



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2021. gada 16. jūlijā  
(OR. en)

---

---

Starpiestāžu lieta:  
2021/0211(COD)

---

---

10875/21  
ADD 1

CLIMA 193  
ENV 528  
ENER 328  
TRANS 477  
AGRI 356  
COMPET 555  
ECOFIN 746  
CODEC 1099

## PRIEKŠLIKUMS

---

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 15. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 551 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 551 *final*.

---

Pielikumā: COM(2021) 551 *final*



Briselē, 14.7.2021.  
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,**

**ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -  
{SWD(2021) 602 final}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

**Paziņojumā “Eiropas zaļais kurss”**<sup>1</sup> ir izklāstīta jauna ES izaugsmes stratēģija, kas tiecas ES pārveidot par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku. Tajā vēlreiz ir apstiprināts Komisijas mērķis palielināt klimata mērķrādītājus un līdz 2050. gadam padarīt Eiropu par pirmo klimatneitrālo pasaules daļu. Tā mērķis ir arī aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Ņemot vērā Covid-19 pandēmijas ļoti lielo ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību, dzīves un darba apstākļiem un labbūtību, Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un vērtība ir tikai palielinājusies.

Klimata pārmaiņu apkarošana ir neatliekams uzdevums. Saskaņā ar Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (*IPCC*) īpašajā ziņojumā izklāstītajām zinātnes atziņām ap 2050. gadu ir jāpanāk, ka CO<sub>2</sub> neto emisijas visā pasaulē ir nulles līmenī, un gadsimta otrajā pusē pēc iespējas drīzāk jāpanāk neitralitāte arī visu citu siltumnīcefekta gāzu jomā. Šis neatliekamais uzdevums liek ES aktīvāk rīkoties un uzņemties vadošo lomu pasaulē, līdz 2050. gadam kļūstot klimatneitrālai. Šis mērķis ir izklāstīts paziņojumā **“Tīru planētu — visiem!** Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku”<sup>2</sup>.

Pamatojoties uz Eiropas zaļā kursa stratēģiju un visaptverošu ietekmes novērtējumu, Komisijas 2020. gada septembra paziņojumā **“Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana”**<sup>3</sup> (“2030. gada klimata mērķrādītāja plāns”) ir ierosināts izvirzīt augstākus ES mērķus un nākt klajā ar visaptverošu plānu Eiropas Savienības 2030. gadam noteiktā saistošā neto emisiju samazinājuma mērķrādītāja atbildīgai paaugstināšanai līdz vismaz 55 %. Pašlaik palielinot 2030. gadam noteikto mērķrādītāju, tiks sniegta politikas veidotājiem un investoriem nepieciešamā noteiktība, lai nākamajos gados pieņemtajos lēmumos netiktu iekļauti tādi emisiju līmeņi, kas neatbilst ES mērķim līdz 2050. gadam kļūt klimatneitrālai. 2030. gada mērķrādītājs atbilst Parīzes nolīguma mērķim globālo temperatūras pieaugumu ierobežot krietni zem 2 °C atzīmes un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C.

Eiropadome savā 2020. gada decembra sanāksmē apstiprināja jauno ES 2030. gadam noteikto saistošo mērķrādītāju<sup>4</sup>. Tā arī aicināja Komisiju *“izvērtēt, kā visas ekonomikas nozares*

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>4</sup> Eiropadomes 2020. gada 10. un 11. decembra secinājumi, dokuments EUCO 22/20, CO EUR 17, CONCL 8.

*vislabāk var sniegt ieguldījumu 2030. gada mērķa sasniegšanā, un iesniegt vajadzīgos priekšlikumus kopā ar padziļinātu analīzi par ietekmi uz vidi, ekonomiku un sociālo jomu dalībvalstu līmenī, ņemot vērā nacionālos enerģētikas un klimata plānus un pārskatot pieejamo elastību”.*

Lai to nodrošinātu, **Eiropas Klimata akts**<sup>5</sup>, par kuru panākta vienošanās ar likumdevējiem, padara ES klimatneitralitātes mērķi par juridiski saistošu un palielina 2030. gadam noteikto mērķrādītāju, paredzot, ka neto emisijām līdz 2030. gadam jāsamazinās par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

Lai dotos Eiropas Klimata aktā ierosinātajā virzienā un panāktu 2030. gadam noteiktā vērienīgākā mērķa sasniegšanu, Komisija ir pārskatījusi pašlaik spēkā esošos klimata un enerģētikas tiesību aktus, kuri līdz 2030. gadam ļautu siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt tikai par 40 % un līdz 2050. gadam — par 60 %. Šī tiesību aktu pakete “**Gatavi mērķrādītājam 55 %**”, par kuru tika paziņots 2030. gada klimata mērķrādītāja plānā, ir visplašākais strukturālais elements centienos sasniegt vērienīgo, jauno 2030. gada klimata mērķrādītāju, un savu ieguldījumu šajā procesā nāksies sniegt visām tautsaimniecības nozarēm un politikas jomām.

Eiropadome 2020. gada decembrī arī aicināja Komisiju apsvērt iespēju izpētīt veidus, kā stiprināt ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS), vienlaikus saglabājot tās integritāti un ņemot vērā vajadzību risināt sadales problēmas un novērst enerģētisko nabadzību. Eiropadome arī aicināja Komisiju apsvērt iespēju ierosināt pasākumus, kas ļauj energoietilpīgām nozarēm izstrādāt un ieviest inovatīvas klimatneitrālas tehnoloģijas, vienlaikus saglabājot rūpniecības konkurētspēju.

Pašreizējie ETS tiesību akti tika pārskatīti 2018. gadā, lai līdz 2030. gadam panāktu ES ETS aptverto emisiju samazināšanos par 43 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni, kas atbilst ES mērķim līdz 2030. gadam samazināt emisiju apjomu visas ekonomikas mērogā par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Nesenāka Komisijas dienestu veikta analīze tomēr liecina, ka gadījumā, ja tiesību akti netiktu grozīti, ES ETS pašlaik aptvertajās nozarēs līdz 2030. gadam izdotos panākt emisiju samazinājumu par 51 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni<sup>6</sup>.

Lai gan tādējādi tiktu pārsniegts iepriekš minētais mērķis panākt samazinājumu par 43 %, ar to tomēr būtu par maz, lai sasniegtu vispārējo mērķi panākt samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tāpēc šīs iniciatīvas vispārīgais mērķis ir pārskatīt ETS direktīvu tā, lai tā atbilstu 2030. gadam noteiktajam klimata mērķim līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju apjoma samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni un mērķim pakāpeniski un līdzsvaroti izmaksefektīvā un saskaņotā veidā

---

<sup>5</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”) (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

<sup>6</sup> Saskaņā ar ES atsaucis scenāriju 2020. gadam (REF), kas kalpo par bāzes scenāriju ietekmes novērtējumā (skatīt ietekmes novērtējuma 5.1. iedaļu).

līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, vienlaikus ņemot vērā nepieciešamību pēc taisnīgas pārkārtošanās un visu nozaru ieguldījuma ES centienos klimata jomā.

Kā paskaidrots ietekmes novērtējumā, tiek uzskatīts, ka ES ETS aptverto nozaru ieguldījums, kas vislabāk atbilst 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna paredzētajiem rezultātiem, ir emisiju samazinājums par 61 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni, un tas tiek pieņemts par sasniedzamo ES ETS mērķi, kas palīdzēs sasniegt vispārējo mērķi panākt samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Lai palielinātu ES ETS vidisko ieguldījumu, ir jākorģē galvenokārt ES ETS ietvaros izdoto kvotu kopējais skaits (emisiju maksimālā robežvērtība). Taču mazāks tirgū pieejamo kvotu skaits ietekmē citu ES ETS pīlāru darbību un oglekļa cenu. Tas ietekmē tādus galvenos principus kā nepieciešamība pēc tirgus stabilitātes, aizsardzība pret oglekļa emisiju pārvirzes risku, pienācīgi līdzsvarota ietekme uz sadali starp dalībvalstīm un līdzekļu pieejamība nepieciešamajai lielāku ieguldījumu veikšanai mazoglekļa tehnoloģijās.

Līdztekus tam, ka ES ETS darbība tiek saskaņota ar vispārējo mērķi panākt samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, šī vērienīgākā klimatiskā iecere ir jāatspoguļo arī to nozaru ieguldījumā ES centienos klimata jomā, kuras pašlaik neietilpst ES ETS. 2030. gada klimata mērķrādītāja plānam pievienotajā ietekmes novērtējumā ir konstatēts, ka bez papildu pasākumiem emisiju apjoms noteiktās nozarēs nesamazināsies tik lielā mērā, kā tas būtu nepieciešams, lai visas ekonomikas mērogā izdotos sasniegt emisiju apjoma samazinājumu par 55 %. Jūras transporta nozarē emisiju apjoms pašlaik faktiski ir lielāks nekā 1990. gadā, un saskaņā ar *status quo* scenāriju ir sagaidāms, ka jūras transporta radītās emisijas turpinās palielināties. Visi scenāriji, kas tika izvērtēti 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas<sup>7</sup> ietvaros, paredz līdz 2050. gadam panākt starptautiskās kuģniecības radīto emisiju apjoma samazinājumu par 80–82 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni (jeb par 88–89 % salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni<sup>8</sup>), lai varētu sasniegt vērienīgāko klimata mērķi. Tāpēc Eiropas Komisija apņēmas paplašināt ES ETS, lai iekļautu tajā arī jūras transportu; šī paplašināšana ir viens no pasākumiem, kas ietverti jūras transporta radīto emisiju novēršanai paredzēto ES pasākumu kopumā un kas tiek īstenoti līdztekus pasākumiem, par kuriem panākta vienošanās SJO. Šajā saistībā Komisija atzinīgi vērtē Eiropas Parlamenta un Padomes kopš 2019. gada panākto progresu darbā ar priekšlikumu, kas paredz grozīt Regulu (ES) 2015/757<sup>9</sup>, lai pienācīgi ņemtu vērā kuģu degvielleļļas patēriņa datu vākšanas globālo sistēmu (COM(2019) 38 final), un ņem vērā Eiropas Parlamenta plenārsēdē pausto atbalstu iecerei paplašināt ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS), sākot no 2023. gada iekļaujot tajā arī jūras transporta emisijas. Jūras transporta emisijas būtu jāiekļauj pašreizējā emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā. Lai nodrošinātu netraucētu pāreju, būtu jānosaka pakāpeniskās ieviešanas periods, kura laikā kuģniecības uzņēmumiem būtu jānodod kvotas tikai par daļu no savām

<sup>7</sup> Avots: [https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en).

<sup>8</sup> 2008. gads ir noteikts par atsaucē gadu emisiju samazinājuma prognozēšanai jūras transporta nozarē, lai nodrošinātu saskaņotību ar SJO mērķiem, kas visi ir noteikti salīdzinājumā ar 2008. gadu.

<sup>9</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55.–76. lpp.).

verificētajām emisijām, un šī daļa četrus gadus laikā pakāpeniski sasniegtu 100 %. Tā kā, iekļaujot pašreizējā ETS arī jūras transportu, sistēmai tiktu pievienoti tikai aptuveni 90 miljoni tonnu CO<sub>2</sub>, ietekme uz kvotu pieejamību citām sistēmā ietilpstošajām nozarēm saglabātos visai ierobežota.

Lai tiktu ņemta vērā jūras transporta nozares iekļaušana ES ETS, būtu jāgroza Regula (ES) 2015/757, jo īpaši attiecībā uz uzņēmuma līmenī apkopotu emisijas datu paziņošanu un uz kuģniecības uzņēmumus administrējošo iestāžu lomu. Šie grozījumi papildina dokumentā COM(2019) 38 final ierosinātos grozījumus.

Kā norādīts 2030. gada klimata mērķrādītāja plānā, ēku nozare ES pašlaik tiešā vai netiešā veidā rada 36 % ar enerģiju saistīto siltumnīcefekta gāzu emisiju un tai piemīt liels potenciāls izmaksefektīvi samazināt emisijas. Vairāk nekā puse šo emisiju jau ietilpst pašreizējā ETS, proti, ēku elektroapgādes radītās emisijas un lielākā daļa centralizētās siltumapgādes radīto emisiju. Taču daudzi mājokļi joprojām tiek apkurināti ar novecojušām sistēmām, kurās tiek dedzināts piesārņojošs fosilais kurināmais, piemēram, ogles un naftas produkti.

Autotransporta nozarei arī piemīt ievērojams potenciāls izmaksefektīvi samazināt emisijas. Autotransports mūsdienās rada piekto daļu ES siltumnīcefekta gāzu emisiju, un kopš 1990. gada šajā jomā radīto emisiju apjoms ir palielinājies vairāk nekā par ceturtdaļu. Kā jau norādīts paziņojumā par Eiropas zaļo kursu, Komisija ierosina iekļaut emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā arī ēku un autotransporta nozari. Šo nozaru iekļaušana emisijas kvotu tirdzniecībā līdztekus citiem atbilstīgiem reglamentējošiem un ieguldījumu pasākumiem minētajās nozarēs nodrošinātu lielākus un saskaņotākus ekonomiskos stimulus emisiju samazināšanai šajās nozarēs ES un lielāku pārliecību par emisiju samazinājuma panākšanu šajās nozarēs.

Ēku un autotransporta nozarē emisijas kvotu tirdzniecība būtu jāievieš ar atsevišķas, bet saistītas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas palīdzību. Tādējādi tiks novērsti jebkādi stacionāro iekārtu un aviācijas nozares labi funkcionējošās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas traucējumi, kas varētu rasties, ņemot vērā dažādos šo nozaru emisiju samazināšanas potenciālus un dažādos faktorus, kas ietekmē pieprasījumu. Abu sistēmu apvienošanas iespēju vajadzētu apsvērt tikai pēc tam, kad jaunā emisijas kvotu tirdzniecības sistēma būs dažus gadus darbojusies, un pamatojoties uz gūto pieredzi. Paplašinot sistēmu tā, lai tajā iekļautu arī ēku un autotransporta nozari, par regulētajām struktūrām ir jānosaka piegādes ķēdes augšposma struktūras.

Tirgus stabilitāte ir būtiski svarīga, lai ES ETS pareizi funkcionētu un spētu sasniegt noteiktos mērķrādītājus. Lai nodrošinātu tirgus stabilitāti, ar Lēmumu (ES) 2015/1814<sup>10</sup> tika izveidota tirgus stabilitātes rezerve. Tā sāka darboties 2019. gada janvārī. Tirgus stabilitātes rezerves mērķi ir novērst piedāvājuma un pieprasījuma vēsturisko nelīdzsvarotību un padarīt ES ETS noturīgāku pret nopietnu nelīdzsvarotību. Šim mehānismam ir jā saglabā regulējuma stabilitāte

---

<sup>10</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2015/1814 (2015. gada 6. oktobris) par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK (OV L 264, 9.10.2015., 1.–5. lpp.).

un jānodrošina ilgtermiņa paredzamība. Lēmuma 3. pantā ir noteikts, ka Komisijai ir jāpārskata rezerves darbība trīs gadu laikā pēc rezerves darbības sākuma. Šīs pārskatīšanas ietvaros jāaplūko arī ES ETS vārienīguma palielināšanas ietekme uz tirgus stabilitāti, tāpēc šajā priekšlikumā kopā ar ES ETS grozījumiem ir ierosināti arī nepieciešamie grozījumi attiecībā uz rezervi.

Šajā kontekstā šim priekšlikumam kā daļai no paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ir šādi konkrētie mērķi:

- stiprināt ES ETS tās pašreizējā darbības jomā, lai tā sniegtu pienācīgu pienesumu vispārējā mērķī panākt SEG emisiju samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni,
- nodrošināt pastāvīgu un iedarbīgu aizsardzību nozarēm, kas ir pakļautas ievērojamam oglekļa emisiju pārvirzes riskam, vienlaikus stimulējot mazoglekļa tehnoloģiju ieviešanu,
- novērst šīs pārejas radīto ietekmi uz sadali un sociālo ietekmi, pārskatot izsoļu ieņēmumu izmantošanu un mazoglekļa tehnoloģiju finansēšanas mehānismu lielumu un darbību,
- nodrošināt, ka citas nozares, kas pašlaik nav iekļautas ES ETS, izmaksefektīvā veidā palīdz panākt emisiju samazinājumu atbilstoši ES mērķrādītājiem un Parīzes nolīgumā minētajām saistībām, proti, iekļaut ES ETS noteikumos arī jūras transporta un ēku un autotransporta radītās emisijas, vienlaikus nodrošinot sinerģiju ar citām politikas jomām, kas attiecas uz šīm nozarēm,
- pārskatīt jūras transporta radīto CO<sub>2</sub> emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, lai ņemtu vērā jūras transporta nozares iekļaušanu ES ETS,
- pārskatīt tirgus stabilitātes rezervi saskaņā ar attiecīgo juridisko pienākumu un izvērtēt tās struktūras iespējamus grozījumus, lai sasniegtu Lēmumā par tirgus stabilitātes rezervi noteiktos juridiskos mērķus un risinātu visas problēmas, kas varētu rasties saistībā ar vārienīgāko klimata mērķi.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Visām tautsaimniecības nozarēm būtu jāsniedz ieguldījums siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā. Klimata un enerģētikas tiesību aktu pakete "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ir visaptverošs pasākums nolūkā pārstrādāt Savienības tiesību aktus, lai tos pielāgotu ES vārienīgākajai klimatiskajai iecerei. Visas paketē iekļautās iniciatīvas ir savstarpēji cieši saistītas, un katra no tām ir atkarīga no pārējo iniciatīvu veidola. Šis tiesību akta priekšlikums papildina paketē izteiktos priekšlikumus un ir ar tiem saskaņots.

Uz nozarēm, kas neietilpst ES ETS, attiecas Kopīgo centieniu regula<sup>11</sup> (KCR), ar kuru nosaka vispārējo ES mēroga siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju, kā arī saistošus ikgadējos mērķrādītājus, kas atsevišķām dalībvalstīm jāsasniedz līdz 2030. gadam. KCR cita starpā attiecas arī uz autotransporta un ēku nozari, kā arī uz emisijām, kuras rada iekšzemes navigācijas nozare, kas visas kopā veido aptuveni 50 % no emisijām, uz kurām attiecas KCR. Atšķirībā no ES ETS uz nozarēm, kurām piemēro KCR, neattiecas ES mēroga oglekļa cenas signāls. Nodrošinot papildu ekonomiskos stimulus (nosakot oglekļa cenu), kas nepieciešami, lai panāktu emisiju izmaksefektīvu samazināšanu ēku un autotransporta nozarē, jaunā ETS papildinās KCR tās pašreizējā tvērumā, tādējādi saglabājot stimulus valsts līmeņa pasākumiem un atbildību par šiem pasākumiem. Pēdējā minētā aspekta nozīmību ir uzsvēris arī liels skaits ieinteresēto personu. Tā kā ēku un autotransporta nozares radīto emisiju tirdzniecības mērķrādītājs 2030. gadam ir noteikts atbilstoši aptverto nozaru sniegtajam izmaksefektīvajam ieguldījumam, nekādi netiek ietekmēts to nozaru ieguldījums, uz kurām attiecas KCR un neattiecas ES mēroga oglekļa cenas noteikšana. Valsts līmeņa pasākumi, kas palīdz novērst ar cenu nesaistītus šķēršļus vai rast alternatīvus risinājumus, var nodrošināt oglekļa cenas noteikšanas sistēmas labāku darbību.

Direktīvas (ES) 2018/410 4. apsvērumā ir noteikts, ka Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (SJO) vai Savienībai būtu jāsāk rīkoties 2023. gadā, tostarp jāveic sagatavošanas darbs saistībā ar tāda pasākuma pieņemšanu un īstenošanu, kas nodrošinātu, ka šī nozare sniedz pienācīgu ieguldījumu centienos, kuri nepieciešami, lai sasniegtu mērķus, par ko panākta vienošanās saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un visām ieinteresētajām personām tas būtu pienācīgi jāapspiež. Jūras transporta emisiju samazināšana ir arī daļa no Parīzes nolīgumā paredzētajām ES saistībām, kas attiecas uz emisiju samazināšanu visas ekonomikas mērogā.

Pašlaik ne pasaules līmenī, ne ES līmenī nepastāv atbilstīgi pasākumi, kas ļautu nodrošināt, ka emisiju samazinājums, kuru nepieciešams panākt jūras transporta nozarē, atbilst ES vērienīgākajai klimatiskajai iecerei. ES līmenī CO<sub>2</sub> emisijas no kuģiem ar bruto tonnāžu virs 5000 t, kuri ienāk EEZ teritorijā esošās ostās un iziet no tām, tiek pārraudzītas, paziņotas un verificētas (saskaņā ar ES Regulu par jūras transporta MZV)<sup>12</sup> kopš 2018. gada. Pasaules līmenī ir spēkā tiesiskais regulējums par jaunu kuģu energoefektivitāti un nesen ir apstiprināti pastāvošo kuģu energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi. SJO ir arī pieņēmusi Sākotnējo stratēģiju kuģu radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai, kurā ir noteikts, ka līdz 2050. gadam ir jāpanāk siltumnīcefekta gāzu emisiju apjoma samazinājums par vismaz 50 % salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni. Lai gan jaunākie SJO sasniegumi šajā jomā ir vērtējami atzinīgi, ar šiem pasākumiem vien ir par maz, lai nodrošinātu starptautiskās kuģniecības dekarbonizāciju atbilstoši starptautiskajiem klimata mērķiem.

---

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 156, 19.6.2018., 26.–42. lpp.).

<sup>12</sup> Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta CO<sub>2</sub> emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, OV L 123, 19.5.2015., 55.–76. lpp.



Ņemot vērā šo situāciju, Eiropas Komisija apņēma ierosināt ES pasākumu kopumu, kura mērķis būtu palielināt jūras transporta nozares ieguldījumu ES centienu īstenošanā klimata jomā, līdztekus pasākumiem, par kuriem SJO panāka vienošanās pasaules līmenī. Papildus ES ETS paplašināšanai, iekļaujot tajā arī jūras transportu, pasākumu kopumā ietilpst arī iniciatīva “FuelEU Maritime”, kuras mērķis ir palielināt no atjaunojamiem resursiem iegūtu alternatīvu transporta degvielu pieprasījumu un izmantošanu, kā arī priekšlikums pārskatīt Enerģijas nodokļu direktīvu (ETD)<sup>13</sup> attiecībā uz pašreiz spēkā esošo kuģu degvielas atbrīvojumu no nodokļiem.

Pašlaik ES ETS tiešā vai netiešā veidā aptver aptuveni 30 % no ēku apkures radītajām emisijām. Tas ir saistīts ar to, ka sistēma attiecas uz centralizēto siltumapgādi un elektroenerģiju, kas tiek izmantota apkures vajadzībām. Visu fosilā kurināmā sadedzināšanas rezultātā šajā nozarē radīto emisiju aptveršana un to iekļaušana ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā sniegtu būtiskus ieguvumus emisiju samazināšanas rezultativitātes ziņā. Autotransporta nozarē emisijas kvotu tirdzniecības priekšrocība būtu tāda, ka autoparka radītās emisijas tiktu iekļautas maksimālajā apjomā un vienlaikus ar cenas signālu tiktu stimulēta uzvedības maiņa, kam būtu paliekoša ietekme uz mobilitātes risinājumiem. Neraugoties uz to, automobiļu CO<sub>2</sub> emisiju standarti ir galvenais impulss, kas nodrošina, ka tiks piegādāti moderni, novatoriski tīrie transportlīdzekļi, ieskaitot elektrotransportlīdzekļus. Paralēli emisijas kvotu tirdzniecības sākšanai autotransporta nozarē Komisija ierosina pastiprināt pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO<sub>2</sub> standartus, kas noteikti 2030. gadam, lai nodrošinātu netraucētu pāreju uz bezemisiju mobilitāti. Papildus jau noteiktajiem iespējamajiem izsoļu ieņēmumu izmantošanas veidiem, kas ietver, piemēram, darbaspēka spēju veidošanas un darbaspēka pārorientēšanas veicināšanu, daļu no jaunajās nozarēs emisijas kvotu tirdzniecībā gūtajiem ieņēmumiem varētu izmantot, lai novērstu sociālo ietekmi, ko rada jaunā emisijas kvotu tirdzniecība šajās nozarēs, un ieguldīt pasākumos, kuru mērķis ir paātrināt ēku renovācijas vilni, kā arī bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu un izveidot nepieciešamo infrastruktūru, piemēram, stratēģiski izvietotas un viedas bezemisiju transportlīdzekļu uzpildes un uzlādes stacijas. Atbalsta pasākumi energoefektivitātes veicināšanai neaizsargātās mājāsaimniecībās vai mājāsaimniecībās ar zemiem ienākumiem arī varētu palīdzēt novērst pārmērīgu ietekmi uz sadali. Šajā nolūkā tiesību aktu paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %” Komisija ir ierosinājusi izveidot Sociālo klimata fondu, lai finansētu attiecīgos dalībvalstu plānus risināt ar ēku un autotransporta nozares emisijas kvotu tirdzniecību saistītos sociālos jautājumus, īpašu uzmanību pievēršot neaizsargātām mājāsaimniecībām, mikrouzņēmumiem un transporta lietotājiem. Daļu no jaunajā sistēmā gūtajiem izsoļu ieņēmumiem ir paredzēts izmantot dalībvalstu plānu finansēšanai.

Jaunās ETS vērienīguma līmeni, emisiju maksimālo robežvērtību un trajektoriju ir ierosināts noteikt atbilstīgi ēku un autotransporta nozares radīto emisiju izmaksefektīvajam

<sup>13</sup> Padomes Direktīva 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (OV L 283, 31.10.2003., 51.–70. lpp.).

samazinājumam, kas izriet no oglekļa cenas noteikšanas un spēkā esošā tiesiskā regulējuma pastiprināšanas šajās nozarēs.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Eiropas zaļais kurss, tajā minētais klimatneitralitātes mērķis un zaļā un digitālā pārkārtošanās ir viena no svarīgākajām Eiropas Savienības prioritātēm. Tiesību aktu pakete “Gatavi mērķrādītājam 55 %”, Eiropas Savienības Atveseļošanas instruments un daudzgadu finanšu shēma 2021.–2027. gadam palīdzēs īstenot zaļo un digitālo pārkārtošanos, uz ko Eiropa tiecas. Šo politikas jomu kombinācija palīdzēs pārvarēt ekonomikas krīzi un paātrinās pāreju uz tīru un ilgtspējīgu ekonomiku, sasaistot klimatrīcību ar ekonomisko izaugsmi.

Lai līdz 2030. gadam neto SEG emisijas visas ekonomikas mērogā varētu samazināt par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, izmaiņas ir vajadzīgas ne tikai pašreizējā klimata politikas satvarā, bet arī enerģētikas politikas satvarā. Tiesību aktu pakete “Gatavi mērķrādītājam 55 %” nodrošina visaptverošu klimata un enerģētikas tiesību aktu pārskatīšanu nolūkā sasniegt minēto mērķi. ETS grozījumu priekšlikums ir daļa no šā lielā, saskaņoti izstrādātā politikas priekšlikumu kopuma. ETS ir viens no galvenajiem instrumentiem, kas ES palīdzēs sasniegt 2030. gadam noteikto vērienīgāko mērķi un nodrošināt veiksmīgu un taisnīgu pārkārtošanos ceļā uz klimatneitralitātes mērķa sasniegšanu 2050. gadā. Tādējādi šī iniciatīva ir saistīta ar daudzām citām politikas jomām, tostarp Savienības ārpolitiku. Kā piemēru var minēt to, ka ETS kā ES mēroga tirgus instruments atbilst ES iekšējā tirgus principiem un palīdz stiprināt šo tirgu.

Paplašinātais ETS direktīvā paredzētais Inovāciju fonds kā viens no ES galvenajiem instrumentiem inovatīvu mazoglekļa tehnoloģiju pietuvināšanai tirgum papildina citus instrumentus, piemēram, programmas “Apvārsnis 2020” un “Apvārsnis Eiropa”, kuras galvenokārt ir paredzētas pētniecības sākotnējiem posmiem. Paplašinātais ETS direktīvā paredzētais Modernizācijas fonds atbalsta ieguldījumus elektroenerģijas nozares un plašāku energosistēmu modernizēšanā, energoefektivitātes uzlabošanā un taisnīgas pārkārtošanās veicināšanā no oglēm atkarīgos reģionos dalībvalstīs ar zemākiem ienākumiem. Tas papildina citus instrumentus, piemēram, kohēzijas politiku un Taisnīgas pārkārtošanās fondu.

Atbilstība citām Savienības politikas jomām tiek arī panākta, nodrošinot ES ETS ietekmes novērtējumu saskaņotību ar klimata, enerģētikas un transporta politikas satvara laikposmam līdz 2030. gadam pārējo instrumentu<sup>14</sup> ietekmes novērtējumiem, piemēram, emisijas kvotu

---

14

Proti, Kopīgo centienu regula; Regula par zemes izmantošanu, zemes izmantošanas maiņu un mežsaimniecību (ZIZIMM); pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO<sub>2</sub> emisijas standarti; Atjaunojamo energoresursu direktīva (*RED II*); Energoefektivitātes direktīva (EED); vēlākā posmā — Direktīva par ēku energoefektivitāti. Citas attiecīgas iniciatīvas: Enerģijas nodokļu direktīvas pārskatīšana; Nulles piesārņojuma rīcības plāns un Rūpniecisko emisiju direktīvas pārskatīšana; iniciatīvas attiecībā uz mobilitāti, piemēram, uz transporta degvielām (iniciatīva “FuelEU Maritime” un iniciatīva “ReFuelEU Aviation”), un priekšlikums par oglekļa ievēdkorekcijas mehānismu (*CBAM*).

tirdzniecības paplašināšanas papildināmību ar Energoefektivitātes direktīvu<sup>15</sup>, un ar citiem pasākumiem, kas ierosināti pasākumu kopumā jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju novēršanai. Tiek izmantots tāds bāzes scenārijs un tādi politikas pamatscenāriji, kas kopīgi ar citām tiesību aktu paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” iniciatīvām. Šie scenāriji tiek ņemti vērā visos attiecīgajos ES īstenotajos pasākumos un politikas jomās.

Paredzēts, ka papildu administratīvās izmaksas, kas saistītas ar sistēmas paplašināšanu, kā rezultātā tajā tiek iekļauta arī autotransporta un ēku nozare, būs visai ierobežotas, jo iespēju robežās tiks izmantotas pastāvošās struktūras, ko izmanto Enerģijas nodokļu direktīvas un Energoefektivitātes direktīvā paredzēto energoekonomijas pienākumu īstenošanai. Tai pašā laikā jaunā ETS veicinās papildu enerģijas ietaupījumus, jo tā var būt saistīta ar enerģijas ietaupījumiem, kas paredzēti Energoefektivitātes direktīvas 7. pantā.

## **2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE**

### **• Juridiskais pamats**

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 192. pants. Saskaņā ar LESD 191. pantu un 192. panta 1. punktu Eiropas Savienība cita starpā palīdz sasniegt šādus mērķus: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, lai risinātu reģionālas un pasaules vides problēmas, un jo īpaši cīnīties pret klimata pārmaiņām.

### **• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

ES ETS direktīva ir spēkā esošs ES likumdošanas instruments, kas pieņemts 2003. gadā. Saskaņā ar LESD 5. pantā minēto subsidiaritātes principu šā ES ETS direktīvas grozījumu priekšlikuma mērķus var sasniegt tikai ar ES līmeņa likumdošanas instrumenta palīdzību.

Līdzīgā veidā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2015/1814 par ES ETS tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību ir spēkā esošs Savienības pasākums. Tā grozīšana, kas paredzēta šajā priekšlikumā, nav iespējama valstu vai vietējā līmenī — tam nepieciešama rīcība Savienības līmenī.

