, ja tas ir pamatots ar atbilstīgu statusa norādi lidojumu plānā;
- b) militāri lidojumi ar militārām lidmašīnām, kā arī muitas un policijas veikti lidojumi;
- c) lidojumi, kas saistīti ar meklēšanas un glābšanas darbībām, ugunsdzēsības lidojumi, lidojumi, ko veic humāniem mērķiem, un ātrās medicīniskās palīdzības lidojumi, ko atļāvuši attiecīga kompetentā iestāde;
- d) visi lidojumi, ko veic vienīgi saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, kā paredzēts Čikāgas konvencijas 2. pielikumā;
- e) lidojumi, kas beidzas lidlaukā, kurā gaisakuģis ir sācis lidojumu, un attiecīgā lidojuma laikā nav nosēdies;
- f) mācību lidojumi, kurus veic vienīgi nolūkā iegūt licenci vai konkrētu kategoriju, kuros piedalās tikai pilota kabīnes apkalpe, ja tas ir pamatots ar atbilstīgu piezīmi lidojumu plānā un ja lidojums nav pasažieru un/vai kravas pārvadāšanas pakalpojums, gaisakuģu pārlidojums vai gaisakuģu nogāde;
- g) lidojumi, ko veic vienīgi tādēļ, lai veiktu zinātniskus pētījumus vai pārbaudītu, testētu vai sertificētu gaisakuģi vai tā iekārtas neatkarīgi no tā, vai attiecīgās iekārtas izmanto lidojumā vai uz zemes;
- h) lidojumi, ko veic ar gaisakuģiem, kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 5 700 kg;
- i) lidojumi, ko veic, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumiem, kuri noteikti saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2408/92 attiecībā uz maršrutiem tālākajos reģionos, kā noteikts Līguma 299. panta 2. punktā, vai uz maršrutiem, kur piedāvātā kapacitāte nepārsniedz 30 000 sēdvietu gadā; un
- j) lidojumi, uz kuriem attiektos šī darbība, ja nebūtu šā punkta, un kurus veic komerciāls gaisa transporta operators, kas vai nu:
 - trijos secīgos četru mēnešu laikposmos veic mazāk par 243 lidojumiem laikposmā; vai
 - veic lidojumus, kuru ikgadējās kopējās oglekļa dioksīda emisijas nepārsniedz 10 000 tonnu gadā.

Saskaņā ar šo punktu no šīs direktīvas piemērošanas jomas nedrīkst izslēgt lidojumus, ko veic vienīgi dalībvalstu valdošo monarhu un viņu tuvāko radnieku, valstu vadītāju, valdību ministru pārvadāšanai oficiālos komandējumos.”

Oglekļa dioksīds

2) IV pielikumu groza šādi:

a) pēc pielikuma virsraksta iekļauj šādu apakšvirsrakstu:

“A DAĻA – Stacionāru iekārtu radītu emisiju pārraudzība un ziņojumi par to”;

b) pievieno šādu B daļu:

“B DAĻA – Aviācijas darbībās radīto emisiju pārraudzība un ziņojumi par to

Oglekļa dioksīda emisiju pārraudzība

Emisijas pārrauga, izmantojot aprēķinus. Emisijas aprēķina pēc formulas:

degvielas patēriņš × emisiju koeficients.

Degvielas patēriņā ieskaita arī degvielu, ko patērējusi jaudas palīgiekārtā. Ja iespējams, izmanto katra lidojuma faktisko degvielas patēriņu, un to aprēķina, izmantojot šādu formulu:

degvielas daudzums gaisakuģa degvielas tvertnēs, kad ir iepildīta visa lidojuma degviela, mīnus degvielas daudzums gaisakuģa degvielas tvertnēs, kad ir uzpildīta visa nākamajam lidojumam vajadzīgā degviela, plus attiecīgais šim nākamajam lidojumam vajadzīgais uzpildāmās degvielas daudzums.

Ja nav pieejami dati par faktisko degvielas patēriņu, tad degvielas patēriņa aprēķināšanai izmanto standartizētu pakāpju metodi un aprēķinu veic, pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju.