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un ES rīcība var iedarbīgi papildināt un pastiprināt rīcību pasaules, reģionālā, valstu un vietējā līmenī. 2030. gadam noteiktā ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāja palielināšana skars daudzas nozares visā ES ekonomikā, un tāpēc ir nepieciešama saskaņota rīcība ES līmenī, turklāt tai ir daudz lielāks potenciāls panākt vajadzīgo pārkārtošanos, jo tā būs spēcīgs izmaksefektīvu pārmaiņu un augšupējas konverģences dzinējspēks. Papildus tam daudzi šā priekšlikuma elementi ietver spēcīgu iekšējā tirgus dimensiju, jo īpaši risinājumi, kas saistīti ar aizsardzību pret oglekļa emisiju pārvirzes risku un ar mazoglekļa tehnoloģiju finansēšanas mehānismiem.

---

<sup>15</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/27/ES (2012. gada 25. oktobris) par energoefektivitāti, ar ko groza Direktīvas 2009/125/EK un 2010/30/ES un atceļ Direktīvas 2004/8/EK un 2006/32/EK (OV L 315, 14.11.2012., 1.–56. lpp.).

ES ETS kā oglekļa tirgus sekmē emisiju samazināšanu šīs sistēmas aptvertajās darbībās vispirms ar izmaksu ziņā visefektīvākajiem risinājumiem, lielāku efektivitāti panākot, pateicoties savam mērogam. Īstenojot līdzīgu pasākumu valsts līmenī, veidotos mazāki un sadrumstaloti oglekļa tirgi, kas varētu radīt konkurences izkropļojumus un novest pie lielākām kopējām emisiju samazināšanas izmaksām. Tas pats attiecas uz oglekļa cenas noteikšanu jaunās nozarēs.

Jūras transporta nozares pārrobežu dimensija nozīmē, ka ir nepieciešama saskaņota rīcība Eiropas līmenī. ES rīcība var arī iedvesmot un pavērt ceļu plašāka mēroga rīcībai, piemēram, ar jūras transportu saistītai rīcībai Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO) un trešās valstīs.

- **Proporcionalitāte**

Kā norādīts šim priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma 3. un 7. iedaļā, priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai īstenotu mērķi izmaksefektīvā veidā sasniegt 2030. gadam noteikto ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju, vienlaikus nodrošinot iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

Eiropadome ir apstiprinājusi, ka iekšzemē līdz 2030. gadam ir jāpanāk siltumnīcefekta gāzu emisiju vispārējs samazinājums visas ekonomikas mērogā par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Šis priekšlikums attiecas uz lielu daļu minēto siltumnīcefekta gāzu emisiju, un ar to tiek pārskatīta ES ETS direktīva nolūkā sasniegt minēto mērķi.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Šā priekšlikuma mērķus vislabāk var sasniegt ar direktīvu. Tas ir vispiemērotākais juridiskais instruments, lai grozītu pašlaik spēkā esošo ETS direktīvu (Direktīva 2003/87/EK).

Direktīva uzliek dalībvalstīm pienākumu sasniegt noteiktus mērķus un ieviest noteiktus pasākumus valsts materiālo un procesuālo tiesību normu sistēmā. Šāda pieeja sniedz dalībvalstīm lielāku rīcības brīvību ES pasākumu īstenošanā nekā regulas, jo dalībvalstis var izvēlēties piemērotāko veidu, kā īstenot direktīvā paredzētos pasākumus. Tas ļauj dalībvalstīm nodrošināt to, ka grozītie noteikumi atbilst to spēkā esošajām materiālo un procesuālo tiesību normām, ar kurām īsteno ES ETS, un jo īpaši tiesību normām, kas reglamentē atļauju izsniegšanu iekārtu izmantošanai, izpildes pasākumus un sodus.

Direktīva ir arī piemērots instruments Lēmuma (ES) 2015/1814 par tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību grozīšanai, jo minētā juridiskā akta pārskatīšana ir cieši saistīta ar ES ETS vērienīgākā mērķa ietekmi uz tirgus stabilitāti.

Šī direktīva ir arī piemērots instruments Regulas (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju grozīšanai, jo ar šo direktīvu CO<sub>2</sub> emisijas, ko rada noteiktas jūras transporta darbības, tiek iekļautas ES ETS, pamatojoties uz emisijas datiem, kas tiek iegūti saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757.

### 3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Saistībā ar šo priekšlikumu netika veikts *ex post* izvērtējums vai atbilstības pārbaude, jo pašreizējo ETS tiesību aktu, kurus sāka piemērot 2021. gadā un kuri tika grozīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/410<sup>16</sup>, īstenošana ir tikko sākusies. Tāpēc izvērtēšanai bija pieejami visai ierobežoti dati.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Dažādos šā priekšlikuma izstrādes posmos tika iesaistītas dalībvalstis, rūpniecības nozares pārstāvji no privātā sektora, nevalstiskās organizācijas, pētniecības un akadēmiskās iestādes, arodbiedrības un iedzīvotāji.

ES ETS pārskatīšanā tiek izmantotas atsauksmes par 2030. gada klimata mērķrādītāja plānu un ES ETS saikne ar citām paralēlām rīcībpolitikām un plašākiem Eiropas zaļā kursa mērķiem. Apspriešanās par ES ETS pārskatīšanu galvenais mērķis bija apkopot ieinteresēto personu viedokļus par pašreizējās ES ETS stiprināšanu, ES ETS paplašināšanu, iekļaujot tajā jaunas nozares (jūras transporta, kā arī ēku un autotransporta nozari vai arī visas nozares, kurās notiek fosilā kurināmā sadedzināšana), un tirgus stabilitātes rezerves pārskatīšanu. Apspriešanās laikā tika arī meklētas atbildes uz jautājumu, kā novērst oglekļa emisiju pārvirzes risku un kā izmantot ieņēmumus un mazoglekļa tehnoloģiju atbalsta mehānismus.

Komisija vispirms aicināja sniegt atsauksmes par sākotnējo ietekmes novērtējumu, kurā bija izklāstīti pārskatīšanas sākotnējie apsvērumi un politikas risinājumi<sup>17</sup>. Pēc tam Komisija organizēja sabiedrisko apspriešanu tiešsaistē, veicot aptauju par katru no tiesību aktu paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %” ietilpstošajiem priekšlikumiem, un šajā apspriešanā tika saņemtas gandrīz 500 atbildes<sup>18</sup>. Saistībā ar iniciatīvu, kas attiecas uz oglekļa cenas noteikšanu jūras transporta nozarē, tika veikta selektīva ieinteresēto personu aptauja, ko papildināja selektīvu interviju programma<sup>19</sup>. Papildus iepriekš minētajam Komisija rīkoja (virtuālas) divpusējas un daudzpusējas ieinteresēto personu sanāksmes, iesaistot dažādu rūpniecības nozaru pārstāvjus, arodbiedrības, nevalstiskās organizācijas un dalībvalstis, un

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/410 (2018. gada 14. marts), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai sekmētu emisiju izmaksefektīvu samazināšanu un investīcijas mazoglekļa risinājumos, un Lēmumu (ES) 2015/1814 (OV L 76, 19.3.2018., 3.–27. lpp.).

<sup>17</sup> Viedokļus par sākotnējo ietekmes novērtējumu varēja iesniegt laikā no 2020. gada 29. oktobra līdz 26. novembrim; tika saņemtas aptuveni 250 atbildes. Rezultāti ir pieejami šajā tīmekļa vietnē: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System>.

<sup>18</sup> Tā norisinājās 12 nedēļas no 2020. gada 13. novembra līdz 2021. gada 5. februārim. Rezultāti ir pieejami šajā tīmekļa vietnē: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation>.

<sup>19</sup> Ieinteresēto personu aptauja notika laikā no 2020. gada decembra līdz 2021. gada februārim, savukārt selektīvu interviju programma norisinājās no 2021. gada janvāra līdz februārim.

piedalījās virtuālās konferencēs. Visbeidzot, Komisija uzdeva darbuņņēmējam organizēt divus ekspertu darbseminārus<sup>20</sup> par tirgus stabilitātes rezerves pārskatīšanu.

Apspriešanas pasākumu rezultāti ir izklāstīti šim priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā un iespēju robežās ir ņemti vērā šā priekšlikuma izstrādē.

Kopumā sabiedriskā apspriešana atklāja, ka ES ETS kā politikas instruments ir guvusi plašu atbalstu.

Daudzas ieinteresētās personas atbalsta ieceri pastiprināt pašreizējo ES ETS, lai paplašinātu tās vērienu atbilstoši jaunajam 2030. gadam noteiktajam mērķrādītājam, ņemot arī vērā izmaksefektivitātes apsvērumus. Tikai daži respondenti no privātā sektora un pilsoniskās sabiedrības iestājās attiecīgi par mazāku vai lielāku ieguldījumu, nekā paredz izmaksefektivitātes princips. Par būtiski svarīgu vērienīgākā mērķa sasniegšanai ieinteresētās personas kopumā uzskata lineārā samazinājuma koeficienta koriģēšanu, savukārt dažas ieinteresētās personas uzsvēra arī to, cik svarīgi ir to apvienot ar kvotu daudzuma vienreizēju samazinājumu, kas ir arī paredzēts šajā priekšlikumā.

Attiecībā uz kvotu bezmaksas piešķiršanu un oglekļa emisiju pārvirzes risku lielākā daļa ieinteresēto personu atbalsta pašreizējā oglekļa emisiju pārvirzes regulējuma grozīšanu, savukārt dažas ieinteresētās personas no rūpniecības nozares vēlas šo regulējumu saglabāt negrozītu. Viedokļi par konkrētiem grozījumu risinājumiem ir dažādi, un vislielākais atbalsts tika pausts attiecībā uz jaunu pasākumu ieviešanu turpmākai siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas stimulēšanai. Priekšlikums ietver šādus stimulus, paredzot, ka kvotu bezmaksas piešķiršana ir atkarīga no ieguldījumiem metodēs, kas palīdz palielināt energoefektivitāti. Līmeņatzīmju vērtības grozīšana nolūkā nodrošināt straujāku inovācijas un tehnoloģiskā progresa ieviešanu saņēma atbalstu no plaša ieinteresēto personu loka, izņemot daļu privātā sektora pārstāvju. Šī pieeja ir iekļauta priekšlikumā, jo tiek uzskatīts, ka tā nodrošina taisnīgāku un pārredzamāku bezmaksas kvotu sadalījumu nekā lielāka samazinājuma noteikšana visām nozarēm, izmantojot starpnozaru korekcijas koeficientu.

Attiecībā uz izsoļu ieņēmumu izmantošanu jānorāda, ka priekšlikums atspoguļo daudzu ieinteresēto personu pausto viedokli, ka ir nepieciešami stingrāki noteikumi, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis savus ES ETS izsoļu ieņēmumus izmanto atbilstoši klimata mērķiem.

Attiecībā uz mazoglekļa tehnoloģiju finansēšanas mehānismiem jānorāda, ka ieinteresētās personas kopumā atzinīgi vērtē Inovāciju fonda apjoma palielināšanu, kā arī papildu atbalsta instrumentu, piemēram, oglekļa cenu starpības līgumu, ieviešanu. Tas ir pienācīgi atspoguļots priekšlikumā, palielinot Inovāciju fonda apjomu un paplašinot tā tvērumu.

Attiecībā uz Modernizācijas fondu jānorāda, ka lielākā daļa ieinteresēto personu, jo īpaši pilsoniskās sabiedrības pārstāvji un daļa privātā sektora pārstāvju, atbalsta Modernizācijas fonda palielināšanu, kas ir arī atspoguļota šajā priekšlikumā. Ieinteresētās personas kopumā

---

<sup>20</sup> [https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve\\_lv](https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_lv),  
[https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve\\_lv](https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_lv).

atbalsta to ieguldījumu veidu kopuma racionalizēšanu, kurus var finansēt no Modernizācijas fonda līdzekļiem, un Modernizācijas fonda darbības saskaņotības ar Eiropas zaļo kursu palielināšanu. Priekšlikums palīdz sasniegt šo mērķi, atceļot izņēmumu attiecībā uz tādu centralizētās apkures sistēmu finansēšanu noteiktās dalībvalstīs, kurās tiek izmantots fosilais kurināmais.

Tirgus stabilitātes rezerve saņēma plašu atbalstu dažādu ieinteresēto personu grupu vidū, taču nav vienprātības par to, kādas izmaiņas būtu jāveic tās parametros. Pilsoniskās sabiedrības pārstāvji pauda lielāku atbalstu tirgus stabilitātes rezerves parametru stiprināšanai nekā privātais sektors. Tika pausts atbalsts anulēšanas noteikuma saglabāšanai — vai nu pilnībā, vai arī ar grozījumiem —, savukārt dažas ieinteresētās personas ierosināja šo noteikumu atcelt. Ekspertu darbsemināru laikā dažas ieinteresētās personas pauda viedokli, ka ir vajadzīga mainīga kvotu uzņemšanas likme, lai novērstu robežvērtību radītu lielu ietekmi un izvairītos no biežākas pārskatīšanas. Priekšlikumā ir panākts līdzsvars starp nepieciešamību nodrošināt tirgus pārpalikuma samazināšanu samērīgā laikposmā, mehānisma paredzamību, kā arī tā sarežģītību. Turklāt ierosinājums pārpalikuma aprēķinā iekļaut arī aviācijas nozares kvotas un emisijas ir risinājums, kuram priekšroku dod lielākā daļa ieinteresēto personu.

Attiecībā uz jūras transportu lielākā daļa ieinteresēto personu, kas piedalījās selektīvajā aptaujā, norādīja, ka jūras transporta nozarei būtu jāsniedz lielāks ieguldījums klimatrīcībā, nekā tas tiek darīts pašlaik. Pašreizējās ES ETS paplašināšana, iekļaujot tajā arī jūras transportu, ir oglekļa cenas noteikšanas risinājums, kuru no visiem ierosinātajiem risinājumiem ieinteresētās personas atzina par vēlamu, savukārt kuģniecības nozares pārstāvji uzsvēra, cik svarīgi ir veikt pasākumus starptautiskā līmenī. Priekšlikumā ir ņemti vērā ieinteresēto personu paustie viedokļi, iekļaujot emisijas, ko rada reisi ES teritorijā, un pusi no emisijām, ko rada reisi ārpus ES teritorijas, kā arī iekļaujot tekstā pārskatīšanas klauzulu, kas attiecas uz Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) darbu globālu tirgus pasākumu izveides jomā. Šī ir viena no piecām pieejām, kuras joprojām tiek apsvērtas Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) kontekstā.

Attiecībā uz autotransporta un ēku nozari jānorāda, ka vairākas ieinteresētās personas, tostarp sociālie partneri, kas pārstāv gan darba devējus, gan darba ņēmējus, kopumā ir visai skeptiski noskaņoti pret ieceri paplašināt emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu, iekļaujot tajā abas minētās nozares. No piedāvātajiem risinājumiem liela daļa ieinteresēto personu kā vēlamu politikas risinājumu izvēlējās atsevišķu, patstāvīgu sistēmu, kas arī minēta šajā priekšlikumā. Viedokļi dalījās par to, vai ES ETS pārskatīšanas laikā jau būtu jānosaka, kad un kā autotransporta un ēku nozares emisijas kvotu tirdzniecību varētu pakāpeniski integrēt pastāvošajā ES ETS. Nevalstiskās organizācijas īpaši norādīja uz riskiem, kas saistīti ar abu sistēmu apvienošanu. Priekšlikumā šīs bažas ir pienācīgi ņemtas vērā, ierosinot atsevišķu, taču saistītu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu un pārskatīšanas klauzulu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Šā priekšlikuma pamatā ir pierādījumi, kas savākti ietekmes novērtējumā, kurš tika veikts iepriekšējās, 2018. gadā pabeigtās ES ETS pārskatīšanas vajadzībām, 2030. gada klimata mērķrādītāja plānam pievienotajā ietekmes novērtējumā<sup>21</sup>, analizē, kas veikta Komisijas paziņojuma “Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku”<sup>22</sup> vajadzībām, un attiecīgi pierādījumi, kas savākti citās vienlaicīgi īstenotās zaļā kursa iniciatīvās, kā arī agrāk veiktos pētījumos par jūras transporta, autotransporta un ēku radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām. Tā pamatā ir emisijas dati un ES monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu īstenošanā gūtā pieredze.

Gluži tāpat kā citos politikas pasākumu paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” priekšlikumos un ietekmes novērtējumos, arī šajā priekšlikumā ir izmantots integrētu modelēšanas rīku kopums, kas aptver visas ES ekonomikā radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas. Šos rīkus izmanto, lai izstrādātu pamatscenāriju kopumu, kas atspoguļotu konsekventus politikas pasākumu kopumus, kuri saskaņoti ar vērienīgāko 2030. gada klimata mērķrādītāju un balstīti uz scenārijiem, kas izstrādāti 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna vajadzībām.

Šo scenāriju pamatā ir atjauninātais ES atsauces scenārijs<sup>23</sup> — prognoze par ES un valstu energosistēmu un siltumnīcefekta gāzu emisiju attīstību saskaņā ar pašreizējo politikas satvaru, kurā ņemta vērā arī Covid-19 ietekme. Šos scenārijus palīdzēja sagatavot Atēnu Nacionālās tehniskās universitātes laboratorija *E3M lab*, ar kuru tika noslēgts līgums, un detalizētie modelēšanas rezultāti ir publicēti kopā ar priekšlikumiem.

Turklāt Komisija izmanto zinātniski recenzētu ES ETS empīrisko pētījumu aizvien augošo kopumu un vairākus atbalsta pakalpojumu līgumus. Saskaņā ar vienu no atbalsta pakalpojumu līgumiem *Vivid Economics* veica pētījumu nolūkā atbalstīt Eiropas Komisiju tirgus stabilitātes rezerves pārskatīšanā<sup>24</sup>. Oglekļa emisiju pārvirzes noteikumu jomā atbalsta pakalpojumus sniedza *Öko-Institut*, *Trinomics*, *Ricardo* un *Adelphi*.

Turklāt pētnieku komanda *Ricardo* vadībā veica pētījumu “ES ETS jūras transporta nozarē un iespējamie alternatīvie risinājumi vai kombinācijas siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai”<sup>25</sup>.

---

<sup>21</sup> SWD(2020) 176.

<sup>22</sup> *European Commission: In-depth analysis in support of the Commission Communication COM(2018) 773 A Clean Planet for all, A European long-term strategic vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy, Brussels 28 November 2018.*

<sup>23</sup> Modelētas prognozes par enerģētikas un transporta nozares radīto emisiju un siltumnīcefekta gāzu emisiju tendencēm laikposmā līdz 2050. gadam, kuras balstītas uz konsekventu pieņēmumu kopumu par ES, dalībvalstīm un ES politiku, uz dalībvalstu īpašajiem raksturlielumiem un uz apspriešanos ar dalībvalstu ekspertiem.

<sup>24</sup> *Vivid Economics (2021), “Review of the EU ETS’ Market Stability Reserve”,* Klimata politikas ĢD vajadzībām sagatavots ziņojums, vēl nav publicēts.

<sup>25</sup> *Ricardo, E3 Modelling and Trinomics (2021), “Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions”,* vēl nav publicēts.



- **Ietekmes novērtējums**

Direktīvas priekšlikumam ir pievienots ietekmes novērtējums, kura pamatā ir 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna visaptverošajā ietekmes novērtējumā<sup>26</sup> minētie konstatējumi. To izmantoja par analītisko bāzi, nosakot mērķi līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju apjoma samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Ietekmes novērtējuma kopsavilkums un Regulējuma kontroles padomes pozitīvais atzinums par ietekmes novērtējumu arī ir publiski pieejami. Ietekmes novērtējums ir balstīts uz integrētiem modelēšanas scenārijiem, kas atspoguļo dažādu politikas instrumentu mijiedarbību un ietekmi uz ekonomikas dalībniekiem, lai nodrošinātu papildināmību, saskaņotību un rezultativitāti 2030. gadam noteiktās klimatiskās ieceres sasniegšanā. To papildina pieejamie dati un īpaši analītiskie instrumenti konkrētu politikas izstrādes jautājumu risināšanai.

Ietekmes novērtējumā ir analizētas trīs veidu problēmas. Pirmkārt, problēmas, kas saistītas ar nepieciešamību stiprināt pastāvošo ES ETS atbilstīgi vērienīgākajam mērķim līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazināšanos par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, vienlaikus izvairoties no piedāvājuma un pieprasījuma nelīdzsvarotības. Otrkārt, nepieciešamība nodrošināt, ka noteiktas nozares sniedz pietiekami lielu ieguldījumu vērienīgākā mērķrādītāja sasniegšanā. Visbeidzot, nepieciešamība pēc lielākiem ieguldījumiem un lielākas spējas nodrošināt emisiju samazināšanas pasākumu ietekmes sadalīšanu situācijā, kad līdzekļi joprojām ir ierobežoti.

Attiecībā uz pastāvošās ES ETS stiprināšanu nolūkā paplašināt tās vērienu atbilstoši noteiktajam mērķim līdz 2030. gadam panākt neto emisiju apjoma samazināšanos par vismaz 55 % jānorāda, ka jebkurš no risinājumu kopumiem būtu lietderīgs un efektīvs līdzeklis 2030. gadam noteiktā mērķa sasniegšanai. Ietekmes novērtējumā ir arī secināts, ka ir vajadzīga mērķtiecīgāka pieeja kvotu bezmaksas piešķiršanai gadījumos, kad tā joprojām turpinās, proti, jānosaka stingrākas līmeņatzīmes un jāsaista bezmaksas piešķiršana ar dekarbonizācijas centieniem, lai stimulētu mazoglekļa tehnoloģiju ieviešanu.

Attiecībā uz tirgus stabilitātes rezervi ietekmes novērtējumā cita starpā ir minēts, ka, lai ES ETS arī turpmāk varētu sekmīgi darboties, kvotu uzņemšanas likme līdz 2030. gadam būtu jāsauglabā 24 % līmenī un attiecīgi jāpielāgo, lai izvairītos no nevēlamās “robežvērtību radītās ietekmes”. Šāda robežvērtību ietekme rodas brīdī, kad aprītē esošo kvotu kopskaits ir ļoti tuvu augšējai robežvērtībai — 833 miljoniem —, kas nosaka kvotu uzņemšanu tirgus stabilitātes rezervē. Tādā gadījumā aprītē esošo kvotu kopskaita palielināšanās vai samazināšanās par vienu kvotu var nozīmēt, ka rezervē tiks uzņemti visi 200 miljoni kvotu vai arī netiks uzņemta neviena kvota atkarībā no tā, vai aprītē esošo kvotu kopskaits pārsniedz vai nepārsniedz noteikto robežvērtību. Neskaidrība par to, vai uzņemšana notiks vai nenotiks, varētu izraisīt cenu svārstības tirgū un palielināt tirgus ļaunprātīgas izmantošanas risku.

---

<sup>26</sup> SWD(2020) 176.

Attiecībā uz klimata politikas satvara attiecināšanu arī uz jūras transportu tika analizēti četri galvenie risinājumi un dažādi ģeogrāfiskie tvērumi. Vēlamais risinājums ir jūras transporta nozares iekļaušana pastāvošajā ES ETS.

Ietekmes novērtējumā kā galvenais risinājums emisijas kvotu tirdzniecības ieviešanai autotransporta un ēku nozarē vai arī visās nozarēs, kurās notiek fosilā kurināmā sadedzināšana, tika aplūkota iespēja izveidot jaunu, patstāvīgu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu. Abi risinājumi nodrošinātu papildu ekonomiskos stimulus un ar emisiju maksimālās robežvērtības palīdzību attiecīgajās nozarēs panāktu vienu un to pašu relatīvo emisiju apjoma samazinājumu — 43 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Ja papildu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tvērumā tiek iekļauta tikai ēku un autotransporta nozare, nevis visas nozares, kurās notiek fosilā kurināmā sadedzināšana un kuras šobrīd neietilpst ETS, rodas acīmredzamas priekšrocības ekonomiskās efektivitātes ziņā, jo īpaši tāpēc, ka tad nav jāveido jauns režīms aizsardzībai pret oglekļa emisiju pārvirzes risku tām sīkrūpniecības daļām, kurām šāds režīms būtu nepieciešams, taču radītu slogu, kas, iespējams, nebūtu samērīgs ar sniegtajiem ieguvumiem.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

ES ETS tiesību aktos konsekventi ir dota priekšroka pieejām, kas ļauj līdz minimumam samazināt regulatīvo slogu gan ekonomikas dalībniekiem, gan pārvaldes iestādēm. Lai gan lielākā daļa iekārtu, uz kurām attiecas ES ETS, tiek izmantotas energoietilpīgajās rūpniecības nozarēs, kuru tirgus struktūrai raksturīgi lieli uzņēmumi, šajā priekšlikumā ir ņemti vērā arī mazie emitētāji, kas var piederēt MVU vai mikrouzņēmumiem. Konkrētāk, papildus spēkā esošajiem noteikumiem, kas mazina emisiju monitoringa un ziņošanas radīto administratīvo slogu un izmaksas, dalībvalstīm ir paredzēta iespēja iekārtas ar zemu emisiju līmeni izslēgt no ES ETS, ja tām tiek piemēroti valsts pasākumi, kas nodrošina līdzvērtīgu ieguldījumu emisiju samazināšanā.

Saskaņā ar Komisijas apņemšanos ieviest labāku regulējumu šis priekšlikums sagatavots, iesaistot iespējami plašu ieinteresēto personu loku, pamatojoties uz pilnīgu pārredzamību un nepārtrauktu sadarbību ar ieinteresētajām personām, ņemot vērā ārējās atsauksmes un ārējās pārbaudes rezultātus, lai priekšlikumā panāktu pareizo līdzsvaru (skatīt arī iedaļu par ekspertu atzinumu pieprasīšanu un izmantošanu).

Paredzētā sistēmas paplašināšana, lai tajā iekļautu arī jūras transporta nozari, balstīsies uz pastāvošiem monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) mehānismiem, kas paredz atbrīvojumu mazajiem kuģiem un kas būs jāgroza, lai nodrošināto to piemērotību emisijas kvotu tirdzniecībai. Vienas MZV sistēmas saglabāšana nozīmē, ka atbilstības nodrošināšanas un administratīvais slogs kuģniecības uzņēmumiem būs mazāks nekā gadījumā, ja pastāvētu vairākas sistēmas. Citās nozarēs jaunā ES ETS tiks piemērota piegādes ķēdes augšposmā, pamatojoties uz spēkā esošajiem noteikumiem, kas reglamentē nodokļu noliktavu vai kurināmā piegādātāju darbību.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas jo īpaši nostiprināti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā. Tas jo īpaši palīdz sasniegt mērķi nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības principu, kā tas noteikts hartas<sup>27</sup> 37. pantā.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

ES ETS nodrošina ievērojamus ieņēmumus. Pašlaik lielākā daļa izsoļu ieņēmumu nonāk dalībvalstu rīcībā.

Ar ES budžeta korekcijām Komisija iepazīstinās gaidāmajā pašu resursu tiesību aktu kopumā, kas ietver arī priekšlikumu grozīt daudzgadu finanšu shēmu. Dalībvalstu budžeti iegūs no ES ETS tvēruma paplašināšanas, kuras rezultātā tajā tiks iekļauta arī jūras transporta nozare, un no jaunās emisijas kvotu tirdzniecības autotransporta un ēku nozarē.

Savienības reģistra drošai darbībai nepieciešamo finansējumu piešķir no Savienības budžeta. Saistībā ar ES ETS tvēruma paplašināšanu, kuras rezultātā tajā tiks iekļauta arī jūras transporta nozare, un jauno ES ETS, ko piemēros autotransporta un ēku nozarē, būs nepieciešami papildu resursi, lai nodrošinātu Savienības reģistra drošu darbību, kā tas norādīts šim priekšlikumam pievienotajā finanšu pārskatā. Šie resursi tiks darīti pieejami pārdales ceļā, ņemot vērā Eiropas publiskās pārvaldes budžeta ierobežojumus un darbaspēka trūkumu pašreizējās daudzgadu finanšu shēmas īstenošanas laikā, savukārt saistītie darbības izdevumi tiks finansēti no programmas *LIFE* līdzekļiem. IT attīstības un iepirkumu pasākumi tiks īstenoti saskaņā ar 2020. gada 10. septembra Paziņojumu par pamatnostādņēm attiecībā uz informācijas tehnoloģiju un kibernetikas finansēšanu<sup>28</sup>, kas paredz, ka noteikti IT izdevumi ir iepriekš jāapstiprina Eiropas Komisijas Informācijas tehnoloģiju un kibernetikas padomei.

#### **5. CITI ELEMENTI**

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija turpinās uzraudzīt un izvērtēt ES ETS darbību savā ikgadējā oglekļa tirgus ziņojumā, kā tas noteikts ETS direktīvas 10. panta 5. punktā. Tiks izvērtēta arī ES ETS pašreizējās pārskatīšanas ietekme. Komisijas ikgadējais oglekļa tirgus ziņojums un dalībvalstu ikgadējais ziņojums attieksies arī uz tām nozarēm, kuras tiek iekļautas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā. Šo jauno nozaru regulēšanas rezultātā iegūtie monitoringa, ziņošanas un verificācijas dati būs svarīgs informācijas avots, lai Komisija varētu izvērtēt attiecīgajās nozarēs panākto progresu.

---

<sup>27</sup> OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp.

<sup>28</sup> C(2020) 6126.

Monitoringa, ziņošanas un verifikācijas noteikumos attiecībā uz kuģniecības nozari būtu jāievēro noteikumi, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2015/757, kura grozīta ar priekšlikumu COM(2019) 38 final un šo priekšlikumu.

Turklāt ETS direktīvas piemērošanas jomā panāktā progresa izvērtēšana ir paredzēta direktīvas pašreizējā 21. pantā<sup>29</sup>.

Iniciatīva balstās uz procesu, kura pamatā ir integrētie nacionālie enerģētikas un klimata plāni un spēcīgais pārredzamības satvars, kas attiecas uz siltumnīcefekta gāzu emisijām un citu klimata informāciju un kas ir paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/1999<sup>30</sup>. Progresa regulārā novērtēšanā Komisija cita starpā izmantos informāciju, ko dalībvalstis iesniegušas un paziņojušas saskaņā ar Pārvaldības regulu. Arī noteikumi attiecībā uz ziņošanu par saskaņā ar šo direktīvu iegūto izsoles ieņēmumu izmantošanu ir izklāstīti Regulā (ES) 2018/1999. Būs jāveic šīs direktīvas izmaiņu ietekmes analīze, un veikto izmaiņu rezultātā varētu nākties grozīt arī iepriekš minēto regulu, lai nodrošinātu abu tiesību aktu saskaņotību.

Plašāka informācija par monitoringu un izvērtēšanu ir sniegta šim priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma 9. iedaļā.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

**Turpmāk izklāstīti galvenie ETS direktīvas elementi, kas tiek grozīti.**

*Jūras transports (3. pants, 3.g–3.ge pants un 16. pants)*

Priekšlikums paredz paplašināt ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas darbības jomu, lai tajā ietvertu arī jūras transportu. Šajā nolūkā priekšlikums paredz grozīt 3. panta b) punktā sniegto jēdziena “emisijas” definīciju, lai tajā iekļautu arī emisijas, ko rada kuģi, kuri veic jūras transporta darbības, paplašināt direktīvas II nodaļas tvērumu, lai tā attiektos uz “aviāciju un jūras transportu”, un I pielikumā kā jaunu darbību pievienot jūras transportu. Tas paredz arī iekļaut jaunas jēdzienus “kuģniecības uzņēmums” un “kuģniecības uzņēmumus administrējošā iestāde” definīcijas attiecīgi 3. panta v) punktā un 3. panta w) punktā. Lai paplašinātu II nodaļas tvērumu tā, lai tā attiektos arī uz jūras transportu, priekšlikums paredz iekļaut 3.g–3.ge pantu.

<sup>29</sup> Šajā pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāiesniedz Komisijai ikgadējs ziņojums, kurā īpaša uzmanība pievērsta tādiem jautājumiem kā kvotu sadale, reģistra darbība, monitoringa un ziņošanas piemērošana, verifikācija un akreditācija un jautājumi, kas saistīti ar noteikumu ievērošanu.

<sup>30</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp.).

ES ETS paplašināšana, iekļaujot tajā arī jūras transportu, attiecas uz emisijām, ko rada reisi ES teritorijā, uz pusi no emisijām, ko rada reisi ārpus ES teritorijas, un uz emisijām, kas rodas pie piestātnes ES ostā; tie paši noteikumi, kas piemērojami citām ES ETS aptvertajām nozarēm attiecībā uz izolēm, kvotu pārskaitīšanu, nodošanu un anulēšanu, sankcijām un reģistriem (16. pants), būtu jāpiemēro arī jūras transportam. Pienākums nodot kvotas jūras transporta nozarē tiks pakāpeniski ieviests laikposmā no 2023. līdz 2025. gadam, un, sākot no 2026. gada, kuģniecības uzņēmumiem būs jānodod kvotas par 100 % no savām verificētajām emisijām (3. ga pants). Saskaņā ar šīs pakāpeniskās ieviešanas noteikumiem, tā kā minētajos gados tiek nodots mazāks skaits kvotu saistībā ar verificētajām jūras transporta emisijām, nenodotās kvotas būtu jāanulē. Tiks piemēroti monitoringa un ziņošanas noteikumi, kā arī verificācijas un akreditācijas noteikumi, kas izklāstīti grozītajā Regulā (ES) 2015/757 (3. gb un 3. gc pants). Papildus ES ETS vispārējiem noteikumiem par sankcijām ir noteikts, ka kuģiem, par kuriem atbild kuģniecības uzņēmums, kurš divus vai vairākus ziņošanas laikposmus pēc kārtas nav nodevis kvotas, var tikt izdots izraidīšanas rīkojums, kas nozīmē, ka tā pārziņā esošos kuģus var aizturēt karoga dalībvalsts un tiem var aizliegt ieiet ostā, kas atrodas citas dalībvalsts, kas nav karoga valsts, jurisdikcijā (16. panta 11.a punkts). Katrs kuģniecības uzņēmums, kurš ietilpst ES ETS piemērošanas jomā, tiek piesaistīts dalībvalstij — administrējošajai iestādei —, kas nodrošina tā darbības administrēšanu saskaņā ar direktīvu. Administrējošā iestāde tiek noteikta atkarībā no tā, kur kuģniecības uzņēmums ir reģistrēts. Ja uzņēmums nav reģistrēts nevienā dalībvalstī, to piesaista dalībvalstij, kuras ostās tas divos iepriekšējos monitoringa gados ir piestājis visbiežāk. Sākot no 2024. gada, Komisijai ir pienākums publicēt un regulāri atjaunināt to kuģniecības uzņēmumu sarakstu, uz kuriem attiecas šī direktīva, norādot arī attiecīgo administrējošo iestādi (3. gd pants). Administrējošās iestādes var lūgt Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) palīdzību savu šajā direktīvā noteikto pienākumu izpildei, jo īpaši attiecībā uz monitoringa plānu apstiprināšanu un emisiju verificāciju (18.b pants). Ņemot vērā *EMSA* gūto pieredzi Regulas (ES) 2015/757 īstenošanā un tās IT rīkus, tā varētu palīdzēt administrējošajām iestādēm īstenot direktīvu vēl citos veidos, piemēram, sekmējot informācijas apmaiņu vai izstrādājot pamatnostādnes un kritērijus. Tekstā ir iekļauta ziņošanas un pārskatīšanas klauzula (3. ge pants), lai uzraudzītu šīs nodaļas īstenošanu un ņemtu vērā attiecīgās norises Starptautiskās Jūrniecības organizācijā.

*Lineārais samazinājuma koeficients un emisiju maksimālās robežvērtības vienreizējs samazinājums (9. pants)*

Lineārais samazinājuma koeficients tiek mainīts uz 4,2 %, sākot no nākamā gada pēc šīs direktīvas, ar kuru groza ETS direktīvu, stāšanās spēkā. Lineārā samazinājuma koeficienta palielināšana notiek vienlaikus ar emisiju maksimālās robežvērtības vienreizēju samazināšanu, lai nodrošinātu, ka jaunā lineārā samazinājuma koeficienta ietekme ir tāda pati kā tad, ja tas būtu piemērots no 2021. gada. Tas nodrošina, ka kopējā kvotu daudzuma (emisiju maksimālās robežvērtības) ikgadējais samazinājums būs lielāks, kas ļaus līdz 2030. gadam samazināt ES ETS aptverto nozaru radītās kopējās emisijas par 61 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Turklāt, sākot no nākamā gada pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, emisiju maksimālā robežvērtība ir jāpalielina par tādu kvotu skaitu, kas atbilst jūras transporta radītajām emisijām, kuras paredzēts iekļaut ES ETS, un kas izriet no ES jūras

transporta MZV sistēmas datiem par 2018. un 2019. gadu, un kas, sākot no 2021. gada, koriģēts ar lineāro samazinājuma koeficientu.

#### *Izsoļu ieņēmumu izmantošana (10. pants)*

Lai apmierinātu vajadzību pēc aizvien lielākiem ieguldījumiem mazoglekļa tehnoloģijās, noteikums par izsoļu ieņēmumu izmantošanu tiek grozīts, nosakot, ka dalībvalstīm ir pienākums visus ieņēmumus, kas netiek ieskaitīti Savienības budžetā, izmantot ar klimatu saistītiem mērķiem, tostarp ilgtspējīgas renovācijas atbalstīšanai mājsaimniecībās ar zemiem ienākumiem. Ar ES budžeta korekcijām Komisija iepazīstinās gaidāmajā pašu resursu tiesību aktu kopumā, kas ietver arī priekšlikumu grozīt daudzgadu finanšu shēmu.

Turklāt, lai novērstu pārejas radīto ietekmi uz sadali un sociālo ietekmi, priekšlikumā ir paredzēts izsolīt papildu 2,5 % no emisiju maksimālās robežvērtības, lai ar Modernizācijas fonda starpniecību finansētu enerģētikas pārkārtošanu dalībvalstīs, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju ir mazāks par 65 % no ES vidējā rādītāja 2016.–2018. gadā.

#### *Stingrāka līmeņatzīmju pieeja un kvotu bezmaksas piešķiršanas nosacījumu ieviešana (10.a panta 1. punkts)*

Lai mazinātu iespēju pēc emisiju maksimālās robežvērtības koriģēšanas piemērot starpnozaru korekcijas koeficientu, ir ierosināts atjaunināt līmeņatzīmes tā, lai tās vairāk atbilstu emisiju samazinājumam nozarēs un apakšnozarēs, palielinot maksimālo atjaunināšanas soli līdz 2,5 % gadā, sākot no 2026. gada, pašreizējo 1,6 % vietā. Tiek uzskatīts, ka šī pieeja nodrošina taisnīgāku un pārredzamāku bezmaksas kvotu sadalījumu nekā lielāka samazinājuma noteikšana visām nozarēm ar starpnozaru korekcijas koeficientu.

Turklāt par bezmaksas kvotu piešķiršanas priekšnosacījumu ir noteikti dekarbonizācijas centieni, lai stimulētu mazoglekļa tehnoloģiju ieviešanu. Iekārtām, kurām ir pienākums veikt energoauditu saskaņā ar Energoefektivitātes direktīvas (EED) pašreizējo 8. panta 4. punktu, būs jāīsteno audita ziņojumā sniegtie ieteikumi vai arī jāpierāda, ka ir īstenoti citi pasākumi, kas nodrošina siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu, kurš līdzvērtīgs audita ziņojumā ieteiktajam samazinājumam. Pretējā gadījumā to bezmaksas kvotu apjoms tiks samazināts. Saskaņā ar EED pašreizējo 8. panta 4. punktu MVU nav jāveic energoaudits. Turklāt saskaņā ar EED 8. panta 6. punkta nosacījumiem arī uzņēmumiem, kuri nav MVU un kuri īsteno energovadības vai vides vadības sistēmu, nepiemēro prasību veikt energoauditu. Ir ierosināts pārskatītajā EED grozīt noteikumus par atbrīvojumu no energoaudita veikšanas, nosakot, ka MVU atbrīvojuma vietā ir jāparedz atbrīvojums, kas atkarīgs no enerģijas patēriņa. Šāds atbrīvojuma noteikums būtu arī piemērots kvotu bezmaksas piešķiršanas nosacījumam.

#### *Oglekļa ievēdkorekcijas pasākumi (10.a panta 1. punkts)*

Oglekļa ievēdkorekcijas pasākums (CBAM) ir alternatīvs pasākums, ar ko mazina oglekļa emisiju pārvirzes risku. Tāpēc nozares un apakšnozares, kurās tiek īstenots šis pasākums, nedrīkstētu saņemt bezmaksas kvotas. CBAM pakāpeniskās ieviešanas laikā tiks pakāpeniski samazināts bez maksas piešķirto kvotu daudzums, bet ir noteikts pārejas periods, lai ražotāji,

importētāji un tirgotāji varētu pielāgoties jaunajam režīmam. Ir izstrādāti arī noteikumi, kā aprēķināt galīgo kvotu skaitu, kas atņemams no izsolāmajām bezmaksas kvotām.

#### *Oglekļa cenu starpības līgumi un Inovāciju fonda paplašināšana (10.a panta 8. punkts)*

Oglekļa cenu starpības līgumi ir svarīgs elements, kas veicina emisiju samazināšanu rūpniecības nozarē, sniedzot ES iespēju garantēt investoriem, kuri iegulda inovatīvās, klimatam labvēlīgās tehnoloģijās, fiksētu cenu, kas ļauj kompensēt CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas centienus lielākā mērā nekā pašreizējais ES ETS cenu līmenis. Inovāciju fonda tvērums ir paplašināts, lai tas varētu sniegt atbalstu projektiem, izmantojot tādus konkurencē balstītus iepirkuma mehānismus kā oglekļa cenu starpības līgumi. Turklāt Inovāciju fonds tiek palielināts par 50 miljoniem kvotu, kas iegūtas no bezmaksas piešķiršanai un izsolēm paredzētajām kvotām tādā pašā veidā kā fonda pašreizējais piešķirums. Rezultātā 40 miljoni kvotu tiks iegūti no bezmaksas piešķiršanai paredzētajām kvotām un 10 miljoni kvotu — no izsolēm paredzētajām kvotām.

#### *Modernizācijas fonds (10.d pants)*

Ar šo priekšlikumu Modernizācijas fonda darbība tiek saskaņota ar Savienības jaunajiem klimata mērķiem, nosakot, ka ieguldījumiem jāatbilst Eiropas zaļā kursa un Eiropas Klimata akta mērķiem, un ierobežojot atbalstu ieguldījumiem, kas saistīti ar jebkāda veida fosilo kurināmo, nevis tikai cieto fosilo kurināmo, kā tas ir pašlaik. Papildus tam ar šo priekšlikumu palielina to fonda līdzekļu īpatsvaru, kas jānodrošina prioritāriem ieguldījumiem; piešķir lielāku nozīmi atjaunojamiem energoresursiem un ieguldījumiem energoefektivitātes paaugstināšanā transporta, ēku, atkritumu apsaimniekošanas un lauksaimniecības nozarē; prioritārā kārtā risina energoefektivitātes jautājumu pieprasījuma pusē, par atbilstīgu nozari nepārprotami nosakot arī rūpniecību; paredz atbalstu mājsaimniecībām izklūšanai no enerģētiskās nabadzības.

#### *Oglekļa uztveršana un izmantošana (3. panta b) punkts un 12. panta 3.b punkts)*

Vērienīgākā klimatiskā iecere mudinās izmantot visus tehnoloģiskos risinājumus, ar ko var samazināt emisijas, tostarp oglekļa uztveršanas un izmantošanas risinājumus. Tādēļ priekšlikumā ir noteikts, ka kvotu nodošanas pienākumi neattiecas uz CO<sub>2</sub> emisijām, kas ir pastāvīgi ķīmiski piesaistītas kādam produktam tā, lai normālos lietošanas apstākļos nenonāktu atmosfērā.

#### *Šķēršļu novēršana inovatīvu mazoglekļa tehnoloģiju ieviešanai, grozot ES ETS tvērumu un līmeņatzīmes (2. pants, 10.a pants un I pielikums)*

ES ETS kvotu bezmaksas piešķiršanas noteikumi ir grozīti, lai labāk atbalstītu energoietilpīgu nozaru dekarbonizāciju, ko panāk, ieviešot novatoriskas tehnoloģijas.

Efektīvas tehnoloģijas, kuru radītais emisiju līmenis ir nedaudz zemāks par līmeņatzīmi, saņem vairāk bezmaksas kvotu, nekā vajadzīgs to radītajam emisiju apjomam. Tādējādi inovatīvas tehnoloģijas, kas neietilpst ES ETS, ir nostādītas neizdevīgos konkurences apstākļos, kā rezultātā var mazināties vēlme ieguldīt šajās tehnoloģijās. Inovatīvas iekārtas var

tikt izslēgtas no ES ETS, jo ir mainījušas ražošanas procesu vai arī to sadedzināšanas bloku kopējā nominālā ievadītā siltumjauda samazinās līdz mazāk nekā 20 MW.

Šis stimula trūkums tiek novērsts, i) nosakot, ka iekārtas paliek ES ETS arī tad, ja samazina savu sadedzināšanas bloku kopējo jaudu nolūkā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas (piemēram, elektrifikācijas ceļā); ii) atsaistot darbību definīcijas no konkrētām tehnoloģijām (svītrojot atsauces uz fosilo kurināmo vai konkrētiem ražošanas procesiem); iii) atsaucoties uz ražošanas jaudu, nevis sadedzināšanas jaudu un iv) pārskatot līmeņatzīmju definīcijas, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret iekārtām neatkarīgi no tajās izmantotajām tehnoloģijām, ieskaitot situācijas, kad tiek izmantotas mazoglekļa vai bezoglekļa tehnoloģijas. Inovatīvu iekārtu paturēšana ES ETS arī samazinās līmeņatzīmju vērtības un tādējādi sekmēs vēl lielākus emisiju samazinājumus.

#### *Emisijas kvotu tirdzniecības ieviešana ēku un autotransporta nozarē (IV.a nodaļa)*

Jauna emisijas kvotu tirdzniecības sistēma ēku un autotransporta nozarē būtu jāveido kā atsevišķa, patstāvīga sistēma, kas sāks darboties 2025. gadā (IV.a nodaļa). Pirmajā darbības gadā regulētajām struktūrām būs vajadzīga siltumnīcefekta gāzu emisijas atļauja un būs jāziņo par 2024. un 2025. gadā radītajām emisijām (30.b un 30.f pants). Kvotu piešķiršana un atbilstības nodrošināšanas pienākumi šīm struktūrām būs spēkā tikai no 2026. gada, tādējādi ļaujot jaunajai sistēmai pienācīgi un efektīvi sākt darbību (30.c, 30.d un 30.e pants). Tā kā ēku un autotransporta nozarē ir ļoti daudz mazo emitētāju, kā arī tehniskās īstenojamības un administratīvās efektivitātes apsvērumu dēļ regulējums attieksies nevis uz emitētājiem, bet gan uz augstāku piegādes ķēdes posmu dalībniekiem (30.b pants un III pielikums). Tādējādi jaunajā sistēmā regulētā darbība būs tādu kurināmā veidu nodošana patēriņam, kas tiek sadedzināti ēku un autotransporta nozarē (III pielikums). Ēku un autotransporta nozares tvērums ir noteikts, pamatojoties uz attiecīgajiem emisiju avotiem, kas minēti [IPCC 2006. gada vadlīnijās par nacionālajiem siltumnīcefekta gāzu inventarizācijas pārskatiem \(III pielikums\)](#). Regulētās struktūras ir definētas atbilstoši Padomes Direktīvā (ES) 2020/262<sup>31</sup> izklāstītajai akcīzes nodokļa sistēmai, jo ar minēto direktīvu jau ir izveidots stabils mehānisms patēriņam nodotā kurināmā daudzuma monitoringam un ziņošanai nodokļu vajadzībām. Monitoringa, ziņošanas un verificācijas pienākumi ēku un autotransporta nozarē iespēju robežās tiks saskaņoti ar labi funkcionējošajiem mehānismiem, kas izveidoti stacionāro iekārtu un aviācijas jomā (30.f pants).

Jaunās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas emisiju maksimālā robežvērtība tiks noteikta, sākot no 2026. gada, pamatojoties uz datiem, kas savākti saskaņā ar Kopīgo centienu regulu, un paredzēto vērīnīguma līmeni, un tiks samazināta, lai līdz 2030. gadam ēku un autotransporta nozarē panāktu emisiju apjoma samazināšanos par 43 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni (30.c pants un III.a pielikums). Ir noteikts arī attiecīgs lineārais samazinājuma koeficients. Kad būs izveidots jaunās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas monitoringa un ziņošanas mehānisms, 2028. gadam paredzētais kopējais kvotu skaits tiks

<sup>31</sup> Padomes Direktīva (ES) 2020/262 (2019. gada 19. decembris), ar ko nosaka akcīzes nodokļa piemērošanas vispārēju režīmu (pārstrādāta redakcija) (OV L 58, 27.2.2020., 4.–42. lpp.).



koriģēts, pamatojoties uz MZV datiem, kas pieejami par 2024.–2026. gadu. Lineārais samazinājuma koeficients tiks pārskatīts vienīgi tad, ja MZV dati uzrādīs ievērojamu sākotnējās emisiju maksimālās robežvērtības pārsniegumu un tā iemesls nebūs nelielas atšķirības no ES UNFCCC inventarizācijas pārskata datiem.

Jaunās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas kvotas tiks izolētas, jo bezmaksas kvotu piešķiršana nav paredzēta (30.d pants). Lai nodrošinātu emisijas kvotu tirdzniecības raitu sākšanu jaunajās nozarēs, noteikts kvotu skaits tiks izolēts priekšlaikus (30.d panta 2. punkta pirmā daļa). Turklāt, lai jau no paša sākuma nodrošinātu tirgus stabilitāti, attiecīgajās nozarēs saskaņā ar īpašiem noteikumiem darbosies arī tirgus stabilitātes rezerve (30.d panta 2. punkta otrā daļa). Tā kā sistēma ir jauna, ir paredzēti ietekmes mazināšanas pasākumi, lai novērstu cenu pārmērīgu svārstību iespējamo risku, kas īpaši augsts varētu būt brīdī, kad tiks sāktas emisijas kvotu tirdzniecība jaunajās nozarēs (30.h pants).

Lai risinātu dažas no pārejas posma un sociālajām problēmām, ko radīs oglekļa cenu noteikšana jaunajās nozarēs, kā arī lai sniegtu mērķtiecīgu atbalstu inovācijai, emisijas kvotu tirdzniecība autotransporta un ēku nozarē sniegs ieguldījumu arī jau pastāvošajos mazoglekļa tehnoloģiju finansēšanas avotos. Tādējādi 150 miljoni kvotu, kas tiks izdotas jaunajā autotransporta un ēku nozares emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, būs pieejamas Inovāciju fondam zaļās pārkārtošanās sekmēšanai (30.d panta 4. punkts).

Komisija uzraudzīs jaunās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas noteikumu piemērošanu un vajadzības gadījumā līdz 2028. gada 1. janvārim ierosinās sistēmas pārskatīšanu nolūkā uzlabot tās iedarbīgumu, administrēšanu un praktisko piemērošanu (30.i pants).

### **Turpmāk izklāstīti galvenie Lēmuma par tirgus stabilitātes rezerves izveidi elementi, kas tiek grozīti ar priekšlikumu.**

*Aviācijas nozares (1. panta 4.a punkts) un jūras transporta nozares neto pieprasījuma ņemšana vērā*

Ar priekšlikumu tiek grozīts aprītē esošo kvotu kopskaita aprēķināšanas veids, lai tajā iekļautu arī aviācijas radītās emisijas un kvotas, kas piešķirtas aviācijas nozarei. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2017/2392<sup>32</sup> tika grozīts ES ETS direktīvas 12. panta 3. punkts, lai ļautu visiem operatoriem kvotu nodošanas pienākumu izpildei izmantot visas piešķirtās kvotas, tostarp aviācijas nozarei piešķirtās kvotas. Rezerves kā instrumenta, kas ar pieprasījuma un piedāvājuma palīdzību nodrošina tirgus stabilitāti, darbības precizitāti un efektivitāti tiks uzlabota, iekļaujot aviācijas nozares kvotas rezerves aprēķinā, vienlaikus saglabājot tās vidisko integritāti. Ja šis priekšlikums grozīt ES ETS tiks pieņemts, aviācijas nozares emisijas un kvotas tiks iekļautas aprītē esošo kvotu kopskaitā to rašanās vai izdošanas vietā, sākot no nākamā gada pēc šā grozījuma stāšanās spēkā. Lai gan nepastāv atsevišķas jūras transporta nozares kvotas, tiesību akta teksts ir jāgroza arī tādēļ, lai iekļautu aprēķinā arī

<sup>32</sup> [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula \(ES\) 2017/2392 \(2017. gada 13. decembris\), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai saglabātu pašreizējos darbības jomas ierobežojumus attiecībā uz aviācijas darbībām un sagatavotos globāla tirgus pasākuma īstenošanai no 2021. gada \(OV L 350, 29.12.2017., 7.–14. lpp.\).](#)

jūras transporta nozares kvotas un emisijas, jo tekstā pašlaik ir minētas tikai iekārtu emisijas un kvotas. Lai nepieļautu izkropļojumus, ko varētu radīt prasību pakāpeniska ieviešana attiecībā uz jūras transportu, starpība starp jūras transporta nozares verificētajām emisijām un nodotajām kvotām, kuras tiks anulētas, nevis izolītas, tiks iekļauta aprītē esošo kvotu kopskaitā tā, it kā šīs kvotas būtu izdotas<sup>33</sup>.

#### *Kvotu uzņemšanas likme (1. panta 5. punkts)*

Kvotu uzņemšanas likme tiek grozīta nolūkā novērst robežvērtību radīto ietekmi, kas rodas brīdī, kad aprītē esošo kvotu kopskaits ļoti pietuvojas augšējai robežvērtībai. Tādā gadījumā aprītē esošo kvotu kopskaita palielināšanās vai samazināšanās par vienu kvotu var nozīmēt, ka kvotu uzņemšana notiks vai arī nenotiks — atkarībā no tā, vai aprītē esošo kvotu kopskaits pārsniedz vai nepārsniedz noteikto robežvērtību. Neskaidrība par to, vai uzņemšana notiks vai nenotiks, var izraisīt cenu svārstības tirgū.

Ar šo priekšlikumu tiek mainīts kvotu uzņemšanas likmes noteikšanas mehānisms. Tajā ir ierosināts veikt profilaktisku kvotu uzņemšanu tirgus stabilitātes rezervē gadījumos, kad aprītē esošo kvotu kopskaits ir robežās no 833 miljoniem līdz 1096 miljoniem. Šādā gadījumā tiks uzņemts tāds kvotu skaits, kas līdzvērtīgs starpībai starp aprītē esošo kvotu kopskaitu un 833 miljonu robežvērtību. Ja aprītē esošo kvotu kopskaits pārsniedz 1096 miljonus kvotu, tiek piemērota parastā kvotu uzņemšanas likme (24 % līdz 2030. gadam).

Iemesls, kādēļ tika izvēlēts skaitlis 1096 miljoni, ir tāds, ka gadījumā, kad sasniegts šāds skaits, 24 % uzņemšanas likme un starpība starp aprītē esošo kvotu kopskaitu un maksimālo robežvērtību ir samērā līdzīgas. Tas palīdz novērst robežvērtību radīto ietekmi, vienlaikus nodrošinot efektīvu kvotu uzņemšanu tirgus stabilitātes rezervē gadījumā, ja aprītē esošo kvotu kopskaits ir lielāks.

#### *Aprītē esošo kvotu kopskaita noteikšana (1. panta 5. punkts)*

Aprītē esošo kvotu kopskaita aprēķina formula noteiks, ka kvotu piedāvājumā tiek iekļautas vienīgi izdotās kvotas, bet ne rezervē iekļautās kvotas un ka rezervē iekļauto kvotu skaits vairs netiks atņemts no piedāvātajām kvotām. Šīs izmaiņas padara aprītē esošo kvotu kopskaita aprēķinu skaidrāku, un tās būtiski neietekmē aprēķina rezultātu, arī iepriekš veiktos aprītē esošo kvotu kopskaita aprēķinus.

#### *Anulēšanas mehānisms (1. panta 5.a punkts)*

Sākot no 2023. gada, tirgus stabilitātes rezervē iekļautās kvotas, kas pārsniedz iepriekšējā gadā izolīto kvotu skaitu, tiek anulētas. Taču iepriekšējā gadā izolīto kvotu skaits ir atkarīgs no dažādiem faktoriem, piemēram, no emisiju maksimālās robežvērtības un pašas tirgus

<sup>33</sup> Līdzīgā veidā, kā tiek uzskaitītas dalībvalstu elastības iespējas, kas tām ļauj piekļūt ES ETS kvotām un kas tiek ņemtas vērā, aprēķinot aprītē esošo kvotu kopskaitu, kā tas izklāstīts 6. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 156, 19.6.2018., 26.–42. lpp.).

stabilitātes rezerves darbības. Lai nodrošinātu, ka kvotu daudzums, kas pēc anulēšanas paliek rezervē, ir labāk prognozējams, ir ierosināts ierobežot rezervē esošo kvotu skaitu līdz 400 miljoniem kvotu. Šis skaitlis atbilst arī aprītē esošo kvotu kopskaita zemākajai robežvērtībai, zem kuras nokrītoties aprītē esošo kvotu kopskaitam, kvotas tiek atbrīvotas no rezerves.

#### *Tirgus stabilitātes rezerve autotransporta un ēku nozarē radīto emisiju tirdzniecībai (1.a pants)*

Lai novērstu piedāvājuma un pieprasījuma nelīdzsvarotības risku, tirgus stabilitātes rezerve darbosies arī jaunajā autotransporta un ēku nozares emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, kur kvotu uzņemšana un atbrīvošana notiks, pamatojoties uz kvotu pārpalikuma robežvērtībām attiecīgajā tirgū. Turklāt, lai nodrošinātu, ka tirgus stabilitātes rezerve var darboties kā iedarbīgs instruments tirgus nelīdzsvarotības novēršanai jau no emisijas kvotu tirdzniecības sākuma abās minētajās nozarēs, rezervē tiks izveidots zināms skaits kvotu, kas paredzētas šīm jaunajām nozarēm. Lai novērstu cenu pārmērīgu svārstību iespējamo risku, ir izveidoti pasākumi papildu kvotu atbrīvošanai no tirgus stabilitātes rezerves. Taču šāda papildu atbrīvošana būs atkarīga no vidējās kvotu cenas pieauguma, nevis no kvotu pārpalikuma tirgū.

#### **Turpmāk izklāstīti galvenie Regulas (ES) 2015/757, kas pazīstama ar nosaukumu “MZV regula”, elementi, kas tiek grozīti ar šo priekšlikumu.**

Ar šo priekšlikumu tiesību akta tekstā tiek iekļautas jaunas jēdzienu “administrējošā iestāde” un “uzņēmuma līmenī apkopoti emisijas dati” definīcijas. Turklāt ierosinātie grozījumi paredz, ka uzņēmumiem ir pienākums iesniegt monitoringa plānus atbildīgajām administrējošajām iestādēm apstiprināšanai (grozītais 6. un 7. pants), paziņot uzņēmuma līmenī apkopotus emisijas datus (grozītais 4. pants) un pēc uzņēmuma līmenī apkopoto emisijas datu verificācijas (grozītais 13.–16. pants) iesniegt šos verificētos apkopotos datus atbildīgajai administrējošajai iestādei (jaunais 11.a pants un grozītais 12. pants). Verificētajiem nav pienākuma verificēt ziņojumu par emisijām kuģu līmenī un ziņojumu, kas minēts Regulas (ES) 2015/757 11. panta 2. punktā, jo šie kuģu līmeņa ziņojumi jau ir verificēti. Ar šo priekšlikumu Komisijai tiek arī piešķirtas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu monitoringa metodes un noteikumus nolūkā padarīt tos piemērotus emisijas kvotu tirdzniecībai (grozītais 5. panta 2. punkts) un papildinātu Regulu (ES) 2015/757 ar noteikumiem par monitoringa plānu un to izmaiņu apstiprināšanu administrējošajās iestādēs, ar noteikumiem par uzņēmuma līmenī apkopotu emisijas datu monitoringu, ziņošanu un iesniegšanu (6. panta 8. punkts, 7. panta 5. punkts un 11.a panta 4. punkts) un ar noteikumiem par uzņēmuma līmenī apkopotu emisijas datu verificāciju un verificācijas ziņojuma sagatavošanu attiecībā uz uzņēmuma līmenī apkopotiem emisijas datiem (13. panta 6. punkts un 15. panta 6. punkts).

Tā kā šajā priekšlikumā ir ierosināts grozīt MZV regulu, tas papildina Komisijas priekšlikumu COM(2019) 38 final.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,**

**ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

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

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Parīzes nolīgums, kas 2015. gada decembrī pieņemts saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*), stājās spēkā 2016. gada novembrī ("Parīzes nolīgums")<sup>3</sup>. Tā 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.
- (2) Klimata un vides problēmu risināšana un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšana ir Komisijas 2019.gada 11.decembrī pieņemtā paziņojumam "Eiropas zaļais kurss"<sup>4</sup> stūrakmens.
- (3) Eiropas zaļais kurss vienlaikus ir visaptverošu, savstarpēji pastiprinošu pasākumu un iniciatīvu kopums, kuru mērķis ir līdz 2050.gadam panākt ES klimatneitralitāti, un

---

<sup>1</sup> OV C , , lpp..

<sup>2</sup> OV C , , lpp..

<sup>3</sup> Parīzes nolīgums (OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.).

<sup>4</sup> COM(2019)640 final.

jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir padarīt Savienību par taisnīgu un pārtikušu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurencei atvērtu ekonomiku, kur ekonomiskā izaugsme ir atsaistīta no resursu patēriņa. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šīs pārkārtošanās ietekme uz vīriešiem un sievietēm ir atšķirīga, tāpat tā sevišķi smagi ietekmē dažas nelabvēlīgā situācijā esošas cilvēku grupas, piemēram, gados vecākus ļaudis, cilvēkus ar invaliditāti un personas, kas pieder pie rasu vai etniskām minoritātēm. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša un ka neviens netiek atstāts novārtā.

- (4) Tas, cik vajadzīgs un vērtīgs ir Eiropas zaļais kurss, ir kļuvis vēl skaidrāks, ņemot vērā, cik smagi Savienības iedzīvotāju veselību, dzīves un darba apstākļus un labbūtību ir ietekmējusi Covid-19 pandēmija, kas parādīja, ka ir jāstiprina mūsu sabiedrības un ekonomikas noturība pret ārējiem satricinājumiem un ka ir jārikojas laikus, lai šādus satricinājumus novērstu vai vismaz mīkstinātu to sekas. Eiropas iedzīvotāji joprojām ir cieši pārliecināti, ka šāda pieeja ir sevišķi aktuāla klimata pārmaiņu jautājumā<sup>5</sup>.
- (5) Nacionāli noteiktajā devumā, ko Savienība iesniedza UNFCCC sekretariātam 2020.gada 17.decembrī<sup>6</sup>, tā apņēmas līdz 2030.gadam neto siltumnīcefekta gāzu emisijas visas tautsaimniecības mērogā samazināt vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.
- (6) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119<sup>7</sup> Savienība uzdevumu līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti visas tautsaimniecības mērogā ir nostiprinājusi tiesību aktos. 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) Visām ekonomikas nozarēm jādod ieguldījums, lai panāktu minētos emisiju samazinājumus. Tas nozīmē, ka ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK<sup>8</sup> izveidotās ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmas (ES ETS) mērķis — veicināt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu izmaksefektīvā un ekonomiski izdevīgā veidā — būtu jākāpina samērā ar šo 2030. gadam izvirzīto neto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma mērķrādītāju, kas jāsasniedz visas tautsaimniecības mērogā.