Izmanto IPCC emisiju standarta koeficientus, kas ietverti IPCC 2006. gada Saraksta pamatnostādņēs vai šo pamatnostādņu turpmākos atjauninājumos, ja vien precīzāki nav uz konkrēto darbību īpaši attiecināti emisiju koeficienti, ko noteikušas neatkarīgas akreditētas laboratorijas, izmantojot apstiprinātas analītiskas metodes. Emisiju koeficients biomasai ir nulle.

Par katru lidojumu un katru degvielu veic atsevišķus aprēķinus.

Ziņojumi par emisijām

Katrs gaisakuģa operators ziņojumā, ko iesniedz saskaņā ar 14. panta 3. punktu, ietver šādu informāciju:

A. Gaisakuģa operatora identifikācijas dati, tostarp:

- gaisakuģa operatora nosaukums,
- administrējošā dalībvalsts,
- adrese, tostarp pasta indekss un valsts, kā arī kontaktadrese administrējošajā dalībvalstī, ja adrese atšķiras,
- gaisakuģu reģistrācijas numuri un gaisakuģu tipi, ko izmanto laikā, uz kuru attiecas ziņojums, lai veiktu I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru,
- gaisakuģa operatora apliecības un darbības licences numurs un izdevējiestāde, saskaņā ar ko ir veiktas I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru,
- kontaktpersonas adrese, tālruna numurs, faksa numurs un e-pasta adrese un
- gaisakuģa īpašnieka nosaukums.

B. Katra tipa degvielai, kam aprēķināts emisiju apjoms, norāda šādus datus:

- degvielas patēriņš,
- emisiju koeficients,

- emisiju kopējais daudzums no visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisakuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības,
- emisiju kopējais daudzums no:
 - visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisakuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, un kas veikti no lidlauka kādas dalībvalsts teritorijā uz lidlauku tās pašas dalībvalsts teritorijā,
 - visiem citiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisakuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības,
- emisiju kopējais daudzums no visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisakuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, un kuras:
 - ir sāktas katrā dalībvalstī un
 - ir beigtas katrā dalībvalstī no kādas trešās valsts,
- nenoteiktība.

Tonnkilometru datu pārraudzība saskaņā ar 3.e pantu un 3.f pantu

Lai pieteiktos kvotu sadalei saskaņā ar 3.e panta 1. punktu vai 3.f panta 2. punktu, aviācijas darbību apjomu aprēķina tonnkilometros, izmantojot šādu formulu:

tonnkilometri = attālums × kravas masa,

kur:

“attālums” ir lielā loka attālums starp izlidošanas lidlauku un ielidošanas lidlauku, pie kā pieskaita fiksētu papildu koeficientu – 95 km; un

“kravas masa” ir pārvadātās kravas, pasta un pasažieru kopējā masa.

Lai aprēķinātu kravas masu:

- pasažieru skaits ir personu skaits gaisakuģī, no kā atņemts apkalpes locekļu skaits,
- gaisakuģa operators var izvēlēties izmantot vai nu pasažieru un reģistrētās bagāžas faktisko masu, vai standartmasu, kas uzrādīta masas un līdzsvara dokumentācijā attiecīgajiem lidojumiem, vai arī standarta vērtību – 100 kg vienam pasažierim un viņa reģistrētajai bagāžai.

Ziņošana par tonnkilometru datiem saskaņā ar 3.e pantu un 3.f pantu

Saskaņā ar 3.e panta 1. punktu vai 3.f panta 2. punktu katrs gaisakuģa operators pieteikumā ietver šādu informāciju:

A. Gaisakuģa operatora identifikācijas dati, tostarp:

- gaisakuģa operatora nosaukums,
- administrējošā dalībvalsts,
- adrese, t. i., pasta indekss un valsts, kā arī kontaktadrese administrējošajā dalībvalstī, ja adrese ir cita,
- gaisakuģu reģistrācijas numuri un gaisakuģu tipi, kas izmantoti gadā, uz ko attiecas ziņojums, veicot I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru,

- gaisakuģa operatora apliecības un darbības licences numurs un izdevējietāde, ar kuru saskaņā ir veiktas I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kas attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru,
- kontaktpersonas adrese, tālruna numurs, faksa numurs un e-pasta adrese un
- gaisakuģa īpašnieka nosaukums.