<sup>5</sup> Eirobarometra speciālaptauja Nr. 513 par klimata pārmaiņām, 2021., ([https://ec.europa.eu/clima/citizens/support\\_en](https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_en)).

<sup>6</sup> [https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU\\_NDC\\_Submission\\_December%202020.pdf](https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf)

<sup>7</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata likums") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).

- (8) ES ETS būtu jāstimulē ražošana tādās iekārtās, kas daļēji vai pilnībā samazina siltumnīcefekta gāzu emisijas. Tāpēc dažu darbību kategoriju apraksts Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā būtu jāgroza, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret iekārtām attiecīgajos sektoros. Turklāt kvotu bezmaksas iedale par produkta ražošanu būtu jāatsaista no ražošanas procesa būtības. Tāpēc ir jāgroza dažu līmeņatzīmju aptverto produktu, procesu un emisiju definīcija, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus jaunām un esošām tehnoloģijām. Tāpat ir jāatsaista naftas rafinēšanas rūpnīcām noteikto līmeņatzīmju atjaunināšana no ūdeņradim noteikto līmeņatzīmju atjaunināšanas, lai atspoguļotu to, ka aizvien pieaug ūdeņraža ražošana ārpus naftas rafinēšanas sektora.
- (9) Padomes Direktīva 96/61/EK<sup>9</sup> tika atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/75/EK<sup>10</sup>. Atsauces uz Direktīvu 96/61/EK Direktīvas 2003/87/EK 2.pantā un IV pielikumā būtu attiecīgi jāatjaunina. Ņemot vērā nepieciešamību steidzami samazināt emisijas visas tautsaimniecības mērogā, dalībvalstīm vajadzētu spēt rīkoties, lai samazinātu ES ETS aptvertās siltumnīcefekta gāzu emisijas, izmantojot arī citus mehānismus, ne tikai emisijas limitus, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvu 2010/75/ES.
- (10) Paziņojumā “Ceļš uz veselīgu planētu itin visiem”<sup>11</sup> Komisija pauž aicinājumu ES virzīties uz nulles piesārņojumu 2050. gadā, proti, samazināt gaisa, saldūdeņu, jūras un augsnes piesārņojumu līdz tādām līmenim, kas vairs nebūtu kaitīgs veselībai un dabiskajām ekosistēmām. Pateicoties pasākumiem saskaņā ar Direktīvu 2010/75/ES, kas ir galvenais instruments, kurš regulē gaisa, ūdens un augsnes piesārņotāju emisijas, bieži vien būs iespējams samazināt arī siltumnīcefekta gāzu emisijas. Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 8. pantu dalībvalstīm būtu jānodrošina koordinācija starp Direktīvā 2003/87/EK un Direktīvā 2010/75/ES noteiktajiem atļauju piešķiršanas nosacījumiem un procedūrām.
- (11) Atzīstot, ka jaunas inovatīvas tehnoloģijas bieži vien ļaus samazināt gan siltumnīcefekta gāzu, gan piesārņotāju emisijas, ir svarīgi nodrošināt sinerģiju starp rīcībpolitikām, kas veltītas gan siltumnīcefekta gāzu, gan piesārņotāju emisijām, proti, Direktīvu 2010/75/ES, un pārskatīt to efektivitāti šajā jomā.
- (12) Lai noteiktu maksimālo rūpniecībai iedalāmo bezmaksas kvotu apjomu 2013.–2020. gada periodā, tika izmantota “elektroenerģijas ražošanas iekārtu” definīcija, taču tas noveda pie tā, ka koģenerācijas elektrostacijām piemēroja citādu režīmu nekā rūpnieciskajām iekārtām. Lai stimulētu augstas efektivitātes koģenerācijas izmantošanu un nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret visām iekārtām, kurām tiek iedalītas bezmaksas kvotas par siltuma ražošanu un centralizēto siltumapgādi, visas atsauces uz elektroenerģijas ražošanas iekārtām Direktīvā 2003/87/EK būtu jāsvītiro.

<sup>9</sup> Padomes Direktīva 96/61/EK (1996. gada 24. septembris) par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli (OV L 257, 10.10.1996., 26. lpp.).

<sup>10</sup> [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/75/ES \(2010. gada 24. novembris\) par rūpnieciskajām emisijām \(piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole\) \(OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.\)](#).

<sup>11</sup> Komisijas Paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Ceļš uz veselīgu planētu itin visiem: ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns” (COM/2021/400 final).

Turklāt Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2019/331<sup>12</sup> ir noteikts, ka visi rūpnieciskie procesi ir tiesīgi saņemt bezmaksas kvotas. Tas nozīmē, ka Direktīvas 2003/87/EK 10.a panta 3. punkta noteikumi par oglekļa uztveršanu un uzglabāšanu ir novecojuši un būtu jāsvīturo.

- (13) Siltumnīcefekta gāzes, kas netiek tieši emitētas atmosfērā, būtu jāuzskata par ES ETS aptvertām emisijām un par šīm emisijām būtu jānodod kvotas, izņemot gadījumus, kad šīs emisijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/31/EK<sup>13</sup> tiek uzglabātas krātuvē vai kad tās ir ķīmiski saistītas produktā tā, ka normālas lietošanas gaitā tās atmosfērā nenonāk. Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt īstenošanas aktus, kuri paredz, ar kādiem nosacījumiem siltumnīcefekta gāzes ir uzskatāmas par pastāvīgi ķīmiski saistītām produktā tā, ka normālas lietošanas gaitā tās nenonāk atmosfērā, un, ņemot vērā regulatīvās norises saistībā ar oglekļa piesaistījumu sertificēšanu, kā attiecīgā gadījumā saņemt oglekļa piesaistījumu sertifikātu.
- (14) Starptautiskais jūras transports, proti, reisi starp ostām, kas ir divu dažādu dalībvalstu jurisdikcijā, vai starp kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu un ostu, kas nav nevienas dalībvalsts jurisdikcijā, ir vienīgais transporta veids, uz ko līdz šim nav attiecinātas Savienības saistības samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas. Emisijas no Savienībā pārdotas degvielas, ko izmanto reisos, kas sākas vienā dalībvalstī un noslēdzas citā dalībvalstī vai trešā valstī, kopš 1990. gada ir pieaugušas par aptuveni 36 %. Šīs emisijas veido teju 90 % no visām Savienības kuģošanas emisijām, jo emisijas, kuras rada Savienībā pārdotā degviela, ko izmanto reisos, kas sākas un noslēdzas tajā pašā dalībvalstī, kopš 1990. gada ir sarukušas par 26 %. Prognozēts, ka *status quo* scenārijā starptautiskā jūras transporta radītās emisijas no 2015. līdz 2030. gadam pieaugs par 14 %, bet no 2015. līdz 2050. gadam — par 34 %. Ja, kā tiek prognozēts, jūras transporta ietekme uz klimata pārmaiņām pieaugs, tas lielā mērā padarīs veltus citos sektors panāktos samazinājumus, kuru nolūks ir apkarot klimata pārmaiņas.
- (15) 2013. gadā Komisija pieņēma stratēģiju, kā jūras transporta emisijas pakāpeniski integrēt Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas rīcībpolitikā. Pirmais solis bija Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757<sup>14</sup>, ar ko tika izveidota ar jūras transporta emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēma; nākamie soļi ir nospraust samazināšanas mērķrādītājus jūras transporta sektorā un piemērot tirgus instrumentu. Saskaņā ar apņemšanos, ko likumdevēji pauduši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/410<sup>15</sup>, Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (SJO) vai Savienībai no 2023. gada ir jāsāk rīkoties, tostarp jāsāk

<sup>12</sup> Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/331 (2018. gada 19. decembris), ar ko nosaka Savienības mēroga pārejas noteikumus saskaņotai bezmaksas emisijas kvotu iedalei saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK 10.a pantu (OV L 59, 27.2.2019., 8. lpp.).

<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/31/EK (2009. gada 23. aprīlis) par oglekļa dioksīda ģeoloģisko uzglabāšanu un grozījumiem Padomes Direktīvā 85/337/EEK, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvās 2000/60/EK, 2001/80/EK, 2004/35/EK, 2006/12/EK, 2008/1/EK un Regulā (EK) Nr. 1013/2006 (OV L 140, 5.6.2009., 114. lpp.).

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.);

<sup>15</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/410 (2018. gada 14. marts), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai sekmētu emisiju izmaksefektīvu samazināšanu un investīcijas mazoglekļa risinājumus, un Lēmumu (ES) 2015/1814 (OV L 76, 19.3.2018., 3. lpp.).

sagatavošanās darbs pie tāda pasākuma pieņemšanas un īstenošanas, kas nodrošina, ka sektors dod pienācīgu ieguldījumu pūlīšos, ko prasa saskaņā ar Parīzes nolīgumu nosprausto mērķu sasniegšana, un ka visas ieinteresētās personas tam velta pienācīgu ievērību.

- (16) Saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/410 Komisijai vismaz reizi gadā ir jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par progresu, kas panākts SJO virzībā uz vērienīgu emisiju samazināšanas mērķi, un par papildu pasākumiem, lai nodrošinātu, ka jūras transporta sektors sniedz pienācīgu ieguldījumu centienos, kas nepieciešami, lai sasniegtu mērķus, par kuriem panākta vienošanās saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Ir vērojami centieni ar SJO starpniecību samazināt globālās jūras transporta emisijas, un tie būtu jāveicina. Tomēr lai gan SJO satvarā nesen sasniegtais ir vērtējams atzinīgi, ar to nepietiks, lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus.
- (17) Paziņojumā par Eiropas zaļo kursu Komisija izklāstīja ieceri veikt papildu pasākumus, kas veltīti siltumnīcefekta gāzu emisijām jūras transporta sektorā, proti, īstent pasākumu kopumu, kas ļautu Savienībai sasniegt savus emisijas samazināšanas mērķrādītājus. Šajā kontekstā Direktīva 2003/87/EK būtu jāgroza, lai ES ETS iekļautu arī jūras transporta sektoru un tā nodrošinātu, ka šis sektors palīdz sasniegt gan Savienības paaugstinātos klimata mērķus, gan Parīzes nolīguma mērķus, kas paredz, ka attīstītajām valstīm ir jārada priekšzīme un jānosprauž visu tautsaimniecību aptveroši emisijas samazināšanas mērķrādītāji, savukārt jaunattīstības valstis tiek mudinātas laika gaitā virzīties uz tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas vai ierobežošanas mērķrādītājiem<sup>16</sup>. Tā kā starptautiskās aviācijas radītās emisijas ārpus Eiropas no 2021. gada tiks ierobežotas ar globālu tirgus instrumentu, savukārt nav nekādu pasākumu, ar ko ierobežo jūras transporta emisijas vai nosaka to cenu, ir lietderīgi ES ETS iekļaut arī daļu no emisijām, kas rodas reisos starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu un trešās valsts jurisdikcijā esošu ostu, savukārt trešai valstij ir iespēja lemt par pienācīgiem pasākumiem attiecībā uz pārējo emisiju daļu. Jūras transporta sektora iekļaušana ES ETS tāpat nozīmētu, ka ES ETS aptvers pusi no emisijām, ko rada kuģi, kuri kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā ierodas no ostas, kas nav nevienas dalībvalsts jurisdikcijā, pusi no emisijām, ko rada kuģi, kuri iziet no kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas un ierodas ostā, kas nav nevienas dalībvalsts jurisdikcijā, visas emisijas no kuģiem, kas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā ierodas no kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas, un visas emisijas, kas rodas, kuģim atrodoties pietātnē kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā. Ir konstatēts, ka šī pieeja ir praktisks veids, kā atrisināt jautājumu par kopēju, bet diferencētu atbildību un spējām, kas UNFCCC kontekstā ir bijusi ilgstoša problēma. Tas, ka aptverta ir daļa to emisiju, kas rodas reisos gan no Savienības uz trešām valstīm, gan no trešām valstīm uz Savienību, nodrošina ES ETS efektivitāti, proti, pasākuma vidiskā ietekme palielinās salīdzinājumā ar situāciju, kad ģeogrāfiskais aptvērums aprobežojas tikai ar reisiem ES iekšienē, un samazinās risku, ka kuģi pietāj kādās ostās izvairīšanās labad un ka pārkraušanas darbības pārvietojas aiz Savienības robežām. Lai nodrošinātu, ka sektora iekļaušana ES ETS notiek gludi, kuģošanas sabiedrību nodotais kvotu apjoms par 2023.-2025. gada paziņotajām verificētajām emisijām būtu jāpalielina pakāpeniski. Lai pasargātu sistēmas vidisko integritāti, gadījumos, ja tiek nodots mazāk kvotu par jūras transporta verificētajām emisijām šajos gados, tad pēc tam, kad ik gadus ir noskaidrota starpība starp verificētajām emisijām un nodotajām kvotām,

<sup>16</sup> Parīzes nolīgums, 4. panta 4. punkts.



atbilstošais kvotu daudzums būtu jāanulē. No 2026. gada kuģošanas sabiedrībām būtu jānodod tāds kvotu daudzums, kas atbilst to verificētajām emisijām, par ko paziņots iepriekšējā gadā.

- (18) Direktīvas 2003/87/EK noteikumi par jūras transporta darbībām būtu pastāvīgi jāpārskata, ņemot vērā nākotnes starptautiskās norises un centienus, ko īsteno, lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, tostarp otro globālo izsvēršanu 2028. gadā (un turpmāk katru nākamo globālo izsvēršanu reizi piecos gados) nolūkā nodrošināt informāciju, uz kuras pamata nospraudīs nākamās nacionāli noteiktos devumus. Konkrētāk, Komisijai būtu jebkurā brīdī pirms 2028. gada otrās globālās izsvēršanas — tātad ne vēlāk kā līdz 2028. gada 30. septembrim — jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par progresu, kas panākts SJO sarunās par globālu tirgus pasākumu. Savā ziņojumā Komisijai būtu jāanalizē Starptautiskās jūrniecības organizācijas instrumenti un attiecīgi jānovērtē, kā šos instrumentus, pārskatot Direktīvu 2003/87/EK, iestrādāt Savienības tiesībās. Komisijai savā ziņojumā būtu jāiekļauj attiecīgi priekšlikumi.
- (19) Komisijai tas, kā Direktīva 2003/87/EK darbojas attiecībā uz jūras transportu, būtu jāizskata, ņemot vērā tās piemērošanā gūto pieredzi, tostarp saistībā ar iespējamu izvairīšanās praksi, un tad jāierosina pasākumi, kā nodrošināt tās efektivitāti.
- (20) Personai vai organizācijai, kas atbildīga par ES ETS ievērošanu, vajadzētu būt vai nu kuģošanas sabiedrībai, kas definēta kā kuģa īpašnieks, vai jebkurai cita organizācijai vai personai, piemēram, berbouta fraktētājam, kas atbildību par kuģa ekspluatāciju pārņēmusi no kuģa īpašnieka un, šo atbildību uzņemdamās, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko uzliek Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss. Šīs definīcijas pamatā ir Regulas (ES) 2015/757 3. panta d) punktā dotā “uzņēmuma” definīcija, un tā ir saskaņā ar globālo datu vākšanas sistēmu, ko SJO izveidoja 2016. gadā. Saskaņā ar principu “piesārņotājs maksā” kuģniecības sabiedrība, izmantojot līgumisku vienošanos, var atbildību par izmaksām, ko rada šīs direktīvas ievērošana, prasīt no struktūras, kas ir tieši atbildīga par lēmumiem, kuri skar kuģa CO<sub>2</sub> emisijas. Šāda struktūra parasti ir tā struktūra, kas atbildīga par kuģa degvielas, maršrutu un ātruma izvēli.
- (21) Lai samazinātu kuģošanas sabiedrībām uzlikto administratīvo slogu, par katru kuģošanas sabiedrību vajadzētu būt atbildīgai vienai dalībvalstij. Komisijai būtu jāpublicē to kuģošanas sabiedrību sākotnējais saraksts, kas veikušas jūras transporta darbību, kura ietilpst ES ETS darbības jomā, un sarakstā būtu jānorāda katru kuģošanas sabiedrību administrējošā iestāde. Saraksts būtu jāatjaunina vismaz reizi divos gados, vajadzības gadījumā norādot jauno administrējošo iestādi. Dalībvalstī reģistrētas kuģošanas sabiedrības administrējošai iestādei vajadzētu būt attiecīgajai dalībvalstij. Trešā valstī reģistrētas kuģošanas sabiedrības administrējošai iestādei vajadzētu būt tai dalībvalstij, kuras ostās pēdējos divos monitoringa gados kuģošanas sabiedrības kuģi visvairāk piestājuši reisos, kuri ietilpst Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā. Tādas trešā valstī reģistrētas kuģošanas sabiedrības administrējošai iestādei, kuras kuģi pēdējos divos monitoringa gados nav veikuši nevienu reisu, kas ietilpst Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā, vajadzētu būt tai dalībvalstij, kurā kuģošanas sabiedrība uzsākusi savu pirmo reisu, kas ietilpst minētās direktīvas darbības jomā. Komisijai reizi divos gados būtu jāpublicē un jāatjaunina to kuģošanas sabiedrību saraksts, kuras ietilpst Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā, un jānorāda katras kuģošanas sabiedrības administrējošā iestāde. Lai nodrošinātu vienlīdzīgu

attieksmi pret kuģošanas sabiedrībām, dalībvalstīm būtu jāievēro saskaņoti noteikumi par to kuģošanas sabiedrību administrēšanu, par kurām tās ir atbildīgas, saskaņā ar Komisijas izstrādātiem detalizētiem notikumiem.

- (22) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka to administrētās kuģošanas sabiedrības atbilst Direktīvas 2003/87/EK prasībām. Ja kuģošanas sabiedrība nepilda šīs prasības un ja ar citiem administrējošās dalībvalsts izpildes pasākumiem nav izdevies panākt to izpildi, dalībvalstīm būtu jārīkojas solidāri. Kā galēju līdzekli dalībvalstis varētu izmantot iespēju atteikt ienākšanu kuģiem, par kuriem atbild attiecīgā kuģošanas sabiedrība, izņemot dalībvalsti, ar kuras karogu kuģis kuģo — šai dalībvalstij vajadzētu būt iespējai kuģi aizturēt.
- (23) Kuģošanas sabiedrībām būtu jāuzrauga un jāpaziņo savu jūras transporta darbību agregēto emisiju dati uzņēmuma līmenī saskaņā ar Regulas (ES) 2015/757 noteikumiem. Ziņojumi par uzņēmuma līmeņa agregēto emisiju datiem būtu jāverificē saskaņā ar minētās regulas noteikumiem. Veicot verificācijas uzņēmuma līmenī, verificētajam nevajadzētu verificēt ne emisiju ziņojumu kuģa līmenī, ne minētās regulas 11. panta 2. punktā minēto ziņojumu, jo šie ziņojumi kuģa līmenī jau būs verificēti.
- (24) Pamatojoties uz pieredzi ar līdzīgiem uzdevumiem, kas saistīti ar dabas aizsardzību, Eiropas Jūras drošības aģentūrai (*EMSA*) vai citai relevantai organizācijai savu pilnvaru ietvaros būtu jāpalīdz Komisijai un administrējošām iestādēm saistībā ar Direktīvas 2003/87/EK īstenošanu. Ņemot vērā pieredzi, kas gūta ar Regulas (ES) 2015/757 īstenošanu un tās IT rīkiem, *EMSA* varētu palīdzēt administrējošām iestādēm saistībā ar tādu emisiju monitoringu, ziņošanu un verificēšanu, ko radījušas šīs direktīvas aptvertās jūras transporta darbības, proti, atvieglināt informācijas apmaiņu vai izstrādāt vadlīnijas un kritērijus.
- (25) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2017/2392<sup>17</sup> tika grozīts Direktīvas 2003/87/EK 12. panta 3. punkts, lai atļautu visiem operatoriem izmantot visas izdotās kvotas. Attiecīgi būtu jāpielāgo arī minētās direktīvas 6. panta 2. punkta e) apakšpunktā minētā prasība, ka siltumnīcefekta gāzu atļaujās ir jāparedz saistības nodot kvotas.
- (26) Lai sasniegtu Savienības 2030. gada emisijas samazināšanas mērķrādītāju, ES ETS aptvertajās nozarēs emisijas būs jāsamazina par 61 % salīdzinājumā ar 2005. gadu. Savienības mērogā pieejamais ES ETS kvotu daudzums ir jāsamazina, lai dotu nepieciešamo ilgtermiņa oglekļa cenas signālu un stimulētu dekarbonizāciju. Tālab lineārais samazinājuma koeficients būtu jāpalielina, turklāt ievērojot to, ka ES ETS tiks iekļautas arī jūras transporta radītās emisijas. Jūras transporta emisijas būtu jāatvedina no Savienības jūras transporta darbību emisijām, par kurām saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757 ziņots par 2018. un 2019. gadu un kuras no 2021. gada ir jākorrigē, izmantojot lineāro samazinājuma koeficientu.

<sup>17</sup> [Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 13. decembra Regula \(ES\) 2017/2392, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai saglabātu pašreizējos darbības jomas ierobežojumus attiecībā uz aviācijas darbībām un sagatavotos globāla tirgus pasākuma īstenošanai no 2021. gada \(OV L 350, 29.12.2017., 7. lpp.\).](#)

- (27) Paturot prātā, ka ar šo direktīvu groza Direktīvu 2003/87/EK attiecībā uz īstenošanas periodu, kas jau ir sācies 2021. gada 1. janvārī, paredzamības, vidiskās efektivitātes un vienkāršības labad ES ETS stāvākajai lineārajai samazinājuma trajektorijai no 2021. līdz 2030. gadam vajadzētu būt taisnei, lai līdz 2030. gadam ES ETS aptvertajās nozarēs sasniegtu samazinājumu par 61 %, kas ir pienācīgs starpsolis ceļā uz Savienības visas ekonomikas klimatneitralitāti 2050. gadā. Tā kā paaugstināto lineāro samazinājuma koeficientu var piemērot tikai no nākamā gada pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, ar vienreizēju samazinājumu vajadzētu samazināt kopējo kvotu skaitu, lai tas būtu saskaņā ar tāda līmeņa ikgadējo samazinājumu, kas tiks veikts no 2021. gada.
- (28) Šīs vērienīgākās klimatieceres realizēt izdosies tikai tad, ja klimatisko pārkārtošanos atbalstīs ar ievērojamiem publiskajiem resursiem gan no ES budžeta, gan valstu budžetiem. Lai papildinātu un palielinātu ievērojamās ar klimatu saistītos tēriņus no ES budžeta, visi izsoļu ieņēmumi, kas nav ieskaitāmi Savienības budžetā, būtu jāatvēl ar klimatu saistītām vajadzībām. Tostarp tos var izmantot finansiālajam atbalstam, piemēram, samazinot izkropļojošus nodokļus un tā risinot sociālos aspektus, kas skar mājsaimniecības ar zemiem un vidējiem ienākumiem. Tāpat, lai risinātu pārkārtošanās distributīvo un sociālo ietekmi dalībvalstīs ar zemiem ienākumiem, vēl papildus 2,5 % no Savienības kopējā kvotu daudzuma no [direktīvas spēkā stāšanās gads] līdz 2030. gadam būtu jāizmanto, lai finansētu enerģētikas pārkārtošanu tajās dalībvalstīs, kurās iekšzemes kopprodukts (IKP) uz vienu iedzīvotāju ir zemāks par 65 % no Savienības vidējā rādītāja 2016.–2018. gadā, šim nolūkam izmantojot Direktīvas 2003/87/EK 10.d pantā minēto Modernizācijas fondu.
- (29) Būtu jānodrošina vēl citi stimuli siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai ar izmaksefektīviem paņēmieniem. Tālab no 2026. gada bezmaksas emisijas kvotas stacionārām iekārtām vajadzētu piešķirt tikai ar nosacījumu, ka ir jāinvestē energoefektivitātes kāpināšanā un emisiju samazināšanā. Ja nodrošinās, ka šī prasība ir lielākoties vērsta tieši un lielākiem enerģijas lietotājiem, tas ievērojami samazinās slogu uzņēmumiem ar mazāku enerģijas patēriņu, kuri var būt mazie un vidējie uzņēmumi vai mikrouzņēmumi. [Atsauci saskaņot ar pārskatīto EED]. Attiecīgi būtu jāpielāgo arī relevantie deleģētie akti.
- (30) Oglekļa ievērošanas mehānisms (OIM), kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) [.../..]<sup>18</sup>, ir alternatīva bezmaksas kvotu iedalei un ļauj izvairīties no oglekļa emisiju pārvirzes riska. Ciktāl sektorus un apakšsektorus aptver šis pasākums, tie nedrīkstētu saņemt bezmaksas kvotas. Tomēr bezmaksas kvotas ir jāatceļ pakāpeniski, lai ražotāji, importētāji un tirgotāji varētu pielāgoties jaunajam režīmam. Bezmaksas kvotu iedales samazināšana būtu jāīsteno, OIM ieviešanas periodā OIM sektoriem iedalāmajām bezmaksas kvotām piemērojot noteiktu koeficientu. Pārejas periodā no [OIM] regulas stāšanās spēkā līdz 2025. gadam šim koeficientam (OIM koeficientam) vajadzētu būt 100 %, 2026. gadā — 90 %, un pēc tam tas ik gadus būtu jāsamazina par 10 procentpunktiem, līdz desmitajā gadā ir sasniegti 0 % un līdz ar to ir izbeigta bezmaksas iedale. Relevantie deleģētie akti par bezmaksas iedali būtu attiecīgi jākorrigē attiecībā uz OIM aptvertajiem sektoriem un apakšsektoriem. Bezmaksas kvotas, kas, pamatojoties uz šo aprēķinu (OIM pieprasījums), OIM aptvertajiem sektoriem vairs netiek iedalītas, ir jāaizsola, un

<sup>18</sup> [ievietot pilnu atsauci uz OV]

ieņēmumi jāuzkrāj Inovācijas fondā, no kā atbalsta tādas inovācijas mazoglekļa tehnoloģijās, oglekļa uztveršanā un izmantošanā (CCU), oglekļa uztveršanā un ģeoloģiskajā uzglabāšanā (CCS), atjaunīgajā enerģijā un enerģijas uzkrāšanā, kas sekmē klimata pārmaiņu mazināšanu. Īpaša uzmanība būtu jāvelta projektiem OIM sektoros. Lai ievērotu bezmaksas kvotu proporciju, kas pieejama OIM neaptvertajiem sektoriem, galīgo kvotu daudzumu, kas atskaitāms no bezmaksas iedalei pieejamā un izsolāms, būtu jāaprēķina, balstoties uz to, kāda ir OIM pieprasījuma proporcionālā daļa no visu bezmaksas kvotas saņemošo sektoru vajadzības pēc bezmaksas kvotām.

- (31) Lai labāk atspoguļotu tehnoloģisko progresu un atbilstošās līmeņatzīmju vērtības pielāgotu relevantajam iedales periodam, tajā pašā laikā nodrošinot stimulus emisiju samazināšanai un pienācīgi atalgojot inovāciju, līmeņatzīmju vērtību maksimālā korekcija būtu jāpalielina no 1,6 % līdz 2,5 % gadā. Tas nozīmē, ka no 2026. līdz 2030. gadam līmeņatzīmju vērtības būtu koriģē diapazonā no 4 % līdz 50 % salīdzinājumā ar 2013.– 2020. gada periodā piemērojamo vērtību.
- (32) Eiropas zaļā kursa mērķus sasniegt neizdosies bez visaptverošas pieejas inovācijai. Nepieciešamie pētniecības un inovācijas pūliņi tiek atbalstīti ES līmenī, tai skaitā no programmas “Apvārsnis Eiropa”, kas paredz ievērojamu finansējumu un jaunus instrumentus sektoriem, kas tiek iekļauti ETS. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka nacionālie transponēšanas pasākumi nekavē inovācijas un ir tehnoloģiski neitrāli.
- (33) Direktīvas 2003/87/EK 10.a panta 8.punktā minētais Inovāciju fonda tvērums būtu jāpaplašina tā, lai tas aptvertu inovācijas mazoglekļa tehnoloģijās un procesos, kas skar degvielu un kurināmā patēriņu ēku un autotransporta sektoros. Tāpat Inovāciju fondam vajadzētu atbalstīt investīcijas jūras transporta sektora dekarbonizācijā, tostarp investīcijas ilgtspējīgās alternatīvās degvielās, piemēram, ūdeņradī un amonjakā, ko ražo no atjaunīgiem resursiem, kā arī bezemisiju dzinēju tehnoloģijās, piemēram, vēja tehnoloģijās. Ņemot vērā, ka ieņēmumi, kas gūti no soda naudām, kas iekasētas saskaņā ar Regulu xxxx/xxx [FuelEU Maritime]<sup>19</sup>, tiek piešķirti Inovāciju fondam kā ārējie piešķirtie ieņēmumi saskaņā ar Finanšu regulas 21. panta 5. punktu, Komisijai būtu jānodrošina, ka pienācīga ievērošana tiek veltīta tādu inovatīvu projektu atbalstam, kuru mērķis ir paātrināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ieviešanu un plašāku izmantošanu jūras transporta nozarē, kā norādīts Regulas xxxx/xxx [FuelEU Maritime] 21. panta 1. punktā. Lai nodrošinātu, ka inovācijai šajā paplašinātajā jomā ir pieejams pietiekams finansējums, Inovāciju fonds būtu jāpapildina ar 50 miljoniem kvotu — daļēji ar kvotām, ko pretējā gadījumā varētu izsolīt, un daļēji ar kvotām, ko pretējā gadījumā varētu iedalīt bez maksas, tādā pašā proporcijā, kādā pašlaik Inovāciju fondam piešķir finansējumu no katra avota.
- (34) Saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) 2019/1122<sup>20</sup> 10. pantu, ja gaisakuģu operatori vairs neveic ES ETS aptvertus lidojumus, to kontiem piešķir statusu “izslēgts” un no šiem kontiem vairs nevar iniciēt procesus. Lai saglabātu sistēmas vidisko integritāti, kvotas, kuras nav iedalītas gaisakuģa operatoriem slēgšanas dēļ, vajadzētu izmantot, lai kompensētu jebkādu šo operatoru nodoto kvotu deficītu, un visas pārpalikušās

<sup>19</sup> [pievienot atsauci uz FuelEU Maritime regulu].

<sup>20</sup> [Komisijas Deleģētā regula \(ES\) 2019/1122 \(2019. gada 12. marts\), ar ko attiecībā uz Savienības reģistra darbību papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK \(OV L 177, 2.7.2019., 3. lpp.\).](#)

kvotas vajadzētu iekļaut Inovāciju fondā, lai tā paātrinātu klimata pārmaiņu apkarošanu.

- (35) Oglekļa cenas starpības līgumi (*CCD*) ir svarīgs rīks, ar ko rosināt emisiju samazināšanu industrijā, jo tā ir iespēja klimatdraudzīgās inovācijās investējošiem investoriem garantēt cenu, kas kompensē tādas CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumus, kuri pārsniedz pašreizējā ES ETS cenu līmeņa rosinātos. No Inovāciju fonda atbalstāmo pasākumu klāstu vajadzētu paplašināt tā, lai projektus varētu atbalstīt, izmantojot cenu konkursus, piemēram, *CCD*. Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētus aktus par precīziem noteikumiem, kas reglamentē šāda veida atbalstu.
- (36) Ja iekārtas darbība uz laiku ir apturēta, bezmaksas kvotu iedali pielāgo tiem darbības līmeņiem, par kuriem katru gadu obligāti jāziņo. Turklāt kompetentās iestādes var apturēt emisijas kvotu piešķiršanu iekārtām, kuru ekspluatācija ir pārtraukta, tik ilgi, cik ilgi nav nekādu pierādījumu tam, ka iekārtas ekspluatācija tiks atsākta. Tas nozīmē, ka tad, kad darbības ir uz laiku apturētas, operatoriem vairs nebūtu kompetentajai iestādei jāpierāda, ka to iekārta atsāks ražošanu noteiktā un saprātīgā termiņā.
- (37) Ja tiek koriģētas bezmaksas kvotas, kas stacionārajām iekārtām iedalītas saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 11. panta 2. punktu, tas nozīmē, ka var būt vai nu jāpiešķir papildu bezmaksas kvotas, vai jāpārskaita atpakaļ pārpalikušās kvotas. Šis nolūkam būtu jāizmanto kvotas, kas saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 10.a panta 7. punktu rezervētas jaunām iekārtām.
- (38) Modernizācijas fonda darbības joma būtu jāsaista ar Savienības jaunākajiem klimata mērķiem, proti, būtu jāparedz, ka investīcijām ir jāatbilst Eiropas zaļā kursa un Regulas (ES) 2021/1119 mērķiem, un jāizskauž atbalsts jebkādam investīcijām, kas saistītas ar fosilajām degvielām. Turklāt to līdzekļu apjoms, kas no Modernizācijas fonda jāatvēl prioritārajām investīcijām, būtu jāpalielina līdz 80 %; pieprasījuma pusē prioritārai jābūt energoefektivitātei, un par prioritārām investīcijām jāatzīst enerģētiskās nabadzības novēršanai domāts atbalsts mājāsaimniecībām, tostarp lauku un attālos apvidos.
- (39) Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2018/2066<sup>21</sup> ir paredzēti noteikumi par biomasas emisiju monitoringu, kas ir saskanīgie ar noteikumiem par biomasas izmantošanu, kuri paredzēti Savienības tiesību aktos par atjaunīgo enerģiju. Tā kā tiesību akti par biomasas ilgtspējas kritērijiem kļūst aizvien komplicētāki (jaunākie noteikumi paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001<sup>22</sup>), ar Direktīvas 2003/87/EK 14. panta 1. punktu piešķirtās īstenošanas pilnvaras būtu nepārprotami jāattiecina arī uz tādu pielāgojumu pieņemšanu, kas ir nepieciešami, lai ES ETS ietvaros piemērotu biomasas (t. sk. biodegvielu, bioloģisko šķidro kurināmo un biomasas degvielu) ilgtspējas kritērijus. Turklāt Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt īstenošanas aktus, kas nosaka, kā uzskaitīt tādu emisiju uzglabāšanu, kas rodas,

<sup>21</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/2066 (2018. gada 19. decembris) par siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK un ar ko groza Komisijas Regulu (ES) Nr. 601/2012 (OJ L 334, 31.12.2018., 1. lpp.).

<sup>22</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

sajaucot nulles faktora biomasu un no tādiem avotiem iegūtu biomasu, kas nav nulles faktora avoti.

- (40) Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās šķidrās un gāzveida degvielas un reciklēta oglekļa degvielas var palīdzēt samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas grūti dekarbonizējamās sektoros. Ja reciklēta oglekļa degvielas un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās šķidrās un gāzveida degvielas tiek ražotas no uztvertā oglekļa dioksīda šīs direktīvas aptvertās darbības ietvaros, emisijas skaita pie šīs darbības. Lai nodrošinātu, ka nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas un reciklēta oglekļa degvielas sekmē siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanu, un lai nepieļautu dubultu uzskaiti attiecībā uz šādām degvielām, ir lietderīgi 14. panta 1. punktā minētās pilnvaras nepārprotami attiecināt arī uz tādu Komisijas īstenošanas aktu pieņemšanu, ar kuriem nosaka nepieciešamos pielāgojumus, kā uzskaitīt oglekļa dioksīda iespējamo izplūdi un kā nepieļaut dubulto uzskaiti, lai nodrošinātu, ka pastāv pienācīgi stimuli, turklāt ņemot vērā, kāds režīms piemērojams šīm degvielām saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001.
- (41) Tā kā paredzams, ka oglekļa dioksīds tiks transportēts ne tikai pa cauruļvadiem, bet arī, piemēram, ar kuģiem un kravas automobiļiem, pašreizējais Direktīvas 2003/87/EK I pielikums par siltumnīcefekta gāzu transportēšanu uzglabāšanas nolūkā būtu jāattiecinā uz visiem transportēšanas veidiem, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi, neatkarīgi no tā, vai transportēšanas veidu aptver ES ETS. Ja emisijas no transportēšanas aptver arī cita Direktīvas 2003/87/EK darbība, emisijas būtu jāskaita pie šīs citas darbības, lai nepieļautu dubulto uzskaiti.
- (42) Tas, ka no ES ETS ir izslēgtas iekārtas, kas izmanto tikai biomasu, ir dažkārt novedis pie situācijas, kad iekārtas, kurās sadedzinātās biomasas īpatsvars ir ļoti liels, ir guvušas negaidītu papildu peļņu, jo to saņemtās bezmaksas kvotas krietni pārsniedz to emisijas. Tāpēc būtu jāievieš nulles faktora biomasas sadedzināšanas sliekšņvērtība, kuru pārsniedzot, iekārtas tiek izslēgtas no ES ETS. Sliekšņvērtība 95 % atbilst Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2019/331<sup>23</sup> 2. panta 16. punktā definētajam nenoteiktības parametram.
- (43) Komisijas paziņojumā “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana”<sup>24</sup> uzsvērts, ka sevišķi grūti ir emisijas samazināt autotransporta un ēku sektoros. Tāpēc Komisija paziņoja, ka emisiju tirdzniecības paplašināšana varētu aptvert arī autotransporta un ēku emisijas. Emisiju tirdzniecību šajos divos jaunajos sektoros organizētu atsevišķi, bet saglabājot saskares punktus. Tādējādi netiktu traucēta labi funkcionējošā emisiju tirdzniecība stacionāro iekārtu sektorā un aviācijā. Jauno sistēmu papildina rīcībpolitikas un pasākumi, kuru uzdevums ir nepieļaut nepienācīgu iespaidu uz cenām, ievirzīt tirgus dalībnieku gaidas pareizajā gultnē un dot oglekļa cenas signālu visai tautsaimniecībai. Iepriekšējā pieredze liecina, ka jauna tirgus veidošana nav iespējama bez efektīvas monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmas. Lai nodrošinātu sinerģiju un saskaņotību ar esošo ES ETS infrastruktūru, kas aptver stacionāro iekārtu un aviācijas radītās emisijas, ir lietderīgi emisiju tirdzniecību autotransporta un ēku sektoros izveidot, izdarot grozījumus Direktīvā 2003/87/EK.

<sup>23</sup> Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/331 (2018. gada 19. decembris), ar ko nosaka Savienības mēroga pārejas noteikumus saskaņotai bezmaksas emisijas kvotu iedalei saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK 10.a pantu (OV L 59, 27.2.2019., 8. lpp.).

<sup>24</sup> COM(2020)562 final.

- (44) Lai izveidotu vajadzīgo īstenošanas satvaru un nodrošinātu saprātīgu grafiku, kā sasniedzams 2030. gada mērķrādītājs, emisiju tirdzniecībai abos jaunajos sektoros vajadzētu sākties 2025. gadā. Būtu jānosaka, ka pirmajā gadā regulētajiem subjektiem ir vajadzīga siltumnīcefekta gāzu emisijas atļauja un ka tiem ir jāpaziņo savas 2024. un 2025. gada emisijas. Kvotu izdošana un atbilstības nodrošināšanas pienākumi uz šiem subjektiem attiektos no 2026. gada. Šāds pakāpeniskums dos iespēju emisiju tirdzniecību šajos sektoros pareizi organizēt un efektīvi uzsākt. Tāpat tas nozīmētu, ka ir pieejams ES finansējums un dalībvalstu pasākumi, ar ko nodrošina, ka ES emisiju tirdzniecība šajos divos sektoros tiek ieviesta sociāli taisnīgi un ka oglekļa cenas iespajds uz mazaizsargātām mājsaimniecībām un transporta lietotājiem tiek mazināts.
- (45) Tā kā ēku un autotransporta sektorā ir milzīgs skaits mazu emitētāju, tad — atšķirībā no stacionāro iekārtu un aviācijas sektora — nav iespējams izveidot regulējumu tādā līmenī, kas aptver subjektus, kuri tieši emitē siltumnīcefekta gāzes. Tāpēc tehniskās iespējamības un administratīvās efektivitātes labad ir lietderīgāk noteikt regulējumu augstākā piegādes ķēdes posmā. Brīdim, kurā iestājas pienākums nodrošināt atbilstību jaunajam emisiju tirdzniecības režīmam, vajadzētu būt brīdim, kad patēriņa vajadzībām aprītē tiek laistas degvielas, ko izmanto dedzināšanai ēku un autotransporta sektorā, ieskaitot ģeoloģiskai uzglabāšanai paredzēto siltumnīcefekta gāzu sadedzināšanu autotransportā. Lai nepieļautu divkāršu aptvērumu, aptvert nedrīkstētu tādu degvielu nodošanu patēriņam, kuras izmanto citās Direktīvas 2003/87/EK I pielikuma darbībās.
- (46) Tas, kādi būs regulētie subjekti šajos divos sektoros, un kurā posmā tiks piemērots regulējums, būtu jādefinē — ar nepieciešamajiem pielāgojumiem — saskanīgi ar akcīzes nodokļa sistēmu, kura izveidota ar Padomes Direktīvu (ES) 2020/262<sup>25</sup>, jo ar minēto direktīvu jau ir izveidota stingra sistēma, kā kontrolēt jebkādos patēriņam nodotos degvielas daudzumus, lai varētu iekasēt akcīzes nodokli. Uz degvielu tiešajiem lietotājiem šajos sektoros neattiektos Direktīvā 2003/87 paredzētie pienākumi.
- (47) Uz regulētajiem subjektiem, kas ietilpst ēku un autotransporta emisiju tirdzniecības darbības jomā, vajadzētu attiecināt stacionāro iekārtu operatoriem izvīrītājām prasībām līdzīgas prasības par siltumnīcefekta gāzu emisijas atļaujām. Ir jānosaka noteikumi par atļauju pieteikumiem, to izdošanas nosacījumiem, saturu un pārskatīšanu, un par visām izmaiņām saistībā ar regulēto subjektu. Lai jaunā sistēma varētu sākt pienācīgi darboties, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka regulētajiem subjektiem, kas ietilpst jaunās emisiju tirdzniecības darbības jomā, ir derīga atļauja jau no brīža, kad sistēma 2025. gadā sāks darboties.
- (48) Lai sasniegtu 2030. gadam nosprausto emisiju samazināšanas mērķrādītāju, kopējam kvotu daudzumam, kas būs pieejams jaunajai emisiju tirdzniecībai, vajadzētu atbilst lineārai trajektorijai, turklāt ņemot vērā, ka ēku un autotransporta sektorā līdz 2030. gadam jāpanāk izmaksefektīvs emisiju samazinājums par 43 % salīdzinājumā ar 2005. gadu. Kopējais kvotu daudzums pirmo reizi būtu jānosaka 2026. gadā, lai ievērotu trajektoriju, kuras sākumpunkts ir 2024. gadā un kura izriet no 2024. gada emisiju robežvērtības (1 109 304 000 CO<sub>2</sub>t), kas aprēķināta saskaņā ar Eiropas

<sup>25</sup> Padomes Direktīva (ES) 2020/262 (2019. gada 19. decembris), ar ko nosaka akcīzes nodokļa piemērošanas vispārēju režīmu (OV L 58, 27.2.2020., 4. lpp.).

Parlamenta un Padomes Regulas 2018/842<sup>26</sup> 4. panta 2. punktu, pamatojoties uz atsaucē emisijām šajos sektoros 2016. – 2018. gadā. Līdz ar to lineārajam samazinājuma koeficientam vajadzētu būt 5,15 %. No 2028. gada kopējais kvotu daudzums būtu jānosaka, balstoties uz 2024., 2025. un 2026. gada paziņoto emisiju vidējo daudzumu, un tam vajadzētu sarukt par tādu pašu absolūto gada samazinājumu, kāds noteikts no 2024. gada un kas atbilst 5,43 % lineārajam samazinājuma koeficientam salīdzinājumā ar iepriekš definētās trajektorijas salīdzināmo 2025. gada vērtību. Ja šīs emisijas ir ievērojami lielākas par šo trajektorijas vērtību un ja šī atšķirība nav saistīta ar nelielām atšķirībām emisiju mērīšanas metodikās, lineārais samazinājuma koeficients būtu jākorrigē, lai līdz 2030. gadam varētu sasniegt vajadzīgo emisiju samazinājumu.

- (49) Kvotu izolēšana ir vienkāršākā un ekonomiski efektīvākā emisiju iedaļes metode, turklāt tā netiek pieļauta negaidīta papildu peļņa. Gan ēku, gan autotransporta sektoru vispār vai gandrīz nemaz neskar aizrobežu konkurences spiediens, un šos sektorus neapdraud oglekļa emisiju pārvirzes risks. Tāpēc kvotas ēkām un autotransportam būtu jāiedala tikai izolēs, un nekādas kvotas nebūtu iedalāmas bez maksas.
- (50) Lai nodrošinātu, ka emisiju tirdzniecība ēku sektorā tiek uzsākta gludi, un ņemot vērā, ka regulētajiem subjektiem ir nepieciešams veikt risku ierobežojošas investīcijas vai kvotas iegādāties iepriekš, lai tādā veidā mazinātu cenas un likviditātes riskus, sākumā būtu jāizsola lielāks emisiju apjoms. Tas nozīmē, ka 2026. gadā izolīto kvotu apjomam vajadzētu būt par 30 % lielākam nekā 2026. gadam paredzētajam kvotu kopējam daudzumam. Šis apjoms būtu pietiekams, lai nodrošinātu likviditāti gan tad, ja emisijas sarūk atbilstīgi nepieciešamajam samazinājumam, gan tad, ja emisiju samazināšanās notiek tikai pakāpeniski. Sīkus noteikumus par to, kā lielāku kvotu daudzumu izolēt sākumposmā, būtu jānosaka ar deleģēto aktu par izolēm, kas pieņemts saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 10. panta 4. punktu.
- (51) Noteikumi par izolāmo kvotu daļu sadalījumu būtiski iespaido dalībvalstu potenciālos ieņēmumus no izolēm, jo īpaši tāpēc, ka ir jāstiprina dalībvalstu spēja risināt sociālo problemātiku, kam par iemeslu ir oglekļa cenas signāli ēku un autotransporta sektoros. Lai gan šie sektori pēc būtības ir ļoti atšķirīgi, ir lietderīgi tiem abiem piemērot vienotus noteikumus par sadalījumu, kas ir līdzīgi noteikumiem, ko piemēro stacionārām iekārtām. Lielākā daļa kvotu būtu jāsadala starp visām dalībvalstīm, pamatojoties uz emisiju vidējo sadalījumu aptvertajos sektoros 2016.–2018. gadā.
- (52) Līdztekus oglekļa cenas ieviešanai autotransporta un ēku sektoros būtu jāievieš arī efektīvi sociālās kompensācijas pasākumi, jo īpaši ņemot vērā jau pastāvošo enerģētiskās nabadzības līmeni. 2018. gadā aptuveni 34 miljoni Eiropas iedzīvotāju nespēja mājoklī uzturēt pietiekamu siltumu, un 2019. gada ES mēroga apsekojumā 6,9 % Savienības iedzīvotāju atbildēja, ka nevar atļauties pienācīgi apsildīt mājokli<sup>27</sup>. Lai efektīvi kompensētu sociālo un distributīvo ietekmi, būtu jānosaka, ka dalībvalstīm izsoļu ieņēmumi jātērē ar klimatu un enerģētiku saistītiem mērķiem, kā to jau paredz pašreizējā emisiju tirdzniecība, kā arī citiem specifiskiem pasākumiem, kas domāti, lai

<sup>26</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 156, 19.6.2018., 26. lpp.).

<sup>27</sup> Dati no 2018. gada. Eurostat, SILC [ilc\_mdes01].



risinātu problēmas, kas saistītas ar emisiju tirdzniecību jaunajos sektoros (autotransporta un ēku sektoros), tostarp saistītiem rīcībpolitikas pasākumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/27/ES<sup>28</sup>. Izsoļu ieņēmumi būtu jāizmanto, lai risinātu sociālos aspektus, kas saistīti ar emisiju tirdzniecību jaunajos sektoros, īpašu uzmanību veltot mazaizsargātām mājsaimniecībām, mikrouzņēmumiem un transporta lietotājiem. Tāpēc jaunais Sociālais klimata fonds nodrošinās īpašu finansējumu dalībvalstīm to Eiropas iedzīvotāju atbalstam, kurus enerģētiskā nabadzība vai trūcīgas mobilitātes iespējas skar vai apdraud visvairāk. Fonds veicinās taisnīgumu un solidaritāti starp dalībvalstīm un to iekšienē, vienlaikus mazinot enerģētiskās nabadzības un trūcīgu mobilitātes iespēju risku. Tas izvērsīs un papildinās esošos solidaritātes mehānismus. Jaunā fonda resursi principā atbildīs 25 % no gaidāmajiem ieņēmumiem no jaunās emisijas kvotu tirdzniecības 2026.–2032. gadā, un tiks izmantoti, pamatojoties uz sociālajiem klimata plāniem, kas dalībvalstīm būs jāsaprot saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1999<sup>29</sup>. Turklāt ikvienai dalībvalstij savi izsoļu ieņēmumi cita starpā būtu jāizmanto, lai finansētu daļu no sociālo klimata plānu izmaksām.

- (53) Ziņošana par izsoļu ieņēmumu izlietojumu būtu jāsaprot saskaņā ar pašreizējo ziņošanas kārtību, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1999<sup>30</sup>.
- (54) Inovācijas un jaunu mazoglekļa tehnoloģiju izstrāde ēku un autotransporta sektorā ir izšķirīgs faktors, kas ļaus nodrošināt šo sektoru izmaksefektīvu devumu gaidāmajā emisiju samazināšanā. Tāpēc 150 miljoni kvotu no emisiju tirdzniecības ēku un autotransporta sektorā būtu jānodod Inovāciju fondam, lai stimulētu emisiju izmaksefektīvu samazināšanu.
- (55) Regulētajiem subjektiem, ko aptver emisiju tirdzniecība ēku un autotransporta sektorā, būtu jānodod kvotas par savām verificētajām emisijām, kas atbilst degvielas daudzumam, ko tie nodevuši patēriņam. Pirmo reizi tiem kvotas būtu jānodod par 2026. gada verificētajām emisijām. Lai līdz minimumam samazinātu administratīvo slogu, virkne noteikumu, kas piemērojami esošajai emisijas kvotu tirdzniecības sistēmai stacionāro iekārtu un aviācijas sektorā, ar nepieciešamajiem pielāgojumiem būtu jāattiecinā arī uz emisiju tirdzniecību ēku un autotransporta sektorā. Tas jo īpaši ietver noteikumus par kvotu pārskaitīšanu, nodošanu un anulēšanu, kā arī noteikumus par kvotu derīgumu, sodiem, kompetentajām iestādēm un dalībvalstu ziņošanas pienākumiem.
- (56) Emisiju tirdzniecība ēku un autotransporta sektorā būs efektīva tikai tad, ja būs iespējams monitorēt emisijas ar lielu noteiktību un saprātīgām izmaksām. Emisijas uz regulētajiem subjektiem būtu jāattiecinā, pamatojoties uz patēriņam nodoto degvielas

<sup>28</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/27/ES (2012. gada 25. oktobris) par energoefektivitāti, ar ko groza Direktīvas 2009/125/EK un 2010/30/ES un atceļ Direktīvas 2004/8/EK un 2006/32/EK (OV L 315, 14.11.2012., 1.-56. lpp.).

<sup>29</sup> [Pievienot atsauci uz regulu, ar ko izveido Sociālo klimata fondu].

<sup>30</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1.-77. lpp.).

daudzumu kombinācijā ar emisijas faktoru. Regulētajiem subjektiem vajadzētu spēt ticami un pareizi identificēt un nošķirt gan to, kādos sektoros degviela nodota patēriņam, gan to, kas ir degvielu galalietotāji, lai tā izvairītos no nevēlamām sekām, piemēram, divkārša sloga. Lai būtu pietiekami daudz datu, kas nepieciešami, lai noteiktu kvotu daudzumu 2028.–2030. gada periodam, regulētajiem subjektiem, kas jau 2025. gadā, kad sistēma sāks darboties, ir saņēmuši atļauju, vajadzētu ziņot par savām saistītajām vēsturiskajām emisijām no 2024. gada.

- (57) Ir lietderīgi ieviest pasākumus, ar ko novērš pārmērīga cenu pieauguma risku, jo, ja šis risks ir augsts, jo sevišķi ēku un autotransporta sektora emisiju tirdzniecības sākumā, tas var mazināt mājsaimniecību un privātpersonu gatavību investēt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā. Šie pasākumiem būtu jāpapildina aizsardzības pasākumi, ko paredz tirgus stabilitātes rezerve, kura izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu (ES) 2015/1814<sup>31</sup> un sāka darboties 2019. gadā. Turpmāk tieši tirgus būs tas, kas noteiks oglekļa cenu, savukārt aizsardzības pasākumi sāks darboties automātiski saskaņā ar noteikumiem, proti, kvotas tiks atbrīvotas no tirgus stabilitātes rezerves tikai tad, ja būs izpildīti konkrēti iedarbināšanas nosacījumi, kuru pamatā ir vidējās kvotu cenas pieaugums. Šim papildu mehānismam vajadzētu tādām, kas spēj strauji reaģēt uz pārmērīgu svārstīgumu, ko izraisījuši kādi citi faktori, nevis pašu tirgus pamatnosacījumu maiņu. Pasākumi būtu jāpielāgo dažādiem pārmērīga cenu pieauguma līmeņiem, kas nozīmē arī dažādas pakāpes intervenci. Komisijai būtu cieši jāseko līdzi iedarbināšanas nosacījumiem, un brīdī, kad tie ir realizējušies, Komisijai pasākumi būtu jāpieņem steidzamības kārtā. Tas neskar nekādus papildu pasākumus, ko dalībvalstis var pieņemt, lai novērstu nelabvēlīgu sociālo ietekmi.
- (58) Komisijai būtu jāseko līdzi tam, kā notiek emisiju tirdzniecība ēku un autotransporta sektorā, tostarp cenu konverģences pakāpei ar esošo ETS, un vajadzības gadījumā jāierosina Eiropas Parlamentam un Padomei sistēmu pārskatīt, lai uzlabotu emisiju tirdzniecības efektivitāti, administrēšanu un praktisko piemērošanu šajos sektoros, pamatojoties uz gūtajām zināšanām, kā arī lielāku cenu konverģenci. Komisijai pirmais ziņojums par šiem jautājumiem būtu jāiesniedz līdz 2028. gada 1. janvārim.
- (59) Lai nodrošinātu vienveidīgus nosacījumus Direktīvas 2003/87/EK 3.gd panta 3. punkta, 12. panta 3.b) punkta un 14. panta 1. punkta īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Lai nodrošinātu sinerģiju ar spēkā esošo tiesisko regulējumu, ar minētās direktīvas 14. un 15. punktu piešķirtās īstenošanas pilnvaras būtu jāpaplašina, lai tās aptvertu arī autotransporta un ēku sektoru. Minētās īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>32</sup>.
- (60) Lai varētu pieņemt vispārēji piemērojamus nelegislatīvus aktus, ar kuriem papildinātu vai grozītu dažus nebūtiskus legīslatīva akta elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz minētās direktīvas 10. panta 4. punktu un 10.a panta 8. punktu. Turklāt, lai

<sup>31</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2015/1814 (2015. gada 6. oktobris) par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK (OV L 264, 9.10.2015., 1. lpp.).

<sup>32</sup> 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.).

nodrošinātu sinerģiju ar spēkā esošo tiesisko regulējumu, Direktīvas 2003/87/EK 10. panta 4. punktā un 10.a panta 8. punktā minētā deleģēšana būtu jāattiecina arī uz autotransporta un ēku sektoru. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. 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. Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem<sup>33</sup> dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.

- (61) Labi funkcionējoša, reformēta ES ETS ar instrumentu tirgus stabilizēšanai ir viens no svarīgākajiem Savienības līdzekļiem, kā sasniegt 2030. gadam izvirzīto mērķrādītāju, par ko panākta vienošanās, un atbilstīgi Parīzes nolīgumam uzņemtās saistības. Tirgus stabilitātes rezerves mērķis ir novērst nelīdzsvarotību starp kvotu piedāvājumu un pieprasījumu tirgū. Lēmuma (ES) 2015/1814 3. pants paredz, ka trīs gadu laikā pēc rezerves darbības rezerve ir jāpārskata, īpašu uzmanību pievēršot procentos izteiktajam skaitlim, ar kuru nosaka, cik kvotu jāieskaita tirgus stabilitātes rezervē, aprītē esošo kvotu kopskaita (*TNAC*) skaitliskajai robežvērtībai, pēc kuras nosaka, vai kvotas jāieskaita rezervē, un no rezerves atbrīvojamo kvotu skaitam.
- (62) Ņemot vērā nepieciešamību raidīt spēcīgāku investīciju signālu emisiju samazināšanai izmaksefektīvā veidā un ES ETS stiprināšanai, Lēmums (ES) 2015/1814 būtu jāgroza, lai palielinātu procentuālo rādītāju, pēc kura nosaka to kvotu skaitu, ko katru gadu ieskaita tirgus stabilitātes rezervē. Turklāt, ja *TNAC* līmenis ir zemāks, ieskaitīto kvotu daudzumam jābūt vienādam ar starpību starp *TNAC* un robežvērtību, pēc kuras nosaka ieskaitāmās kvotas. Tas novērstu ievērojamo nenoteiktību saistībā ar izsolāmo kvotu apjomu, kas rodas tad, ja *TNAC* pietuvinās robežvērtībai, un tajā pašā laikā nodrošinātu, ka pārpalikums sasniedz to apjoma diapazonu, kura ietvaros oglekļa tirgus darbojas sabalansēti.
- (63) Tāpat, lai nodrošinātu, ka tas kvotu līmenis, kas atlicis tirgus stabilitātes rezervē pēc tam, kad kvotas ir atzītas par nederīgām, ir prognozējams, rezervē esošo kvotu atzīšanai par nederīgām vairs nevajadzētu būt atkarīgai no izsoļu apjomiem iepriekšējā gadā. Tas nozīmē, ka kvotu skaits rezervē būtu jānosaka kā 400 miljoni kvotu, kas atbilst zemākajai *TNAC* robežvērtībai.
- (64) Šīs direktīvas priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma analīze arī parādīja, ka aprītē esošo kvotu kopskaitā vajadzētu iekļaut arī neto pieprasījumu aviācijas sektorā. Turklāt, tā kā aviācijas kvotas var izmantot tāpat kā vispārīgās kvotas, aviācijas kvotu iekļaušana rezervē padarītu to par precīzāku un līdz ar to labāku rīku, ar ko nodrošināt tirgus stabilitāti. Aprītē esošo kvotu kopskaita aprēķinā aviācijas emisijas un aviācijai

<sup>33</sup> OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

piešķirtās kvotas būtu jāiekļauj, sākot no nākamā gadā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

- (65) Lai precizētu, kā aprēķināt aprītē esošo kvotu kopskaitu (*TNAC*), Lēmumā (ES) 2015/1814 būtu jānorāda, ka kvotu piedāvājumā ir iekļautas tikai tās piešķirtās kvotas, kas nav iekļautas tirgus stabilitātes rezervē. Turklāt formula būtu jāgroza tā, ka no kvotu piedāvājuma vairs netiek atskaitītas tirgus stabilitātes rezervē iekļautās kvotas. Šis grozījums praktiski neietekmēs *TNAC* aprēķina rezultātus, t. sk. neietekmēs ne iepriekšējos *TNAC* aprēķinus, ne rezervi.
- (66) Lai mazinātu piedāvājuma un pieprasījuma nelīdzsvarotības riskus, kas saistīti ar emisiju tirdzniecības uzsākšanu ēku un autotransporta sektorā, kā arī lai padarītu to noturīgāku pret tirgus satricinājumiem. arī šiem jaunajiem sektoriem būtu jāpiemēro tirgus stabilitātes rezerves noteikumos balstītais mehānisms. Lai rezerve varētu sākt darboties vienlaikus ar sistēmu, to vajadzētu izveidot, tai jau sākumā piešķirot 600 miljonus kvotu emisiju tirdzniecībai autotransporta un ēku sektorā. Attiecībā uz sākotnēji noteikto zemāko un augstāko robežvērtību, kas iedarbina kvotu atbrīvošanu no rezerves vai ieskaitīšanu tajā, būtu jāparedz vispārējas pārskatīšanas klauzula. Uz citiem elementiem, piemēram, aprītē esošā kvotu kopskaita vai rezervē ieskaitīto vai no tās atbrīvoto kvotu daudzuma publicēšanu, būtu jāattiecina tie paši noteikumi, kas attiecas uz citiem sektoriem domāto rezervi.
- (67) Lai ņemtu vērā jūras transporta sektora iekļaušanu ES ETS, ir jāgroza Regula (ES) 2015/757. Regula (ES) 2015/757 būtu jāgroza tā, lai uzņēmumiem uzliktu par pienākumu ziņot par agregēto emisiju datiem uzņēmuma līmenī un savus verificētos monitoringa plānus un agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī iesniegt atbildīgajai administrējošajai iestādei. Turklāt Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētos aktus, ar ko groza CO<sub>2</sub> emisiju monitoringa metodes, noteikumus par monitoringu un visu citu Regulā (ES) 2015/757 paredzēto relevanto informāciju, lai tā nodrošinātu ES ETS efektīvu darbību administratīvā līmenī un Regulu (ES) 2015/757 papildinātu ar noteikumiem par to, kā administrējošās iestādes apstiprina monitoringa plānus un izmaiņas tajos, noteikumiem par to, kā monitorē, ziņo un iesniedz agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī, un noteikumiem par to, kā verificē agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī un izdod verificācijas ziņojumu par agregēto emisiju datiem uzņēmuma līmenī. Saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757 monitorētos, paziņotos un verificētos datus var izmantot arī tam, lai nodrošinātu atbilstību citiem Savienības tiesību aktiem, kas paredz, ka jāmonitorē, jāpaziņo un jāverificē tā pati informācija par kuģi.
- (68) Tāpēc attiecīgi jāgroza Direktīva 2003/87/EK, Lēmums (ES) 2015/1814 un Regula (ES) 2015/757,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

### *1. pants*

#### **Direktīvas 2003/87/EK grozījumi**

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 2. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“1. Šo direktīvu piemēro I un III pielikumā uzskaitītajām darbībām un II pielikumā uzskaitītajām siltumnīcefekta gāzēm. Ja iekārta, kas ir iekļauta ES ETS darbības jomā, jo tajā darbina sadedzināšanas blokus, kuru kopējā nominālā ievadītā siltumjauda pārsniedz 20 MW, savus ražošanas procesus maina, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, un šai robežvērtībai vairs neatbilst, to no ES ETS darbības jomas neizslēdz, iekams no ražošanas procesa maiņas nav pagājis 11. panta 1. punkta otrajā daļā minētais attiecīgais piecu gadu periods.

2. Šo direktīvu piemēro, neskarot nekādas prasības saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/75/ES(\*).