B. Tonnkilometru dati:

- lidojumu skaits katrā lidlauku pāri,
- pasažierkilometru skaits katrā lidlauku pāri,
- tonnkilometru skaits katrā lidlauku pāri,
- metode, kas izvēlēta, lai aprēķinātu pasažieru un reģistrētās bagāžas masu,
- tonnkilometru kopskaits visos lidojumos, kas veikti attiecīgā ziņojuma gadā un kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, kuras attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru.”;

3) V pielikumu groza šādi:

a) pēc virsraksta iekļauj šādu apakšvirsrakstu:

“A DAĻA – Stacionāru iekārtu radīto emisiju pārbaude”;

b) pievieno šādu B daļu:

“B DAĻA – Aviācijas darbību radīto emisiju pārbaude

13. Šajā pielikumā izklāstītos pamatprincipus un metodes piemēro, lai pārbaudītu ziņojumus par emisijām no lidojumiem, kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām.

Šim nolūkam:

- a) 3. punktā ar atsauci uz operatoru saprot atsauci uz gaisakuģa operatoru un minētā punkta c) apakšpunktā ar atsauci uz iekārtu saprot atsauci uz gaisakuģi, kas izmantots, lai veiktu aviācijas darbības, uz kurām attiecas ziņojums;
- b) 5. punktā ar atsauci uz iekārtu saprot atsauci uz gaisakuģa operatoru;
- c) 6. punktā ar atsauci uz darbībām, kas veiktas iekārtā, saprot atsauci uz aviācijas darbībām, uz kurām attiecas ziņojums un kuras ir veicis gaisakuģa operators;
- d) 7. punktā ar atsauci uz iekārtas atrašanās vietu saprot atsauci uz vietām, ko izmanto gaisakuģa operators, lai veiktu aviācijas darbības, uz kurām attiecas ziņojums;
- e) 8. un 9. punktā ar atsaucēm uz emisiju avotiem iekārtās saprot atsauci uz gaisakuģi, par ko ir atbildīgs gaisakuģa operators; un
- f) 10. un 12. punktā ar atsaucēm uz operatoru saprot atsauci uz gaisakuģa operatoru.

Papildu noteikumi par aviācijas emisiju ziņojumu pārbaudi

14. Pārbaudītājs jo īpaši pārliecinās, vai:

- a) ir ņemti vērā visi lidojumi, kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām. Veicot šo uzdevumu, pārbaudītājs izmanto informāciju no grafikiem un citu informāciju par gaisakuģa operatora veiktiem pārvaļājumiem, arī informāciju, ko minētais operators lūdzis no Eurocontrol;
- b) informācija par kopējo degvielas patēriņu kopumā atbilst informācijai par gaisakuģim, kas veic aviācijas darbības, iegādāto vai kā citādi piegādāto degvielu.

Papildu noteikumi par to, kā pārbaudīt tonnkilometru datus, kas ir iesniegti saskaņā ar 3.e un 3.f pantu

15. Šajā pielikumā izklāstītos pamatprincipus un metodes, lai pārbaudītu ziņojumus par emisijām saskaņā ar 14. panta 3. punktu, vajadzības gadījumā piemēro arī, lai atbilstīgi pārbaudītu aviācijas tonnkilometru datus.
 16. Pārbaudītājs jo īpaši pārlicinās, vai saskaņā ar 3.e panta 1. punktu un 3.f panta 2. punktu iesniegtajā gaisakuģa operatora pieteikumā ir ņemti vērā tikai lidojumi, kas ir faktiski notikuši un kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, par kurām ir atbildīgs gaisakuģa operators. Veicot šo uzdevumu, pārbaudītājs izmanto informāciju no grafikiem un citu informāciju par gaisakuģa operatora veiktiem pārvadājumiem, arī informāciju, ko minētais operators lūdzis no *Eurocontrol*. Turklāt pārbaudītājs pārlicinās, ka gaisakuģa operatora uzrādītā kravas masa atbilst pierakstiem par kravas masu, kurus attiecīgais gaisakuģa operators glabā drošības vajadzībām."
-