---

(\* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/75/ES (2010. gada 24. novembris) par rūpnieciskajām emisijām (piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole) (OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.).”;

(2) direktīvas 3. pantu groza šādi:

(a) panta b) punktu aizstāj ar šādu:

“b) “emisijas” ir siltumnīcefekta gāzu izplūde no avotiem iekārtā vai izplūde no gaisakuģa, kas veic kādu I pielikumā uzskaitīto darbību, vai tādu gāzu izplūde no kuģa, kas veic kādu pielikumā uzskaitīto jūras transporta darbību, kuras norādītas pie šīs darbības, vai tādu siltumnīcefekta gāzu izplūde, kuras norādītas pie kādas III pielikumā minētās darbības;”;

(b) panta d) punktu aizstāj ar šādu:

d)“siltumnīcefekta gāzu emisiju atļauja” ir atļauja, kas piešķirta saskaņā ar 5., 6. un 30.b pantu;”;

(c) panta u) punktu svīturo;

(d) pievieno šādu v) līdz z) punktu:

“v) “kuģošanas sabiedrība” ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, vadītājs vai berbouta fraktētājs, kas atbildību par kuģa ekspluatāciju pārņēmusi no kuģa īpašnieka un, šo atbildību uzņemdamās, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko uzliek Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss, kas izklāstīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 336/2006(\*) I pielikumā.

---

(\*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 336/2006 (2006. gada 15. februāris) par Starptautiskā drošības vadības kodeksa īstenošanu Kopienā un Padomes Regulas (EK) Nr. 3051/95 atcelšanu (OV L 64, 4.3.2006., 1. lpp.).

w) “kuģošanas sabiedrību administrējošā iestāde” ir iestāde, kas atbild par ES ETS administrēšanu attiecībā uz kuģošanas sabiedrību saskaņā ar 3.gd pantu;”;

x) “regulētais subjekts” IVa nodaļas izpratnē ir jebkura fiziska vai juridiska persona, izņemot degvielas galapatērētājus, kas iesaistīta III pielikumā minētā darbībā un pieder pie kādas no šīm kategorijām:

- i) ja degviela iziet cauri Padomes Direktīvas (ES) 2020/262 3. panta 11. punktā definētajai akcīzes preču noliktavai, regulētais subjekts ir minētās direktīvas 3. panta 1. punktā definētais apstiprinātais noliktavas turētājs, kas saskaņā ar minētās direktīvas 7. pantu ir atbildīgs par iekasējamā akcīzes nodokļa samaksu;
- ii) ja šā punkta ii) apakšpunkts nav piemērojams, regulētais subjekts ir jebkura cita persona, kas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2020/262 7. pantu ir atbildīga par iekasējamā akcīzes nodokļa samaksu attiecībā uz šīs nodaļas aptvertajām degvielām;
- iii) ja šā punkta i) un ii) apakšpunkts nav piemērojams, regulētais subjekts ir jebkura cita persona, kas dalībvalsts relevantajām kompetentajām iestādēm ir jāreģistrē kā atbildīga par akcīzes nodokļa nomaksu, ieskaitot personas, kas ir atbrīvotas no akcīzes nodokļa maksāšanas, kā norādīts Padomes Direktīvas 2003/96/EK(\*\*) 21. panta 5. punkta ceturtajā daļā;
- vi) ja šā punkta i), ii) un iii) apakšpunkts nav piemērojams vai ja vairākas personas ir solidāri atbildīgas par tā paša akcīzes nodokļa samaksu, regulētais subjekts ir jebkura cita dalībvalsts iecelta persona.

(\*) Padomes Direktīva (ES) 2020/262 (2019. gada 19. decembris), ar ko nosaka akcīzes nodokļa piemērošanas vispārēju režīmu (OV L 058, 27.2.2020., 4. lpp.).

(\*\*) Padomes Direktīva 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.).

y) “degviela” IVa nodaļas izpratnē ir jebkura degviela, kas uzskaitīta Direktīvas 2003/96/EK I pielikuma A un C tabulā, kā arī visi citi produkti, ko pārdošanā piedāvā kā motordegvielu vai kurināmo, kā norādīts minētās Direktīvas 2. panta 3. punktā;

z) “nodošana patēriņam” IVa nodaļas izpratnē nozīmē to pašu, ko Direktīvas (ES) 2020/262 6. panta 3. punktā.”;

(3) II nodaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

**“AVIĀCIJA UN JŪRAS TRANSPORTS”;**

(4) 3.a pantu aizstāj ar šādu:

“3.a pants

## Darbības joma

Šīs direktīvas 3.b līdz 3.f pantu piemēro kvotu iedalei un piešķiršanai par I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām. Direktīvas 3.g līdz 3.ge pantu piemēro I pielikumā uzskaitītajām jūras transporta darbībām.

### (5) direktīvas 3.f un 3.g pantu aizstāj ar šādiem:

“3.f pants

#### Monitoringa un ziņošanas plāni

Administrējošā dalībvalsts nodrošina, ka visi gaisakuģu operatori iesniedz attiecīgās dalībvalsts kompetentajai iestādei monitoringa plānu, kurā izklāstīti emisiju un tonnkilometru datu monitoringa un ziņošanas pasākumi saskaņā ar 3.e pantu tā piemērošanas nolūkos, kā arī to, ka kompetentā iestāde tādus plānus apstiprina saskaņā ar 14. pantā minētajiem aktiem.

3.g pants

#### Piemērojamība jūras transporta darbībām

1. Kvotu iedali un nodošanas prasību piemērošanu attiecībā uz jūras transporta darbībām piemēro piecdesmit procentiem (50 %) emisiju, ko rada kuģi, kuri iziet no kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas un ierodas ostā, kas nav nevienas dalībvalsts jurisdikcijā, piecdesmit procentiem (50 %) emisiju, ko rada kuģi, kuri kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā ierodas no ostas, kas nav nevienas dalībvalsts jurisdikcijā, simts procentiem (100 %) emisiju no kuģiem, kas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā ierodas no kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas, un simts procentiem (100%) emisiju, kas rodas, kuģim atrodoties pietātnē kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā.
2. Šīs direktīvas 9., 9.a un 10. pantu jūras transporta darbībām piemēro tādā pašā veidā, kādā tos piemēro citām ES ETS aptvertajām darbībām.”;

### (6) pievieno šādu 3.ga līdz 3.ge pantu:

“3.ga pants

#### Jūras transportam piemērojamo prasību pakāpeniska ieviešana

Kuģošanas sabiedrību pienākums ir nodot kvotas pēc šāda grafika:

- (a) 20 % no verificētajām emisijām, kas paziņotas par 2023. gadu;
- (b) 45 % no verificētajām emisijām, kas paziņotas par 2024. gadu;
- (c) 70 % no verificētajām emisijām, kas paziņotas par 2025. gadu;
- (d) 100 % no verificētajām emisijām, kas paziņotas par 2026. gadu un pēc tam par katru gadu.

Ja tiek nodots kvotu skaits, kas ir mazāks par jūras transporta verificētajām emisijām 2023., 2024. un 2025. gadā, tad pēc tam, kad ir noskaidrota starpība starp verificētajām emisijām un nodotajām kvotām katrā no šiem gadiem, atbilstošo kvotu daudzumu anulē, nevis izsola saskaņā ar 10. pantu.

### *3.gb pants*

#### **Jūras transporta emisiju monitorings un ziņošana**

Attiecībā uz emisijām no I pielikumā uzskaitītajām jūras transporta darbībām administrējošā iestāde nodrošina, ka tās pārziņā esošā kuģniecības sabiedrība ziņošanas periodā monitorē relevantos parametrus un ziņo par tiem un administrējošai iestādei iesniedz agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2015/757 (\*) II nodaļu.

---

(\*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verificāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

### *3.gc pants*

#### **Jūras transporta emisiju verificācija un akreditācija**

Kuģošanas sabiedrību administrējošā iestāde nodrošina, ka ziņojumi par agregēto emisiju datiem kuģošanas sabiedrības līmenī, ko kuģošanas sabiedrība iesniegusi saskaņā ar 3.gb pantu, tiek verificēti saskaņā ar Regulas (ES) 2015/757 (\*) III nodaļā izklāstītajiem verificācijas un akreditācijas noteikumiem.

---

(\*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verificāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

### *3.gd pants*

#### **Kuģošanas sabiedrību administrējošā iestāde**

1. Kuģošanas sabiedrību administrējošā iestāde ir:

a) ja kuģošanas sabiedrība reģistrēta dalībvalstī — dalībvalsts, kurā kuģošanas sabiedrība reģistrēta;

b) ja kuģošanas sabiedrība nav reģistrēta dalībvalstī — dalībvalsts, kuras ostās pēdējos divos monitoringa gados kuģošanas sabiedrības kuģi visvairāk piestājuši reisos, kuri ietilpst 3.g pantā izklāstītajā darbības jomā;

c) ja kuģošanas sabiedrība nav reģistrēta dalībvalstī un tās kuģi pēdējos divos monitoringa gados nav veikuši nevienu reisu, kas ietilpst 3.g pantā izklāstītajā darbības jomā — administrējošā iestāde ir dalībvalsts, kurā kuģošanas sabiedrība uzsākusi savu pirmo reisu, kas ietilpst 3.g pantā izklāstītajā darbības jomā.



Vajadzības gadījumā reizi divos gados informāciju par kuģošanas sabiedrību administrējošo iestādi atjaunina.

2. Pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju, Komisija:

a) līdz 2024. gada 1. februārim publicē sarakstu ar tām kuģošanas sabiedrībām, kas veikušas kādu I pielikumā uzskaitīto jūras transporta darbību, kura 2023. gada 1. janvārī vai no šī datuma ietilpa 3.g pantā definētajā darbības jomā, un norāda arī katru kuģošanas sabiedrību administrējošo iestādi saskaņā ar 1. punktu, un

b) pēc tam vismaz reizi divos gados atjaunina sarakstu, lai vajadzības gadījumā mainītu norādīto kuģošanas sabiedrību administrējošo iestādi vai lai sarakstā iekļautu kuģošanas sabiedrības, kuras pēcāk ir veikušas kādu I pielikumā uzskaitīto jūras transporta darbību, kas ietilpst 3.g pantā definētajā darbības jomā.

3. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka sīkus noteikumus par to, kā administrējošām iestādēm administrēt kuģošanas sabiedrības saskaņā ar šo direktīvu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.

### *3.ge pants*

#### **Ziņošana un pārskatīšana**

1. Ja Starptautiskā Jūrniecības organizācija pieņem globālu tirgus pasākumu, kura mērķis ir samazināt jūras transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija apsver iespējamus grozījumus šajā sakarā. Ja šāds pasākums tiek pieņemts, un jebkurā gadījumā pirms 2028. gadā paredzētās globālās izsvēršanas, bet ne vēlāk kā līdz 2028. gada 30. septembrim Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei, kurā šis pasākums ir izvērtēts. Vajadzības gadījumā Komisija pēc ziņojuma iesniegšanas var Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegt arī priekšlikumu leģislatīvajam aktam, ar ko attiecīgi groza šo direktīvu.

2. Komisija seko līdzi tam, kā tiek īstenota šī nodaļa un kādas iespējamās tendences ir novērojamas saistībā ar sabiedrību mēģinājumiem izvairīties no šīs direktīvas prasībām. Vajadzības gadījumā Komisija ierosina pasākumus, lai šādu izvairīšanos nepieļautu.”;

(7) direktīvas 3.h pantu aizstāj ar šādu:

### *"3.h pants*

#### **Darbības joma**

Šo nodaļu piemēro siltumnīcefekta gāzu emisiju atļaujām, kā arī kvotu iedalei un piešķiršanai par I pielikumā uzskaitītajām darbībām, kas nav ne aviācijas, ne jūras transporta darbības.”;

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

e) saistības četru mēnešu laikā pēc gada beigām nodot kvotas, kas līdzvērtīgas iekārtas kopējām emisijām attiecīgā kalendārā gada laikā, kuras ir verificētas saskaņā ar 15. pantu.”;

(9) direktīvas 8. pantu groza šādi:

(a) vārdus “Eiropas Parlamenta un Padomes”, norādi “<sup>(1)</sup>” un zemsvītras piezīmi <sup>(1)</sup> svīturo;

(b) pievieno šādu daļu:

(c) “Komisija izskata, cik efektīva ir sinerģija ar Direktīvu 2010/75/ES. Ar vidi un klimatu saistītās atļaujas būtu jākoordinē, lai nodrošinātu, ka pasākumi, kas nepieciešami, lai realizētu ES klimata un enerģētikas mērķus, tiek īstenoti efektīvi un ātri. Komisija var iesniegt ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei saistībā ar jebkādu turpmāku šīs direktīvas pārskatīšanu.”;

(10) direktīvas 9. pantam pievieno šādu daļu:

“[gads, kas seko gadam, kurā stājas spēkā šis grozījums] Savienības kvotu kopapjomu samazina par [-- miljoni kvotu (*nosaka atkarībā no tā, kurā gadā grozījums stājas spēkā*)]. Tajā pašā gadā Savienības kvotu kopapjomu palielina par 79 miljoniem kvotu, kas domātas jūras transportam. Sākot no [gads, kas seko gadam, kurā stājas spēkā šis grozījums], lineārais koeficients ir 4,2 %. Savienības kvotu kopapjomu Komisija publicē 3 mēnešu laikā kopš [ievieto datumu, kurā stājas spēkā grozījums].”;

(11) direktīvas 10. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“2 % no kopējā kvotu daudzuma laikā no 2021. līdz 2030. gadam izsola, lai izveidotu fondu, kura mērķis ir uzlabot energoefektivitāti un modernizēt energosistēmas dažās dalībvalstīs (“saņēmējās dalībvalstīs”), kā noteikts 10.d pantā (“Modernizācijas fonds”). Šī kvotu daudzuma saņēmējas dalībvalstis ir dalībvalstis, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju tirgus cenās 2013. gadā nerasniedza 60 % no Savienības vidējā rādītāja. Šim kvotu daudzumam atbilstošos līdzekļus sadala saskaņā ar Iib pielikuma A daļu.

Turklāt 2,5 % no kopējā kvotu daudzuma laikā no [gads, kas seko gadam, kurā stājas spēkā direktīva] līdz 2030. gadam izsola Modernizācijas fonda labā. Šī kvotu daudzuma saņēmējas dalībvalstis ir dalībvalstis, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju tirgus cenās 2016.–2018. gadā nerasniedza 65 % no Savienības vidējā rādītāja. Šim kvotu daudzumam atbilstošos līdzekļus sadala saskaņā ar Iib pielikuma B daļu.”;

(b) trešā punkta pirmo un otro teikumu aizstāj ar šādiem:

“3. Dalībvalstis nosaka, kā tiek izmantoti kvotu izsolēs iegūtie ieņēmumi, izņemot ieņēmumus, kas saskaņā ar LESD 311. panta 3. punktu uzskatāmi par pašu resursiem un ieskaitīti Savienības budžetā. Dalībvalstis šā panta 2. punktā minētos kvotu izsolēs iegūtos ieņēmumus, izņemot ieņēmumus, ko izmanto, lai

kompensētu 10.a panta 6. punktā minētās netiešās oglekļa izmaksas, izmanto vienam vai vairākiem šādiem nolūkiem:”;

(c) 3. punkta h) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“h) pasākumi, kas paredzēti energoefektivitātes, centralizētu siltumapgādes sistēmu un siltumizolācijas uzlabošanai vai finanšu atbalsta sniegšanai, lai risinātu sociālos jautājumus mājāsaimniecībās ar zemiem un vidējiem ienākumiem, tostarp samazinot kropļojošus nodokļus;”;

(d) 4. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“4. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai šo direktīvu papildinātu attiecībā uz laika grafiku, administrēšanu un citiem izsoles aspektiem, tostarp kārtību, kā ieņēmumu daļa tiek pārskaitīta Savienības budžetā, lai nodrošinātu, ka izsoles norit atklāti, pārredzami, saskaņoti un bez diskriminācijas.”;

(12) direktīvas 10.a pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu groza šādi:

i) pēc otrās daļas iekļauj šādas divas daļas:

“Ja uz iekārtu attiecas pienākums veikt energoauditu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/27/ES(\*) 8. panta 4. punktu [atsauce uz pantu jāatjaunina pēc direktīvas pārskatīšanas], bezmaksas kvotas iedala tikai tad, ja tiek īstenoti audita ziņojuma ieteikumi, ar nosacījumu, ka relevanto investīciju atmaksāšanās laiks nepārsniedz piecus gadus un šo investīciju izmaksas ir samērīgas. Pretējā gadījumā bezmaksas kvotu apjomu samazina par 25 %. Bezmaksas kvotu apjomu nesamazina, ja operators pierāda, ka tas ir īstenojis citus pasākumus, kas ļāvuši panākt tādu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumus, kuri ir līdzvērtīgi audita ziņojumā ieteiktajiem. Pirmajā daļā minētos pasākumus attiecīgi pielāgo.

Nekādas bezmaksas kvotas neiedala iekārtām sektoros un apakšsektoros, ciktāl tos aptver citi pasākumi, kuru mērķis ir novērst oglekļa emisiju pārvirzi un kuri ir noteikti ar Regulu (ES.../.. [atsauce uz OIM](\*\*). Pirmajā daļā minētos pasākumus attiecīgi pielāgo.

---

(\*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/27/ES (2012. gada 25. oktobris) par energoefektivitāti, ar ko groza Direktīvas 2009/125/EK un 2010/30/ES un atceļ Direktīvas 2004/8/EK un 2006/32/EK (OV L 315, 14.11.2012., 1. lpp.).”;

(\*\*) [OIM pilna atsauce]

ii) trešās daļas beigās pievieno šādu teikumu:

“Lai sagādātu lielāku stimulu samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un uzlabot energoefektivitāti, noteiktās Savienības mēroga *ex-ante* līmeņatzīmes pirms 2026.–2030. gada perioda pārskata, lai būtu iespējams mainīt pašreizējo produktu līmeņatzīmju definīcijas un sistēmas robežas.”;

(b) pantā iekļauj šādu 1. a punktu:

“1a. No brīža, kas sāk piemērot oglekļa ievēkorekcijas mehānismu, saistībā ar Regulas [OIM] I pielikumā uzskaitīto produktu ražošanu neiedala nekādas bezmaksas kvotas.

Atkāpjoties no iepriekšējās daļas, pirmajos Regulas [OIM] darbības gados šādu produktu ražošanai iedala bezmaksas kvotas samazinātā apmērā. Piemēro koeficientu, ar ko samazina šo produktu ražošanai iedalāmās bezmaksas kvotas (OIM koeficientu). OIM koeficients ir vienāds ar 100 % periodā no [OIM regulas] spēkā stāšanās līdz 2025. gada beigām, 90 % 2026. gadā un pēc tam ik gadus tiek samazināts par 10 procentpunktiem, lai līdz desmitajam gadam tas būtu 0 %.

Bezmaksas kvotu samazinājumu ik gadus aprēķina kā vidējo pieprasījuma īpatsvaru pēc bezmaksas kvotām par regulas [OIM] I pielikumā uzskaitīto produktu ražošanu salīdzinājumā ar aprēķināto kopējo pieprasījumu pēc bezmaksas kvotām visām iekārtām relevantajā periodā, kas minēts 11. panta 1. punktā. Piemēro OIM koeficientu.

Kvotas, kas rodas, jo tiek samazināts bez maksas iedalāmo kvotu daudzums, dara pieejamas inovācijas atbalstam saskaņā ar 10. a panta 8. punktu.”;

(c) panta 2. punktu groza šādi:

i) trešās daļas c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) no 2026. līdz 2030. gadam līmeņatzīmju vērtības nosaka tādā pašā veidā, kā noteikts a) un b) apakšpunktā, balstoties uz informāciju, kas, ievērojot 11. pantu, iesniegta par 2021. un 2022. gadu, un uz ikgadējā samazinājuma rādītāja piemērošanu par katru gadu laikā starp 2008. un 2028. gadu.”;

iii) trešajai daļai pievieno šādu d) apakšpunktu:

“d) ja ikgadējais samazinājuma rādītājs pārsniedz 2,5 % vai ir zem 0,2 %, līmeņatzīmju vērtības laikā no 2026. līdz 2030. gadam ir līmeņatzīmju vērtības, kas piemērojamas no 2013. līdz 2020. gadam, tās par katru gadu laikā starp 2008. un 2028. gadu samazinot par vienu no relevantajiem norādītājiem rādītājiem.”;

vi) punkta ceturto daļu aizstāj ar šādu:

“Atkāpjoties attiecībā uz aromātisko savienojumu, ūdeņraža un sintēzes gāzes līmeņatzīmju vērtībām, šīs līmeņatzīmju vērtības koriģē par tādu pašu procentuālo daudzumu kā pārstrādes iekārtu līmeņatzīmes, lai

saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus minēto produktu ražotājiem.”;

- (d) svīturo 3. un 4. punktu;
- (e) panta 6. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Dalībvalstīm saskaņā ar otro un ceturto daļu būtu jāpieņem finansiāli pasākumi par labu nozarēm vai apakšnozarēm, kurās pastāv reāls oglekļa emisiju pārvirzes risks, kam par iemeslu ir ievērojamas netiešās izmaksas, kuras faktiski rada siltumnīcefekta gāzu emisijas izmaksu iekļaušana elektroenerģijas cenā, ar noteikumu, ka šādi finansiālie pasākumi atbilst noteikumiem par valsts atbalstu un jo īpaši nerada nepamatotus konkurences kropļojumus iekšējā tirgū. Pieņemtie finansiālie pasākumi nedrīkst kompensēt netiešās izmaksas, ko sedz, iedalot bezmaksas kvotas atbilstīgi līmeņatzīmēm, kuras noteiktas saskaņā ar 1. punktu. Ja dalībvalsts iztērē summu, kas ir lielāka par 25 % no tās izsoļu ieņēmumiem tajā gadā, kurā netiešās izmaksas radušās, tā izklāsta šādas pārsniegšanas iemeslus.”;

- (f) panta 7. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“No 2021. gada kvotas, kuras, ievērojot 19., 20. un 22. punktu nav iedalītas iekārtām, iekļauj to kvotu apjomā, kuras ir rezervētas saskaņā ar šā punkta pirmās daļas pirmo teikumu.”;

- (g) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. “365 miljonus kvotu no daudzuma, ko citādi varētu iedalīt bez maksas, ievērojot šo pantu, un 85 miljonus kvotu no daudzuma, ko citādi varētu izsolīt, ievērojot 10. pantu, kā arī kvotas, kas rodas, pateicoties 10.a panta 1.a punktā minētajai bezmaksas iedalīšanas samazināšanai, dara pieejamas fondam, kura mērķis ir atbalstīt inovācijas mazoglekļa tehnoloģijās un procesos un sekmēt nulles piesārņojuma mērķu sasniegšanu (“Inovāciju fonds”). Inovācijas atbalstam saskaņā ar pirmo daļu izmanto arī kvotas, kas nav iedalītas gaisakuģa operatoriem to slēgšanas dēļ un kas nav vajadzīgas, lai segtu šo operatoru nenodotās kvotas.

Turklāt ar 50 miljoniem neiedalīto kvotu no tirgus stabilitātes rezerves papildina visus atlikušos ieņēmumus no 300 miljoniem kvotu, kas pieejamas 2013. līdz 2020. gada periodā saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2010/670/ES(\*), un tās laikus izmanto inovāciju atbalstam, kā minēts pirmajā daļā. Turklāt Regulas xxxx/xxx [FuelEU Maritime] 21. panta 2. punktā minētos ārējos piešķirtos ieņēmumus iedala Inovāciju fondam un izlieto saskaņā ar šo punktu.

Inovāciju fonds aptver I un II pielikumā uzskaitītos sektorus, tostarp videi nekaitīgu oglekļa uztveršanu un izmantošanu (“CCU”), kas būtiski palīdz mazināt klimata pārmaiņas, kā arī produktiem, ar ko aizstāj oglekļietilpīgākus produktus, kuri saražoti I pielikumā uzskaitītajos sektoros, un palīdzēs stimulēt tādu projektu izveidi un darbību, kuru nolūks ir nodrošināt videi nekaitīgu CO<sub>2</sub> uztveršanu un ģeoloģisku uzglabāšanu (“CCS”), kā arī inovatīvas atjaunīgās enerģijas un enerģijas uzkrāšanas tehnoloģijas ģeogrāfiski līdzsvarotās vietās. Inovāciju fonds var atbalstīt arī radikāli inovatīvas tehnoloģijas un

infrastruktūru, kas domātas jūras transporta sektora dekarbonizācijai, kā arī aviācijā, dzelzceļa transportā un autotransportā izmantojamu mazoglekļa un bezoglekļa degvielu ražošanai. Īpašu uzmanību pievērš projektiem [OIM regulas] aptvertajos sektoros, lai atbalstītu inovācijas tādās jomās kā mazoglekļa tehnoloģijas, *CCU*, *CCS*, atjaunīgā enerģija un enerģijas uzkrāšana, kuras sekmē klimata pārmaiņu mazināšanu.

Uz atbalstu ir tiesīgi projekti ikvienas dalībvalsts teritorijā, tostarp maza mēroga projekti. Atbalstītās tehnoloģijas ir inovatīvas, tādās, kuru komerciālā dzīvotspēja līdzīgā mērogā vēl nav iespējama bez atbalsta, tomēr tās ir vai nu kardināli risinājumi, vai ir pietiekami nobriedušas, lai tās varētu izmantot pirmskomercializācijas mērogā.

Komisija nodrošina, ka Inovāciju fondam paredzētās kvotas tiek izsolītas saskaņā ar 10. panta 4. punktā noteiktajiem principiem un kārtību. Ieņēmumi no izsolēm ir ārējie piešķirtie ieņēmumi saskaņā ar Finanšu regulas 21. panta 5. punktu. Budžeta saistības darbībām, kas ilgst ilgāk par vienu finanšu gadu, var sadalīt gada maksājumos pa vairākiem gadiem.

Projektu atlase notiek saskaņā ar objektīviem un pārredzamiem kritērijiem, attiecīgos gadījumos ņemot vērā to, cik lielā mērā projekti palīdz panākt emisiju samazinājumus krietni zem 2. punktā minētajām līmeņatzīmēm. Projektiem vai nu ir plaša pielietojuma potenciāls, vai ar tiem var ievērojami samazināt attiecīgo nozaru izmaksas saistībā ar pāreju uz mazoglekļa ekonomiku. Ar *CCU* saistītie projekti palīdz samazināt neto emisijas un nodrošina vai nu CO<sub>2</sub> nerašanos vai pastāvīgu uzglabāšanu. Ja dotācijas piešķir, izmantojot uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus, tad atbalstu var sniegt līdz 60 % no relevantajām projektu izmaksām, no kā līdz 40 % nav jābūt atkarīgiem no tā, vai ir verificēti aiztaupītas siltumnīcefekta gāzu emisijas, ar noteikumu, ka – atkarībā no ieviestās tehnoloģijas – tiek sasniegti iepriekš noteikti atskaites punkti. Ja dotācijas piešķir konkursa procedūrā vai ja sniegtais atbalsts izpaužas kā tehniskā palīdzība, atbalstu var piešķirt līdz 100 % no relevantajām projektu izmaksām.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai šo direktīvu papildinātu attiecībā uz noteikumiem par Inovāciju fonda darbību, tostarp atlases procedūru un kritērijiem, un par atbalsttiesīgajiem sektoriem un tehnoloģiskām prasībām dažādiem atbalsta veidiem.

Nevienam projektam atbalsts, ko piešķir, izmantojot šajā punktā paredzēto mehānismu, nepārsniedz 15 % no kopējā šim nolūkam pieejamā kvotu apjoma. Šīs kvotas ņem vērā atbilstoši 7. punktam.”;

---

(\*) Komisijas Lēmums 2010/670/ES (2010. gada 3. novembris), ar ko nosaka kritērijus un pasākumus tādu komerciālu demonstrējumu projektu finansēšanai, kuru mērķis ir CO<sub>2</sub> uztveršana un ģeoloģiska uzglabāšana videi drošā veidā, kā arī inovatīvu atjaunojamās enerģijas tehnoloģiju demonstrējumu projektu finansēšanai atbilstīgi sistēmai par siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas

kvotu tirdzniecību Kopienā, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (OV L 290, 6.11.2010., 39. lpp.).

(h) panta 19. punktā pirmo teikumu aizstāj ar šādu teikumu:

“19. Nekādas bezmaksas kvotas nepiešķir iekārtai, kuras ekspluatācija ir izbeigta.”;

(i) pantam pievieno šādu 22. punktu:

“22. Ja nepieciešams koriģēt saskaņā ar 11. panta 2. punktu piešķirtās bezmaksas kvotas, šīs korekcijas veic, izmantojot kvotas, kas iekļautas rezervē saskaņā ar šā panta 7. punktu, vai pieskaitot kvotas šai rezervei.”;

(13) direktīvas 10.c panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

Dalībvalstis nosaka, ka atbalstu saņemošajām elektroenerģijas ražošanas iekārtām un tīkla operatoriem katru gadu līdz 28. februārim ir jāziņo par atlasīto investīciju realizāciju, tostarp par līdzsvaru starp bezmaksas kvotām un radītajām investīciju izmaksām, un atbalstīto investīciju veidiem. Dalībvalstis par to iesniedz ziņojumus Komisijai, un Komisija šādus ziņojumus publisko.”;

(14) direktīvas 10.b pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta pirmo un otro daļu aizstāj ar šādu:

“1. Periodam no 2021. līdz 2030. gadam tiek izveidots fonds, ar kuru atbalsta investīcijas, ko ierosinājušas saņēmējas dalībvalstis, tostarp, lai finansētu neliela mēroga investīciju projektus, modernizētu energosistēmas un uzlabotu energoefektivitāti (“Modernizācijas fonds”). Modernizācijas fondu finansē, izsolot kvotas, kā paredzēts 10. pantā, par labu saņēmējām dalībvalstīm.

Atbalstītās investīcijas ir saskanīgas gan ar šīs direktīvas mērķiem, gan ar mērķiem, kas izvirzīti Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumā par Eiropas zaļo kursu (\*) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119 (\*\*), gan ar Parīzes nolīgumā nospraustajiem ilgtermiņa mērķiem. No Modernizācijas fonda atbalstu nesniedz elektroenerģijas ražošanas iekārtām, kurās izmanto fosilo degvielu vai kurināmo.”;

---

(\*) COM(2019) 640 final.

(\*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119, 2021. gada 30. jūnijs ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata likums”) (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).”;

(b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Vismaz 80 % finanšu resursu no Modernizācijas fonda izmanto tam, lai atbalstītu investīcijas šādās jomās:

- a) elektroenerģijas ražošana no atjaunīgiem energoresursiem un šādas elektroenerģijas izmantošana;
- b) atjaunīgo energoresursu izmantošana apsildē un dzesēšanā;
- c) energoefektivitātes uzlabošana pieprasījuma pusē, tostarp tādās jomās kā transports, ēkas, lauksaimniecība un atkritumu saimniecība;
- d) enerģijas uzkrāšana un energotīklu modernizācija, tostarp centralizētās siltumapgādes cauruļvadu un elektropārvades tīklu modernizācija un starpsavienojumu skaita palielināšana starp dalībvalstīm;
- e) atbalsts mājsaimniecībām ar zemiem ienākumiem, tostarp lauku un attālos apvidos, lai novērstu enerģētisko nabadzību un modernizētu to siltumapgādes sistēmas; un
- f) taisnīga pārkārtošanās oglekļatkarīgos reģionos saņēmējās dalībvalstīs, lai dialogā ar sociālajiem partneriem atbalstītu darba ņēmēju pārcelšanu citā darbā, pārkvalificēšanos un kvalifikācijas uzlabošanu, izglītošanos, darba meklēšanu un jaunuzņēmumu izveidi.”;

(15) direktīvas 12. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. “Dalībvalstis nodrošina, ka citu dalībvalstu kompetento iestāžu piešķirtās kvotas tiek atzītas pat tādām, ko operators vai gaisakuģa operators, vai kuģošanas sabiedrība var izmantot, lai izpildītu savus pienākumus saskaņā ar 3. punktu.”;

(b) panta 2.a punktu svīturo;

(c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Dalībvalstis, administrējošās dalībvalstis un kuģošanas sabiedrību administrējošās iestādes nodrošina, ka līdz katra gada 30. aprīlim:

a) katras iekārtas operators nodod kvotas tādā daudzumā, kas vienāds ar attiecīgās iekārtas kopējām emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā, kuras verificētas saskaņā ar 15. pantu;

b) katrs gaisakuģu operators nodod kvotas tādā daudzumā, kas vienāds ar tā kopējām emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā, kuras verificētas saskaņā ar 15. pantu;

c) katra kuģošanas sabiedrība nodod kvotas tādā daudzumā, kas vienāds ar tās kopējām emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā, kuras verificētas saskaņā ar 3. gc pantu.



Dalībvalstis, administrējošās dalībvalstis un kuģošanas sabiedrību administrējošās iestādes nodrošina, ka saskaņā ar pirmo daļu nodotās kvotas pēc tam tiek anulētas.”;

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

“3.-a. Vajadzības gadījumā un kamēr tas ir nepieciešams, lai aizsargātu ES ETS vidisko integritāti, ES ETS ietilpstošajiem operatori, gaisakuģu operatori un kuģošanas sabiedrībām ir aizliegts izmantot kvotas, ko piešķir dalībvalsts, attiecībā uz kuru pastāv tādas saistības gaisakuģu operatori, kuģošanas sabiedrībām un citiem operatoriem, kas ir zaudējušas spēku.”;

(e) pantā iekļauj šādu 3.b punktu:

“3.b. Pienākums nodot kvotas nerodas attiecībā uz tādām siltumnīcefekta gāzu emisijām, kuras uzskata par uztvertām un izmantotām tādā veidā, ka tās ir pastāvīgi ķīmiski saistītas produktā un normālas lietošanas gaitā nenonāk atmosfērā.

Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuri paredz prasības, ar kādām siltumnīcefekta gāzes ir uzskatāmas par pastāvīgi ķīmiski saistītām produktā tā, ka normālas lietošanas gaitā tās nenonāk atmosfērā.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22.a panta 2. punktā.”;

(16) direktīvas 14. panta 1. punkta pirmajai daļai pievieno šādu teikumu:

“Ar minētajiem īstenošanas aktiem nosaka, ka, lai šo biomasu varētu uzskatīt par nulles faktora biomasu, piemēro biomasas izmantošanas ilgspējas un siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma kritērijus, kuri noteikti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001(\*), ieskaitot visas korekcijas, kas nepieciešamas, lai tos piemērotu šīs direktīvas nolūkā, . Tajos norāda, kā uzskaitāma tādu emisiju uzglabāšana, kas rodas, sajaucot emisijas no nulles faktora avotiem un emisijas no avotiem, kuri nav nulles faktora avoti. Tāpat tajos norāda, kā uzskaitīt emisijas, kas rodas no nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgām degvielām un reciklēta oglekļa degvielām, tā nodrošinot, ka emisijas tiek uzskaitītas, bet netiek pieļauta dubulta uzskaitē.”;

---

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

(17) direktīvas IV nodaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

**“AVIĀCIJAI, JŪRAS TRANSPORTAM UN STACIONĀRĀM IEKĀRTĀM  
PIEMĒROJAMIE NOTEIKUMI.”;**

(18) direktīvas 16. pantu groza šādi:

- (a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek publicēti to operatoru, gaisakuģu operatoru un kuģošanas sabiedrību nosaukumi, kuri pārkāpj šīs direktīvas prasības par kvotu nodošanu pietiekamā daudzumā.”;

- (b) iekļauj šādu 3.a punktu:

“3 a. Šā panta 3. punktā norādītās sodanaudas piemēro arī kuģošanas sabiedrībām.”;

- (c) iekļauj šādu 11 a. punktu:

“11 a. Ja kuģošanas sabiedrība divos vai vairākos secīgos ziņošanas periodos nav izpildījusi prasību nodot kvotas un ar citiem izpildes pasākumiem nav izdevies panākt atbilstību, ienākšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde, devusi attiecīgajai kuģošanas sabiedrībai iespēju iesniegt paskaidrojumus, var izdot izraidīšanas rīkojumu, par ko paziņo Komisijai, Eiropas Jūras drošības aģentūrai (*EMSA*), pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Ja ir izdots šāds izraidīšanas rīkojums, ikviena dalībvalsts, izņemot to dalībvalsti, ar kuras karogu kuģis kuģo, liedz attiecīgās kuģošanas sabiedrības atbildībā esošajiem kuģiem ienākt jebkurā savā ostā, līdz sabiedrība ir izpildījusi kvotu nodošanas pienākumus saskaņā ar 12. pantu. Ja kuģis kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, attiecīgā dalībvalsts, devusi attiecīgajai sabiedrībai iespēju iesniegt paskaidrojumus, dod rīkojumu kuģi aizturēt līdz brīdim, kad kuģošanas sabiedrība ir izpildījusi savus pienākumus. Šis punkts neskar starptautiskos jūrniecības noteikumus, ko piemēro briesmās esošu kuģu gadījumā.”;

- (19) direktīvas 18.b pantu aizstāj ar šādu:

*“18.b pants*

**Eiropas Jūras drošības aģentūras un citu relevantu organizāciju sniegtā palīdzība**

Lai Komisija un administrējošās iestādes varētu izpildīt savus pienākumus saskaņā ar 3.c panta 4. punktu, 3.f, 3.gb, 3.gc, 3.gd, 3.ge un 18.a pantu, tās var lūgt Eiropas Jūras drošības aģentūras vai citas relevantas organizācijas palīdzību un šajā nolūkā noslēgt attiecīgas vienošanās ar šīm organizācijām.”;

- (20) direktīvas 30. panta 2. punktam pievieno šādu teikumu:

“OIM sektoriem piemērojamos pasākumus pārskata, ņemot vērā Regulas xxx [atsauce uz OIM] piemērošanā gūto pieredzi.”;

- (21) Pēc 30. panta iekļauj šādu IVa nodaļu:

“IVa NODAĻA

**EMISIJAS KVOTU TIRDZNIECĪBAS SISTĒMA ĒKU UN AUTOTRANSPORTA SEKTORĀ**

### 30 a. pants

#### Darbības joma

Šīs nodaļas noteikumus piemēro emisijām, siltumnīcefekta gāzu emisijas atļaujām, kvotu piešķiršanai un nodošanai, monitoringam, ziņošanai un verifikācijai attiecībā uz III pielikumā uzskaitītajām darbībām. Šo nodaļu nepiemēro emisijām, ko jau aptver II, IIa un III nodaļa.

### 30.b pants

#### Siltumnīcefekta gāzu emisijas atļaujas

1. Dalībvalstis nodrošina, ka no 2025. gada 1. janvāra neviens regulētais subjekts neveic III pielikumā minētu darbību, ja nav saņēmis atļauju, ko kompetentā iestāde izdevusi saskaņā ar 2. un 3. punktu.
2. Pieteikumā, ko regulētais subjekts saskaņā ar 1. punktu iesniedz kompetentajai iestādei, lai saņemtu siltumnīcefekta gāzu emisijas atļauju saskaņā ar šo nodaļu, ir vismaz šāda informācija:
  - (a) regulētais subjekts;
  - (b) kādas tādas degvielas tas nodod patēriņam, kuras tiek izmantotas sadedzināšanai ēku un autotransporta sektorā saskaņā ar III pielikuma definīcijām, un ar kādiem paņēmieniem tas šīs degvielas nodod patēriņam;
  - (c) kāds ir to degvielu tiešais lietojums, kuras nodotas patēriņam III pielikumā minētajā darbībā;
  - (d) plānotie pasākumi, kā tiks veikts emisiju monitorings un ziņots par tām saskaņā ar 14. un 30.f pantā minētajiem aktiem;
  - (e) a) līdz d) apakšpunktā minētās informācijas netehnisks kopsavilkums.
3. Kompetentā iestāde izdod siltumnīcefekta gāzu emisijas atļauju, ar ko 1. punktā minētajam regulētajam subjektam atļauj veikt III pielikumā minēto darbību, ja tā ir pārliecinājusies, ka subjekts ir spējīgs monitorēt saskaņā ar III pielikumu patēriņam nodoto degvielu daudzumiem atbilstošās emisijas un ziņot par tām.
4. Siltumnīcefekta gāzu emisijas atļaujās ir vismaz šāda informācija:
  - (f) regulētā subjekta nosaukums un adrese;
  - (g) apraksts, ar kādiem paņēmieniem regulētais subjekts degvielas nodod patēriņam šīs nodaļas aptvertajos sektoros;
  - (h) saraksts ar degvielām, kuras regulētais subjekts nodod patēriņam šīs nodaļas aptvertajos sektoros;

- (i) monitoringa plāns, kas atbilst prasībām, kuras noteiktas ar 14. pantā minētajiem aktiem;
  - (j) ziņošanas prasības, kuras noteiktas ar 14. pantā minētajiem aktiem;
  - (k) saistības četru mēnešu laikā pēc gada beigām nodot saskaņā ar šo nodaļu piešķirtās kvotas, kas līdzvērtīgas kopējām emisijām attiecīgajā kalendārajā gadā, kuras verificētas saskaņā ar 15. pantu.
5. Dalībvalstis var atļaut regulētajiem subjektiem monitoringa plānus atjaunināt, nemainot atļauju. Regulētie subjekti visus atjauninātos monitoringa plānus iesniedz apstiprināšanai kompetentajā iestādē.
6. Regulētais subjekts informē kompetento iestādi par visām plānotajām izmaiņām, kas skar tā darbības veidu vai patēriņam nodotās degvielas, kuru dēļ var būt nepieciešams atjaunināt siltumnīcefekta gāzu emisijas atļauju. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde atļauju atjaunina saskaņā ar 14. pantā minētajiem aktiem. Ja mainās šīs nodaļas aptvertā regulētā subjekta identitāte, kompetentā iestāde atļauju atjaunina, iekļaujot tajā jaunā regulētā subjekta vārdu vai nosaukumu un adresi.

### *30.c pants*

#### **Kvotu kopapjoms**

1. To Savienības kvotu kopapjoms, kuras saskaņā ar šo nodaļu tiek piešķirtas katru gadu no 2026. gada, sākot no 2024. gada lineāri samazinās. 2024. gada vērtību definē kā šīs nodaļas aptvertajiem sektoriem noteiktās 2024. gada emisiju robežvērtības, kas aprēķinātas, par pamatu ņemot atsauces emisijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/842 4. panta 2. punktu, un kam piemēro lineārā samazinājuma trajektoriju, kura noteikta minētās regulas darbības jomā ietilpstošajām emisijām. Pēc 2024. gada daudzumu ik gadus samazina, piemērojot lineāro samazinājuma koeficientu 5,15 %. Savienības kvotu kopapjomu 2026. gadam Komisija publicē līdz 2024. gada 1. janvārim.

2. To Savienības kvotu kopapjoms, kuras saskaņā ar šo nodaļu tiek piešķirtas katru gadu no 2028. gada, sākot no 2025. gada lineāri samazinās, pamatojoties uz vidējām emisijām 2024.–2026. gadā, par kurām ziņots saskaņā ar šo nodaļu. Kvotu daudzumu samazina, piemērojot lineāru samazinājuma koeficientu 5,43 %, izņemot gadījumus, kad piemērojami IIIa pielikuma 1. punkta nosacījumi — tādā gadījumā daudzumu samazina, piemērojot lineāru samazinājuma koeficientu, kas koriģēts saskaņā ar IIIa pielikuma 2. punkta noteikumiem. Savienības kvotu kopapjomu 2028. gadam un, ja nepieciešams, koriģēto lineāro samazinājuma koeficientu Komisija publicē līdz 2027. gada 30. jūnijam.

---

(\*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā

klīmata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 156, 19.6.2018., 26. lpp.).

### 30.d pants

#### **Kvotu izsolīšana par III pielikumā minēto darbību**

1. No 2026. gada šīs nodaļas aptvertās kvotas izsola, ja vien tās nav ieskaitītas tirgus stabilitātes rezervē, kas izveidota ar Lēmumu (ES) 2015/1814. Šīs nodaļas aptvertās kvotas izsola atsevišķi no II, IIa un III nodaļas aptvertajām kvotām.
2. Šīs nodaļas aptverto kvotu izsolīšana sākas 2026. gadā, un izsolīti tiek 130 % no tā 2026. gadā izsolāmo kvotu apjoma, kura pamatā ir attiecīgajam gadam paredzētais Savienības kvotu kopapjoms un attiecīgās izsolāmo kvotu daļas un apjomi saskaņā ar 3., 5. un 6. punktu. Papildu izsolāmos apjomus izmanto tikai kvotu nodošanai saskaņā ar 30.e panta 2. punktu un atskaita no 2028.–2030. gadā izsolāmo kvotu apjomiem. Šo agrīno izsoļu nosacījumus nosaka saskaņā ar 7. punktu un 10. panta 4. punktu.

2026. gadā 600 miljonus šīs nodaļas aptverto kvotu izveido kā turējumus tirgus stabilitātes rezervē saskaņā ar Lēmuma (ES) 2015/1814 1a. panta 3. punktu.

3. 150 miljonus saskaņā ar šo nodaļu piešķirto kvotu izsola, un visus ieņēmumus no šīm izsolēm dara pieejamus Inovāciju fondam, kas izveidots saskaņā ar 10.a panta 8. punktu. Šajā punktā minētajām kvotām piemēro 10.a panta 8. punktu.
4. Šīs nodaļas aptverto kvotu kopapjomu, no kura atskaitīti 3. punktā norādītie daudzumi, dalībvalstis izsola, un tas tiek sadalīts starp tām tādās daļās, kas ir identiskas attiecīgās dalībvalsts to emisiju daļai, kuras minētas Regulas (ES) 2018/842 4. panta 2. punktā attiecībā uz šīs nodaļas aptvertajiem sektoriem vidēji 2016.–2018. gada periodā.
5. Dalībvalstis nosaka, kā tiek izmantoti 4. punktā minētajās kvotu izsolēs iegūtie ieņēmumi, izņemot ieņēmumus, kas saskaņā ar LESD 311. panta 3. punktu uzskatāmi par pašu resursiem un ieskaitīti Savienības budžetā. Dalībvalstis šos ieņēmumus izmanto, lai finansētu vienu vai vairākas no 10. panta 3. punktā minētajām darbībām vai vienu vai vairākus šādus pasākumus:
  - (a) pasākumi, kuru mērķis ir veicināt ēku siltumapgādes un aukstumapgādes dekarbonizāciju vai ēku energopatēriņa samazināšanos, tostarp atjaunīgās enerģijas integrēšana un saistīti pasākumi saskaņā ar Direktīvas 2012/27/ES 7. panta 11. punktu, 12. un 20. pantu [jāatjaunina atsauces uz pārskatīto direktīvu], kā arī pasākumi, ar ko sniedz finansiālu atbalstu māsaimniecībām ar zemiem ienākumiem visnefektīvākajās ēkās;
  - (b) pasākumi, kuru mērķis ir paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu vai sniegt finansiālu atbalstu pilnībā sadarbspējīgas bezemisiju transportlīdzekļu uzpildes un uzlādes infrastruktūras izvēršanai, vai pasākumi, kas domāti, lai veicinātu pāreju uz sabiedrisko transportu un uzlabotu multimodalitāti, vai

pasākumi, kas domāti, lai risinātu sociālos jautājumus, kas skar transporta lietotājus ar zemiem un vidējiem ienākumiem.

Dalībvalstis daļu no izsoļu ieņēmumiem, kas gūti saskaņā ar šo pantu, izmanto, lai risinātu sociālos jautājumus, kuru iemesls ir emisiju tirdzniecība saskaņā ar šo nodaļu, īpašu uzsvāru liekot uz Regulā (ES) 2018/1999 [Sociālā klimata fonda regula](\*) definētajām mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem. Ja dalībvalsts Komisijai iesniedz [sociālo klimata plānu] saskaņā ar minēto regulu, dalībvalsts šos ieņēmumus cita starpā izmanto minētā plāna finansēšanai.

Uzskata, ka dalībvalstis ir izpildījušas šā punkta noteikumus, ja tās ir ieviesušas un īsteno fiskālā vai finansiālā atbalsta rīcībpolitiku vai tādu regulatīvu rīcībpolitiku, kura piesaista finansiālo atbalstu, kurš domāts pirmajā daļā izklāstītajām vajadzībām un kura vērtība ir līdzvērtīga ieņēmumiem, kas rodas, izsolot šajā nodaļā minētās kvotas.

Dalībvalstis informē Komisiju par ieņēmumu izlietojumu un par saskaņā ar šo punktu veiktajiem pasākumiem, proti, iekļauj šo informāciju ziņojumos, ko tās iesniedz saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1999 (\*\*).

6. Saskaņā ar šo nodaļu piešķirtajām kvotām piemēro 10. panta 4. un 5. punktu.

---

(\*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp.).

(\*\*) [ievietot atsauci]

### *30.e pants*

#### **Kvotu pārskaitīšana, nodošana un anulēšana**

1. Šīs nodaļas aptvertajām emisijām, regulētajiem subjektiem un kvotām piemēro 12. pantu, izņemot 12. panta 2.a punktu, 3. punktu, 3.a punktu, 4. punkta trešo un ceturto teikumu un 5. punktu. Tālāb:
  - (a) jebkādu atsauci uz emisijām lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajām emisijām;
  - (b) jebkādu atsauci uz iekārtu operatoriem lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajiem regulētajiem subjektiem;
  - (c) jebkādu atsauci uz kvotām lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajām kvotām.

2. No 2027. gada 1. janvāra dalībvalstis nodrošina, ka līdz katra gada 30. aprīlim regulētais subjekts nodod tādu šīs nodaļas aptverto kvotu skaitu, kas ir vienāds ar kopējām emisijām, kuras savukārt atbilst degvielas daudzumiem, kuri saskaņā ar III pielikumu nodoti patēriņam iepriekšējā kalendārajā gadā, kā verificēts saskaņā ar 15. un 30.f pantu, un ka šīs kvotas pēc tam tiek anulētas.

### *30.f pants*

#### **Emisiju monitorings, ziņošana, verifikācija un akreditācija**

1. Šīs nodaļas aptvertajām emisijām, regulētajiem subjektiem un kvotām piemēro 14. un 15. pantu. Tālab:
  - (a) jebkādu atsauci uz emisijām lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajām emisijām;
  - (b) jebkādu atsauci uz I pielikumā uzskaitītu darbību lasa kā atsauci uz III pielikumā uzskaitītu darbību;
  - (c) jebkādu atsauci uz operatoriem lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajiem regulētajiem subjektiem;
  - (d) jebkādu atsauci uz kvotām lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajām kvotām.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka no 2025. gada katrs regulētais subjekts katrā kalendārajā gadā monitorē emisijas, kas atbilst degvielas daudzumiem, kuri nodoti patēriņam saskaņā ar III pielikumu. Tās arī nodrošina, ka no 2026. gada katrs regulētais subjekts nākamajā gadā par šīm emisijām ziņo kompetentajai iestādei saskaņā ar 14. panta 1. punktā minētajiem aktiem.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka katrs regulētais subjekts, kam 2025. gada 1. janvārī ir saskaņā ar 30.b pantu piešķirta atļauja, līdz 2025. gada 30. martam paziņo savas vēsturiskās emisijas par 2024. gadu.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka regulētie subjekti spēj ticami un pareizi par katru degvielas veidu identificēt un dokumentēt precīzus patēriņam nodotās degvielas daudzumus, ko izmanto sadedzināšanai ēku un autotransporta sektorā, kā norādīts III pielikumā, un to degvielu galalietojumu, ko regulētie subjekti nodevuši patēriņam. Dalībvalstis veic pienācīgus pasākumus, lai nepieļautu nekādu risku, ka šīs nodaļas aptvertās emisijas un II, IIa un III nodaļas aptvertās emisijas varētu tikt dubulti uzskaitītas. Saskaņā ar 14. panta 1. punktu pieņem detalizētus noteikumus, kā nepieļaut dubulto uzskaiti.
5. Šīs nodaļas aptverto emisiju monitoringa un paziņošanas principi ir izklāstīti IV pielikuma C daļā.
6. Šīs nodaļas aptverto emisiju verifikācijas kritēriji ir izklāstīti V pielikuma C daļā.

### *30.g pants*

#### **Administrēšana**

Šīs nodaļas aptvertajām emisijām, regulētajiem subjektiem un kvotām piemēro 13. un 15.a pantu, 16. panta 1., 2., 3., 4. un 12. punktu, 17., 18., 19., 20., 21., 22., 22.a, 23. un 29. pantu. Tālab:

- (a) jebkādu atsauci uz emisijām lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajām emisijām;
- (b) jebkādu atsauci uz operatoriem lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajiem regulētajiem subjektiem;
- (c) jebkādu atsauci uz kvotām lasa kā atsauci uz šīs nodaļas aptvertajām kvotām.

### *30.h pants*

#### **Pasākumi pārmērīga cenu pieauguma gadījumā**

1. Ja vairāk nekā trīs secīgus mēnešus vidējā kvotas cena izsolēs, ko rīko saskaņā ar tiesību aktu, kurš pieņemts saskaņā ar 10. panta 4. punktu, ir vairāk nekā divas reizes lielāka par kvotas vidējo cenu iepriekšējos sešos secīgos mēnešos izsolēs, kur izsola šīs nodaļas aptvertās kvotas, Komisija steidzamības kārtā pieņem lēmumu no tirgus stabilitātes rezerves atbrīvot 50 miljonus šīs nodaļas aptverto kvotu saskaņā ar Lēmuma (ES) 2015/1814 1.a panta 7. punktu.
2. Ja vairāk nekā trīs secīgus mēnešus vidējā kvotas cena izsolēs, ko rīko saskaņā ar tiesību aktu, kurš pieņemts saskaņā ar 10. panta 4. punktu, ir vairāk nekā trīs reizes lielāka par kvotas vidējo cenu iepriekšējos sešos secīgos mēnešos izsolēs, kur izsola šīs nodaļas aptvertās kvotas, Komisija steidzamības kārtā pieņem lēmumu no tirgus stabilitātes rezerves atbrīvot 150 miljonus šīs nodaļas aptverto kvotu saskaņā ar Lēmuma (ES) 2015/1814 1.a panta 7. punktu.

### *30.i pants*

#### **Šīs nodaļas pārskatīšana**

Līdz 2028. gada 1. janvārim Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei ziņo par šīs nodaļas noteikumu īstenošanu, proti, par to lietderību, administrēšanu un praktisko piemērošanu, tostarp par to, kā tiek piemēroti noteikumi saskaņā ar Lēmumu (ES) 2015/1814, un par to, kā šīs nodaļas aptvertās kvotas ir izmantotas, lai II, IIa un III nodaļas aptvertie subjekti izpildītu savas atbilstības nodrošināšanas saistības. Vajadzības gadījumā Komisija ziņojumu papildina ar priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei šo nodaļu grozīt. Līdz 2031. gada 31. oktobrim Komisija izvērtē, vai ir iespējams III pielikuma aptvertos sektorus integrēt emisijas kvotu



tirdzniecības sistēmā, kura aptver Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītos sektorus.”;

- (22) Direktīvas 2003/87/EK I, IIb, IV un V pielikumu groza atbilstīgi šīs direktīvas I pielikumam, un III, IIIa un IIIb pielikumu Direktīvā 2003/87/EK iekļauj saskaņā ar šīs direktīvas I pielikumu.

## 2. pants

### Lēmuma (ES) 2015/1814 grozījumi

#### Lēmumu (ES) 2015/1814 groza šādi:

- (1) lēmuma 1. pantu groza šādi:

- (a) 4. punkta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Konkrētā gadā aprītē esošo kvotu kopskaits ir to kvotu kumulatīvais skaits, kuras piešķirtas, bet nav ieskaitītas rezervē periodā kopš 2008. gada 1. janvāra, turklāt te ietilpst arī to kvotu skaits, kas minētajā periodā piešķirts saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 13. panta 2. punktu tās 2018. gada 18. maijā spēkā esošajā redakcijā, un iekārtām dotās tiesības saskaņā ar ES ETS izmantot starptautiskos kredītus attiecībā uz emisijām, kuras radušās līdz minētā konkrētā gada 31. decembrim, atskaitot ES ETS iekārtu verificēto emisiju kumulatīvo daudzumu tonnās no 2008. gada 1. janvāra līdz tā paša konkrētā gada 31. decembrim un visas kvotas, kas anulētas saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 12. panta 4. punktu.”;

- (b) iekļauj šādu 4.a punktu:

“4 a. No [nākamais gads pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā]. gada aprītē esošo kvotu kopskaita aprēķinā iekļauj to kvotu skaitu, kas no minētā gada sākuma piešķirtas aviācijai un jūras transportam, un to kvotu skaitu, ko gaisakuģu operatori un kuģu operatori nodevuši par emisijām, attiecībā uz kurām ES ETS saistības var izpildīt, izmantojot kvotas.

Aprēķinot aprītē esošo kvotu kopskaitu, saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 3.ga pantu anulētās kvotas uzskata par piešķirtām kvotām.”;

- (c) panta 5. un 5.a punktu aizstāj ar šādiem:

“5. Jebkurā konkrētā gadā, ja aprītē esošo kvotu kopskaits ir no 833 miljoniem līdz 1096 miljoniem kvotu, tad tādu kvotu skaitu, kas ir vienāds ar starpību starp jaunāko, saskaņā ar šā panta 4. punktu publicēto, aprītē esošo kvotu kopskaitu, un 833 miljoniem kvotu, atskaita no to kvotu apjoma, kas dalībvalstīm jāizsola saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 10. panta 2. punktu, un ieskaita rezervē 12 mēnešu periodā, kas sākas attiecīgā gada 1. septembrī. Ja aprītē esošo kvotu kopskaits ir lielāks par 1096 miljoniem kvotu, tad to kvotu skaits, kas ir atskaitāms no kvotu apjoma, kurš dalībvalstīm jāizsola saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 10. panta 2. punktu, un ieskaitāms rezervē 12 mēnešu periodā, kas sākas attiecīgā gada 1. septembrī, ir 12 % no aprītē esošo kvotu

kopskaita. Atkāpjoties no pēdējā teikuma, līdz 2030. gada 31. decembrim šo procentuālo lielumu dubulto.

Neskarot to kvotu kopskaitu, kuras jāatskaita saskaņā ar šo punktu, Direktīvas 2003/87/EK 10. panta 2. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā minētās kvotas neņem vērā līdz 2030. gada 31. decembrim, nosakot dalībvalstu daļas, kas veido minēto kopskaitu.

5 a. Ja vien netiek noteikts citādi pirmajā pārskatīšanā, kas tiek veikta saskaņā ar 3. pantu, sākot no 2023. gada, rezervē turētās kvotas, kuru apjoms pārsniedz 400 miljonus kvotu, vairs nav derīgas.”;

(2) iekļauj šādu 1.a pantu:

*“1.a pants*

**Tirgus stabilitātes rezerves izmantošana ēku un autotransporta sektoros**

1. Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas aptvertās kvotas ieskaita — un atbrīvo — ar šā lēmuma 1. pantu izveidotās rezerves atsevišķā sekcijā saskaņā ar šā panta noteikumiem.
2. Kvotas saskaņā ar šo pantu rezervē ieskaita no 2027. gada 1. septembra. Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas aptvertās kvotas rezervē ieskaita, rezervē tur un no rezerves atbrīvo atsevišķi no šā lēmuma 1. panta aptvertajām kvotām.
3. Šā panta 1. punktā minēto sekciju izveido 2026. gadā saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 30.d panta 2. punkta otro daļu. Šajā punktā minētās kvotas, kas nav no rezerves atbrīvotas līdz 2031. gada 1. janvārim, vairs nav derīgas.
4. Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas aptverto, aprītē esošo kvotu kopskaitu katrā gadā Komisija publicē līdz nākamā gada 15. maijam atsevišķi no to kvotu kopskaita, kuras ir aprītē saskaņā ar 1. panta 4. punktu. To kvotu kopskaits, kas konkrētā gadā ir aprītē saskaņā ar šo pantu, ir to Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas aptverto kvotu kumulatīvais skaits, kuras piešķirtas periodā kopš 2026. gada 1. janvāra, atskaitot Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas aptverto verificēto emisiju kumulatīvo daudzumu tonnās periodā no 2026. gada 1. janvāra līdz tā paša konkrētā gada 31. decembrim un visas Direktīvas 2003/87/EK IVa kvotas, kas anulētas saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 12. panta 4. punktu. Publicēšana pirmo reizi notiek līdz 2027. gada 15. maijam.
5. Jebkurā konkrētā gadā, ja aprītē esošo kvotu kopskaits, kas ir jaunākais saskaņā ar šā panta 4. punktu publicētais, ir lielāks par 440 miljoniem kvotu, tad no to IVa nodaļas aptverto kvotu apjoma, kas dalībvalstīm jāizsola saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 30.d pantu, atskaita 100 miljonus kvotu un ieskaita rezervē 12 mēnešu periodā, kas sākas attiecīgā gada 1. septembrī.
6. Jebkurā attiecīgajā gadā, ja aprītē esošo kvotu kopskaits ir mazāks par 210 miljoniem, no rezerves atbrīvo 100 miljonus IVa nodaļas aptverto kvotu un pievieno IVa nodaļas aptverto kvotu apjomam, kas dalībvalstīm jāizsola saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 30.d pantu. Ja rezervē ir mazāk nekā 100 miljoni kvotu, saskaņā ar šo punktu atbrīvo visas rezervē esošās kvotas.

7. Kvotu apjomus, kas jāatbrīvo no rezerves saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 30.h pantu, pieskaita tam IVa nodaļas aptverto kvotu apjomam, kas dalībvalstīm jāizsola saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 30.d pantu, trīs mēnešu laikā kopš brīža, kad sāk piemērot pasākumu saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 30.h pantu.
8. Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas aptvertajām kvotām piemēro 1. panta 8. punktu un 3. pantu.”.

### *3. pants*

## **Grozījumi Regulā (ES) 2015/757**

### **Regulu (ES) 2015/757 groza šādi:**

- (1) regulas 3. pantam pievieno šādu q) un r) punktu:

“q) “administrējošā iestāde” ir Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK\* 3.gd pantā minētā kuģošanas sabiedrību administrējošā iestāde;

r) “agregēto emisiju dati uzņēmuma līmenī” ir to CO<sub>2</sub> emisiju summa, kas uzņēmumam saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK jāziņo par visiem tā atbildībā esošiem kuģiem ziņošanas laikposmā.

\* 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.)”;

- (2) regulas 4. pantam pievieno šādu 8. punktu:

“8. Uzņēmumi saskaņā ar 11.a pantu ziņo par to atbildībā esošo kuģu agregēto emisiju datiem uzņēmuma līmenī ziņošanas periodā.”;

- (3) regulas 5. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai grozītu I pielikumā izklāstītās metodes un II pielikumā izklāstītos noteikumus nolūkā ņemt vērā Direktīvas 2003/87/EK pārskatīšanu, relevantos starptautiskus noteikumus un starptautiskus un Eiropas standartus. Komisija ir arī pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai grozītu I un II pielikumu nolūkā precizēt tajos iekļautos monitoringa metožu elementus, ņemot vērā tehnoloģijas un zinātnes attīstības norises, un lai nodrošinātu saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK izveidotās ES ETS efektīvu darbību.”;

- (4) regulas 6. pantu groza šādi:

- (a) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Komisija izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidlapas, un šos monitoringa plānus iesniedz, izmantojot automatizētas sistēmas un datu apmaiņas formātus. Minētās veidlapas, tostarp tehniskos noteikumus par to vienveidīgu piemērošanu un automātisku nosūtīšanu, nosaka

Komisija ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

- (b) pievieno šādu 6., 7., un 8. punktu:

“6. Trīs mēnešu laikā no [pārskatītās ETS direktīvas spēkā stāšanās datums] uzņēmumi atbildīgajai administrējošajai iestādei iesniedz monitoringa plānu par katru savu kuģi, uz kuru attiecas šī regula, un verificētais vispirms novērtē, vai plāns atbilst šai regulai.

7. Neatkarīgi no 6. punkta par kuģiem, uz kuriem šī regula pirmo reizi attiecināma pēc [pārskatītās ETS direktīvas spēkā stāšanās diena], uzņēmums šīs regulas prasībām atbilstošu monitoringa plānu atbildīgajai administrējošajai iestādei iesniedz bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc katra kuģa pirmās ienākšanas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā.

8. Divu gadu laikā no [pārskatītās ETS direktīvas] spēkā stāšanās atbildīgās administrējošās iestādes apstiprina monitoringa plānus, ko uzņēmumi iesnieguši saskaņā ar noteikumiem deleģētajos aktos, kurus Komisija pieņēmusi saskaņā ar otro daļu. Ja [pārskatītā ETS direktīva] uz kuģiem attiecas pirmo reizi pēc tās spēkā stāšanās, atbildīgā administrējošā iestāde apstiprina iesniegto monitoringa plānu četru mēnešu laikā pēc kuģa pirmās ienākšanas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā saskaņā ar noteikumiem deleģētajos aktos, kurus Komisija pieņēmusi saskaņā ar otro daļu.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu ar noteikumiem par to, kā administrējošās iestādes apstiprina monitoringa plānus.”;

- (5) regulas 7. pantu groza šādi:

- (a) 4. punkta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Pēc izvērtējuma verificētais paziņo uzņēmumam, vai minētās izmaiņas ir atbilstīgas. Uzņēmums izmainīto monitoringa plānu iesniedz atbildīgajai administrējošajai iestādei pēc tam, kad tas saņēmis verificētāja paziņojumu, ka monitoringa plāns ir atbilstīgs.”;

- (b) pantam pievieno šādu 5. punktu:

“5. Administrējošā iestāde apstiprina izmaiņas monitoringa plānā atbilstīgi šā panta 2. punkta a), b), c) un d) apakšpunktam saskaņā ar noteikumiem deleģētajos aktos, kurus Komisija pieņēmusi saskaņā ar otro daļu.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu ar noteikumiem par to, kā administrējošās iestādes apstiprina monitoringa plānu izmaiņas.”;

- (6) regulas 10. panta pirmo daļu papildina ar šādu k) apakšpunktu:

“k) kopējās agregētās CO<sub>2</sub> emisijas, par ko jāziņo saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK saistībā ar jūras transporta darbībām.”;

(7) regulā iekļauj šādu 11.a pantu:

*“11.a pants*

**Agregēto emisiju datu ziņošana un iesniegšana uzņēmuma līmenī**

1. Uzņēmumi ziņošanas laikposmā nosaka agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī, balstoties uz datiem emisiju ziņojumos un 11. panta 2. punktā minētajā ziņojumā, par katru kuģi, kas ziņošanas periodā bijis to atbildībā, saskaņā ar noteikumiem deleģētajos aktos, kuri pieņemti saskaņā ar 4. punktu.
2. No 2024. gada uzņēmums, ievērojot noteikumus saskaņā ar 4. punktu pieņemtajos deleģētajos aktos, līdz katra gada 31. martam atbildīgajai administrējošajai iestādei iesniedz agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī, kuri aptver emisijas ziņošanas laikposmā, par ko jāziņo saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK saistībā ar jūras transporta darbībām, un kuri ir verificēti saskaņā ar šīs regulas III nodaļu (“verificētie kopējo emisiju dati uzņēmuma līmenī”).
3. Administrējošā iestāde var pieprasīt, lai uzņēmumi verificētos kopējo emisiju datus uzņēmuma līmeni iesniedz agrāk par 31. martu, tomēr ne agrāk par 28. februāri.
4. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu ar noteikumiem par monitoringu un to, kā ziņo agregētos datus uzņēmuma līmeni, un kā kopējo emisiju datus uzņēmuma līmenī iesniedz administrējošai iestādei.”;

(8) regulas 12. pantu groza šādi:

(a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

**Formāts, kādā sagatavojams emisiju ziņojums un iesniedzami kopējo emisiju dati uzņēmuma līmenī**

(b) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Emisiju ziņojumu un ziņojumu par kopējo emisiju datiem uzņēmuma līmeni iesniedz, izmantojot automatizētas sistēmas un datu apmaiņas formātus, t. sk. elektroniskas veidlapas.”;

(9) regulas 13. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Verificētājs izvērtē emisiju ziņojuma un 11. panta 2. punktā minētā ziņojuma atbilstību prasībām, kas noteiktas 8. līdz 12. pantā un I un II pielikumā.”;

(b) pievieno šādu 5. un 6. punktu:

“5. Verificētājs izvērtē, vai kopējo emisiju dati uzņēmuma līmenī atbilst prasībām, kas noteiktas saskaņā ar 6. punktu pieņemtajos deleģētajos aktos.

Ja verificētājs ar pietiekamu pārliecību secina, ka kopējo emisiju datus uzņēma līmenī nav būtisku nepatiesu apgalvojumu, verificētājs izdod verificācijas ziņojumu, apliecinot, ka kopējo emisiju dati uzņēmuma līmenī ir verificēti kā apmierinoši saskaņā ar noteikumiem deleģētajos aktos, kuri pieņemti saskaņā ar 6. punktu.

6. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu ar noteikumiem par to, kā tiek verificēti kopējo emisiju dati uzņēmuma līmenī un izdots verificācijas ziņojums.”;

(10) regulas 14. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) aprēķini, kuru rezultātā nosaka CO<sub>2</sub> emisijas kopumā un kopējās agregētās CO<sub>2</sub> emisijas, par ko jāziņo saskaņā ar Direktīvu 2003/87/EK saistībā ar jūras transporta darbībām.”;

(b) pantam pievieno šādu 4. punktu:

“4. Apsverot, kā verificēt agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī, verificētājs novērtē paziņoto datu pilnīgumu un to atbilstību uzņēmuma sniegtajai informācijai, tostarp tā verificētajiem emisiju ziņojumiem un 11. panta 2. punktā minētajam ziņojumam.”;

(11) regulas 15. pantam pievieno šādu 6. punktu:

“6. Verificējot agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī, verificētājs un uzņēmums ievēro verificēšanas noteikumus deleģētajos aktos, kas pieņemti saskaņā ar otro daļu. Verificētājs neverificē katra uzņēmuma atbildībā esošā kuģa emisiju ziņojumu un 11. panta 2. punktā minēto ziņojumu.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu ar noteikumiem par to, kā tiek verificēti agregēto emisiju dati uzņēmuma līmenī, tostarp par verificācijas metodēm un verificācijas procedūrām.”;

(12) regulas 16. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Verificētājus, kas izvērtē monitoringa plānus, emisiju ziņojumus un agregēto emisiju datus uzņēmuma līmenī un izdod verificācijas ziņojumus un atbilstības dokumentus, kas minēti šajā regulā, šīs regulas darbības jomā ietilpstošu darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008.”;

(13) regulas 20. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Ja kuģis divos vai vairākos secīgos ziņošanas periodos nav izpildījis monitoringa un ziņošanas prasības un ar citiem izpildes pasākumiem nav izdevies panākt atbilstību, ienākšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde, devusi attiecīgajam uzņēmumam iespēju iesniegt paskaidrojumus, var izdot izraidīšanas rīkojumu, par ko paziņo Komisijai, EMSA, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Ja ir izdots šāds izraidīšanas rīkojums, ikviena dalībvalsts, izņemot to dalībvalsti, ar kuras

karogu kuģis kuģo, liedz attiecīgajam kuģim ienākt jebkurā savā ostā, līdz uzņēmums ir izpildījis savus monitoringa un ziņošanas pienākumus saskaņā ar 11. un 18. pantu. Ja kuģis kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, attiecīgā dalībvalsts, devusi attiecīgajam uzņēmumam iespēju iesniegt paskaidrojumus, dod rīkojumu kuģi aizturēt līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus. Minēto pienākumu izpildi apliecina paziņojums par derīgu atbilstības dokumentu kompetentajai valsts iestādei, kas izdevusi izraidīšanas rīkojumu. Šis punkts neskar starptautiskos jūrniecības noteikumus, ko piemēro briesmās esošu kuģu gadījumā.”;

(14) regulas 23. pantu groza šādi:

(a) tā 2. punktā pievieno šādu daļu:

Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā minētos deleģētos aktus, kuru mērķis ir nodrošināt ES ETS funkcionēšanu, un 6. panta 8. punktā, 7. panta 5. punktā, 11.a panta 4. punktā, 13. panta 6. punktā un 15. panta 6. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [pārskatītās MZV regulas] spēkā stāšanās dienas.

(b) **3. un 5. punktā norādes uz** 5. panta 2. punktu, 15. panta 5. punktu un 16. panta 3. punktu **aizstāj ar norādēm uz** 5. panta 2. punktu, 6. panta 8. punktu, 7. panta 5. punktu, 11.a panta 4. punktu, 13. panta 6. punktu, 15. panta 5. punktu, 15. panta 6. punktu un 16. panta 3. punktu.

#### *4. pants*

### **Transponēšana**

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas 1. un 2. pantu vēlākais līdz 2023. gada 31. decembrim. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.
2. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.
3. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

#### *5. pants*

### **Pārejas noteikumi**

1. Izpildot šīs direktīvas 4. panta 1. punktā noteiktos pienākumus, dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2025. gada 31. decembrim turpina piemērot tos valsts tiesību aktus, ar kuriem transponē Direktīvas 2003/87/EK 3. panta u) punktu, 10.a panta 3. un 4. punktu, 10.c panta 7. punktu un I pielikuma 1. punktu tādā redakcijā, kāda bija spēkā [*dienu pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā*].

*6. pants*

**Direktīvas 3. panta piemērošanas datums**

Direktīvas 3. pantu piemēro no [*pārskatītās ETS direktīvas stāšanās spēkā dienas*].

*7. pants*

**Stāšanās spēkā**

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

*8. pants*

**Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm. Tomēr 3. pants uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojams visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*



# TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

## Satura rādītājs

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS
  - 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums
  - 1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma
  - 1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:
  - 1.4. Mērķi
    - 1.4.1. Vispārīgie mērķi
    - 1.4.2. Konkrētie mērķi
    - 1.4.3. Paredzami rezultāti un ietekme
    - 1.4.4. Snieguma rādītāji
  - 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums
    - 1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks
    - 1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.
    - 1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas
    - 1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem
    - 1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums
  - 1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme
  - 1.7. Paredzētie pārvaldības veidi
2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI
  - 2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi
  - 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma
    - 2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgušanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu

2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

3.2.5. Trešo personu iemaksas

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

## TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

### PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

#### 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK un Lēmumu (ES) 2015/1814, lai stiprinātu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu un to paplašinātu saskaņā ar Savienības vērienīgāko klimatisko ieceri 2030. gadam.

#### 1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

Klimatrīcība  
3. izdevumu kategorija. Dabas resursi un vide  
9. sadaļa. Vide un klimatrīcība

#### 1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

jaunu darbību

jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību<sup>67</sup>

esošas darbības pagarināšanu

vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

#### 1.4. Mērķi

##### 1.4.1. *Vispārīgie mērķi*

Pārskatīt ETS direktīvu tā, lai tā atbilstu 2030. gadam noteiktajam klimata mērķim līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju apjoma samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni un mērķim pakāpeniski un līdzsvaroti izmaksefektīvā un saskaņotā veidā līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, vienlaikus ņemot vērā nepieciešamību pēc taisnīgas pārkārtošanās un visu nozaru ieguldījuma ES centienos klimata jomā.

##### 1.4.2. *Konkrētie mērķi*

###### Konkrētais mērķis Nr. 1

Stiprināt ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS) tās pašreizējā darbības jomā, lai tā sniegtu pienācīgu pienesumu vispārējā mērķī panākt SEG emisiju samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

<sup>67</sup> Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

#### Konkrētais mērķis Nr. 2

Nodrošināt pastāvīgu un iedarbīgu aizsardzību nozarēm, kas ir pakļautas ievērojamam oglekļa emisiju pārvirzes riskam, vienlaikus stimulējot mazoglekļa tehnoloģiju ieviešanu.

#### Konkrētais mērķis Nr. 3

Novērst šīs pārejas radīto ietekmi uz sadali un sociālo ietekmi, pārskatot izsoļu ieņēmumu izmantošanu un mazoglekļa tehnoloģiju finansēšanas mehānismu lielumu un darbību.

#### Konkrētais mērķis Nr. 4

Nodrošināt, ka citas nozares, kas pašlaik nav iekļautas ES ETS, izmaksefektīvā veidā palīdz panākt emisiju samazinājumu atbilstoši ES mērķrādītājiem un Parīzes nolīgumā minētajām saistībām, proti, iekļaut ES ETS arī jūras transporta radītās emisijas un grozīt Regulu (ES) 2015/757 nolūkā to pielāgot emisijas kvotu tirdzniecībai.

#### Konkrētais mērķis Nr. 5

Nodrošināt, ka citas nozares, kas pašlaik nav iekļautas ES ETS, izmaksefektīvā veidā palīdz panākt emisiju samazinājumu atbilstoši ES mērķrādītājiem un Parīzes nolīgumā minētajām saistībām, proti, iekļaut emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā arī ēkas un autotransportu, vienlaikus nodrošinot sinerģiju ar citām papildu politikas jomām, kas attiecas uz šīm nozarēm.

#### Konkrētais mērķis Nr. 6

Pārskatīt tirgus stabilitātes rezervi saskaņā ar attiecīgo juridisko pienākumu un izvērtēt tās struktūras iespējamus grozījumus, lai sasniegtu Lēmumā par tirgus stabilitātes rezervi noteiktos juridiskos mērķus un risinātu visas problēmas, kas varētu rasties saistībā ar vērienīgāko klimata mērķi.

### 1.4.3. *Paredzamie rezultāti un ietekme*

*Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem/mērķgrupām.*

Pašreizējie ETS tiesību akti tika pārskatīti 2018. gadā, lai līdz 2030. gadam panāktu ES ETS aptverto emisiju samazināšanos par 43 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni, kas atbilst ES mērķim līdz 2030. gadam samazināt emisiju apjomu visas ekonomikas mērogā par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Ja tiesību akti netiks grozīti, ETS pašlaik aptvertās tautsaimniecības nozares nesniegs pietiekami lielu ieguldījumu pārskatītā vispārējā ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķa — līdz 2030. gadam panākt emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni — sasniegšanā.

Ar šo iniciatīvu tiek noteikts satvars, kas nepieciešams vēlamā emisiju samazinājuma panākšanai:

— pielāgojot ES ETS vērienīgākajai klimatiskajai iecerei panākt neto emisiju samazinājumu par vismaz 55 %, kā tas noteikts Eiropas Klimata aktā<sup>68</sup>,

— stiprinot Inovāciju fondu, lai pastiprinātu centienus ātri izvērst tirgū mazoglekļa tehnoloģijas, kas dotu iespēju ES sasniegt noteikto emisiju samazināšanas mērķrādītāju,

— stiprinot Modernizācijas fondu, lai paātrinātu energosistēmu modernizāciju dalībvalstīs ar zemākiem ienākumiem,

— aptverot vismaz EEZ teritorijā radītās jūras transporta emisijas un tādējādi nodrošinot, ka jūras transporta nozare izmaksefektīvā veidā palīdz panākt emisiju samazinājumu atbilstoši ES mērķrādītājiem un Parīzes nolīgumā minētajām saistībām,

— nodrošinot, ka autotransporta un ēku nozare sniedz pienācīgu ieguldījumu jaunā siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā.

Tiesiskais regulējums ir pārskatīts tā, lai saglabātu pašreizējās ETS integritāti un ņemtu vērā vajadzību risināt sadales problēmas un novērst enerģētisko nabadzību.

#### 1.4.4. Snieguma rādītāji

*Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.*

Rādītājs Nr. 1: siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma līmenis ES 2030. gadā (samazinājuma mērķrādītājs — par 55 % zemāks līmenis nekā 1990. gadā, kā tas noteikts Eiropas Klimata aktā).

Rādītājs Nr. 2: siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma līmenis nozarēs, kas ietilpst pašreizējā ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS), 2030. gadā (samazinājuma mērķrādītājs — par 61 % zemāks līmenis nekā 2005. gadā).

Rādītājs Nr. 3: siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma līmenis autotransporta un ēku nozarē, kas ietilpst jaunajā ETS, 2030. gadā (samazinājuma mērķrādītājs — par 43 % zemāks līmenis nekā 2005. gadā).

Par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma līmeņiem ES tiek ziņots saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1999 un citiem sekundārajiem tiesību aktiem, kas attiecas uz monitoringu un ziņošanu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā.

<sup>68</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

## 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

### 1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēšanas grafiks

Dalībvalstīs ir jāstājas spēkā tiesību un administratīviem aktiem, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, un Komisijai ir jāizstrādā attiecīgie īstenošanas pasākumi.

Turpmākie pasākumi, kas veicami pēc direktīvas pieņemšanas, ietvers vairāku sekundāro tiesību aktu pārskatīšanu un pieņemšanu. Tas jo īpaši attieksies uz sekundārajiem tiesību aktiem, kuros izklāstīti detalizēti noteikumi par izolēm, Savienības reģistru, emisiju monitoringu un ziņošanu, ziņojumu par emisijām verifikāciju un verificētāju akreditāciju, kā arī kvotu bezmaksas piešķiršanu. Īstenošanas nolūkos būs nepieciešami arī komplicēti Savienības reģistra IT sistēmas pilnveidojumi, lai varētu strādāt ar jauna veida kvotām un jauniem operatoriem un sākt jaunu iepirkuma procedūru par izolēm paredzēto kopīgo platformu. IT attīstības un iepirkumu pasākumi tiks īstenoti saskaņā ar 2020. gada 10. septembra Paziņojumu par pamatnostādnēm attiecībā uz informācijas tehnoloģiju un kibernetikas finansēšanu<sup>69</sup>.

### 1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un ES rīcība var iedarbīgi papildināt un pastiprināt rīcību reģionālā, valstu un vietējā līmenī. 2030. gadam noteiktā ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāja palielināšana skars daudzas nozares visā ES ekonomikā, un tāpēc ir nepieciešama saskaņota rīcība ES līmenī, turklāt tai ir daudz lielāks potenciāls panākt vajadzīgo pārkārtošanos, jo tā būs spēcīgs izmaksefektīvu pārmaiņu un augšupējas konverģences dzinējspēks. Papildus tam daudzi šā priekšlikuma elementi ietver spēcīgu iekšējā tirgus dimensiju, jo īpaši risinājumi, kas saistīti ar aizsardzību pret oglekļa emisiju pārvirzes risku un ar mazoglekļa tehnoloģiju finansēšanas mehānismiem.

ES ETS kā oglekļa tirgus sekmē emisiju samazināšanu šīs sistēmas aptvertajās darbībās vispirms ar izmaksu ziņā visefektīvākajiem risinājumiem, lielāku efektivitāti panākot, pateicoties savam mērogam. Īstenojot līdzīgu pasākumu valsts līmenī, veidotos mazāki un sadrumstaloti oglekļa tirgi, kas varētu radīt konkurences izkropļojumus un novest pie lielākām kopējām emisiju samazināšanas izmaksām. Tas pats attiecas uz oglekļa cenas noteikšanu jaunās nozarēs.

Jūras transporta nozares pārrobežu dimensija nozīmē, ka ir nepieciešama saskaņota rīcība Eiropas līmenī. ES rīcība var arī iedvesmot un pavērt ceļu globāla mēroga rīcībai, piemēram, ar jūras transportu saistītai rīcībai Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā.

<sup>69</sup> C(2020) 6126.

### 1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

ETS direktīva ir spēkā esošs ES politikas instruments, kas pieņemts 2003. gadā. ES ETS darbojas jau vairāk nekā 15 gadus, un Komisija šajā laikā ir guvusi vērtīgu pieredzi.

Šis priekšlikums ir sagatavots, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta iepriekšējo ES ETS pārskatīšanas reižu un iniciatīvu laikā, ieskaitot pēdējo pārskatīšanu, kas noslēdzās 2018. gadā, paziņojumu “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana”, Stratēģisko ilgtermiņa redzējumu par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku un citas attiecīgas Eiropas zaļā kursa iniciatīvas. Iniciatīva balstās arī uz procesu, kura pamatā ir integrētie nacionālie enerģētikas un klimata plāni, un uz satvaru, kas izklāstīts Pārvaldības regulā.

### 1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Saistītos darbības izdevumus var finansēt no programmas *LIFE*<sup>70</sup> apropriācijām, kā paredzēts pašreizējā DFS.

Šis priekšlikums ir daļa no klimata un enerģētikas tiesību aktu paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %”. Tiesību aktu paketes vispārējais mērķis ir pielāgot Savienības tiesību aktus ES vērienīgākajai klimatiskajai iecerei. Visas paketē iekļautās iniciatīvas ir savstarpēji cieši saistītas, un katra no tām ir atkarīga no pārējo iniciatīvu veidola. Šis tiesību akta priekšlikums papildina paketē izteiktos priekšlikumus un ir ar tiem saskaņots.

Atbilstība citām Savienības politikas jomām tiek arī panākta, nodrošinot ES ETS ietekmes novērtējumu saskaņotību ar klimata, enerģētikas un transporta politikas satvara laikposmam līdz 2030. gadam pārējo instrumentu<sup>71</sup> ietekmes novērtējumiem, piemēram, emisijas kvotu tirdzniecības paplašināšanas papildināmību ar Energoefektivitātes direktīvu<sup>72</sup>, un ar citiem pasākumiem, kas ierosināti pasākumu kopumā jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju novēršanai. Tiek izmantots tāds bāzes scenārijs un tādi politikas pamatscenāriji, kas kopīgi ar citām tiesību aktu paketes iniciatīvām. Šie scenāriji tiek ņemti vērā visos attiecīgajos ES īstenotajos pasākumos un politikas jomās.

<sup>70</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/783 (2021. gada 29. aprīlis), ar ko izveido vides un klimata pasākumu programmu (*LIFE*) un atceļ Regulu (ES) Nr. 1293/2013 (OV L 172, 17.5.2021., 53.–78. lpp.).

<sup>71</sup> Proti, Kopīgo centienu regula; Regula par zemes izmantošanu, zemes izmantošanas maiņu un mežsaimniecību (*ZIZIMM*); pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO<sub>2</sub> emisijas standarti; Atjaunojamo energoresursu direktīva (*RED II*); Energoefektivitātes direktīva (*EED*); vēlākā posmā — Direktīva par ēku energoefektivitāti. Citas attiecīgas iniciatīvas: Enerģijas nodokļu direktīvas pārskatīšana; Nulles piesārņojuma rīcības plāns un Rūpniecisko emisiju direktīvas pārskatīšana; iniciatīvas attiecībā uz mobilitāti, piemēram, uz transporta degvielām (iniciatīva “FuelEU Maritime”) un iniciatīva “ReFuelEU Aviation”), un priekšlikums par oglekļa ievēdkorekcijas mehānismu (*CBAM*).

<sup>72</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/27/ES (2012. gada 25. oktobris) par energoefektivitāti, ar ko groza Direktīvas 2009/125/EK un 2010/30/ES un atceļ Direktīvas 2004/8/EK un 2006/32/EK (OV L 315, 14.11.2012., 1.–56. lpp.).

Papildu administratīvās izmaksas varētu ierobežot, iespēju robežās izmantojot pastāvošās struktūras, ko izmanto Direktīvas, ar ko nosaka akcīzes nodokļa piemērošanas vispārēju režīmu, un Enerģijas nodokļu direktīvas īstenošanai. Tai pašā laikā jaunā ETS veicinās papildu enerģijas ietaupījumus, jo tā var būt saistīta ar enerģijas ietaupījumiem, kas paredzēti Energoefektivitātes direktīvas 7. pantā.

1.5.5. *Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums*

— Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

**Ierobežots ilgums**

Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.

Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam.

✓ **Beztermiņa**

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2023. līdz 2024. gadam,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.6. **Paredzētie pārvaldības veidi<sup>73</sup>**

✓ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**:

✓ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;

✓ ko veic izpildaģentūras.

**Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

✓ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;

starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);

✓ EIB un Eiropas Investīciju fondam;

Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;

publisko tiesību subjektiem;

privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;

<sup>73</sup> Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsaucis uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.



- dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un kuri sniedz pienācīgas finanšu garantijas;
- personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

*Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

#### Piezīmes

ES ETS kvotu pārvaldību reglamentē tiesību akti, par kuriem ir atbildīgas Komisijas struktūrvienības.

Inovāciju fonda darbību galvenokārt nodrošina Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra (*CINEA*).

Par Modernizācijas fonda darbību atbild saņēmējās dalībvalstis, kas strādā ciešā sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku (EIB), fondam izveidoto Investīciju komiteju un Eiropas Komisiju.

## 2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

### 2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

*Norādīt biežumu un nosacījumus.*

Komisija turpinās uzraudzīt un izvērtēt ETS darbību savā ikgadējā oglekļa tirgus ziņojumā, kā paredzēts ETS direktīvas 10. panta 5. punktā. Tiks izvērtēta arī ETS pašreizējās pārskatīšanas ietekme. Komisijas ikgadējais oglekļa tirgus ziņojums un dalībvalstu ikgadējais ziņojums attieksies arī uz tām nozarēm, kuras tiek iekļautas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā. Šo jauno nozaru regulēšanas rezultātā iegūtie monitoringa, ziņošanas un verificācijas dati būs svarīgs informācijas avots, lai Komisija varētu izvērtēt attiecīgajās nozarēs panākto progresu.

Turklāt ETS direktīvas piemērošanas jomā panāktā progresa izvērtēšanu reglamentē pašreizējais 21. pants, kur ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāiesniedz Komisijai ikgadējs ziņojums, kurā īpaša uzmanība pievērsta tādiem jautājumiem kā kvotu sadale, reģistra darbība, monitoringa un ziņošanas piemērošana, verificācija un akreditācija un jautājumi, kas saistīti ar noteikumu ievērošanu.

Visbeidzot, Komisija regulāri veic pētījumus par dažādiem aspektiem, kas attiecas uz ES klimata politiku.

### 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

#### 2.2.1. *Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

Nav piemērojams. Ar priekšlikumu netiek īstenota jauna finanšu programma, bet gan nosprausta ilgtermiņa rīcībpolitika. Pārvaldības veids, finansējuma apgūšanas mehānismi, maksāšanas kārtība un kontroles stratēģija attiecībā uz kļūdu īpatsvaru nav piemērojami. Šā priekšlikuma īstenošanai būs nepieciešama cilvēkresursu pārdale Komisijā. Ir ieviestas atbilstošas procedūras.

#### 2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

ES ETS ir politikas pamatmehānisms ES iecerētā emisiju samazinājuma panākšanai aptuveni pusē tautsaimniecības nozaru. Kopš 2013. gada Komisijai ir uzticēts gādāt par Savienības reģistru — tiešsaistes datubāzi, kas nodrošina precīzu uzskaiti par visiem darījumiem ar kvotām —, kopēju izsoles platformu, kurā izsola dalībvalstu kvotas, un attiecīgu atbalsta infrastruktūru gan reģistram, gan platformai. Savienības reģistru, kur ES ETS ietvaros tiek turētas kvotas, apdraud krāpniecisku kiberuzbrukumu risks — šādos uzbrukumos kvotas varētu nozagt vai piesavināties, un tas var radīt ievērojamus finansiālos zaudējumus (līdz vairākiem miljardiem euro), dot pamatu tiesvedībai un iedragāt Komisijas reputāciju un uzticamību. Šis risks ir transversāls un skar ne tikai Klimata politikas ĢD, bet arī Informātikas, Cilvēkresursu un drošības, Budžeta ĢD un Juridisko dienestu. Ir ieviesti riska mazināšanas pasākumi. Finansiālais risks pieaugtu līdz ar oglekļa tirgus vērtības pieaugumu. Ja piešķirto bezmaksas kvotu kopējā vērtība ir

ļoti liela, ir nepieciešama stingra kvotu sadales politika un spēkā esošo noteikumu ieviešanas garantijas. Tas nozīmē, ka ir nepieciešama pārvaldības un kontroles sistēma gan dalībvalstu, gan Komisijas līmenī. Visbeidzot, jaunu nozaru iekļaušana ETS palielinās sistēmas kopējo tvērumu un attiecīgi arī tirgus vērtību un saistīto risku.

Kopš 2011. gada ir izveidota augsta līmeņa koordinācijas komiteja, kurā iesaistīts vadošais ĢD un saistītie ĢD. 2014. gadā tika veikts pilnvērtīgs riska novērtējums, kurā apzināts, kādi jauni IT drošības pasākumi veicami no 2015. gada. Saskaņā ar ieteikumiem, kas sniegti Iekšējā revīzijas dienesta (IAS) revīzijas ziņojumā par ES ETS reģistru (IT drošība), ir ieviesti gan reģistra sistēmas drošības papildu uzlabošanas pasākumi, gan pārvaldības, kvalitātes nodrošināšanas un testēšanas pasākumi. Kopš 2014. gada tiek īstenoti vēl citi riska mazināšanas pasākumi.

2019. gadā tika veikts jauns Savienības reģistra riska novērtējums. Klimata politikas ĢD sagatavoja jaunu drošības plānu, kurā ietverti 12 drošības pasākumi, kas ciešā sadarbībā ar Informātikas ĢD īstenojami 2 gadu laikā.

Īstenošana tiek uzraudzīta augstākās vadības līmenī regulārās Klimata politikas ĢD un Informātikas ĢD koordinācijas komiteju sanāksmēs.

2.2.3. *Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Šī iniciatīva nerada jaunus nozīmīgus kontroles pasākumus / riskus, kurus neaptver pašreizējā iekšējās kontroles sistēma. Papildus Finanšu regulas piemērošanai nav paredzēti nekādi citi īpaši pasākumi.

### 2.3. **Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi**

*Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.*

Reaģējot uz specifiskajiem krāpšanas riskiem, kas apdraud ES ETS, Klimata politikas ģenerāldirektorāts Komisijas mēroga profesionālās ētikas un godaprāta vadlīnijas papildināja ar īpašu "Ētikas un rīcības kodeksu saistībā ar iekšējās informācijas izmantošanu, krāpšanu un sensitīvas informācijas atklāšanu" (*Code of Ethics and Conduct in relation to insider trading, fraud and disclosure of sensitive information*), rīkoja īpašas mācības un informētības vairošanas pasākumus. Klimata politikas ĢD arīdzan izstrādāja ES ETS sensitīvās informācijas klasifikācijas politiku un attiecīgas instrukcijas par apiešanos ar informāciju, kas paredz trīs sensitivitātes līmeņus. Attiecīgos trīs ETS apzīmējumus apstiprināja Cilvēkresursu un drošības ĢD (sk. drošības paziņojumu Nr. 1, 10. redakciju). Cilvēkresursu un drošības ĢD 2019. gadā publicēja drošības paziņojumu C(2019) 1904, ar kuru tiek atjaunināta politika attiecībā uz sensitīvu neklasificētu informāciju. Klimata politikas ĢD saskaņā ar šo jauno politiku publicēja jaunas instrukcijas darbam ar sensitīvu neklasificētu Klimata politikas ĢD informāciju. Regulāri tiek rīkotas atbilstošas mācības jaunpienācējiem.

### 3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

#### 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

(2) Esošās budžeta pozīcijas

*Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām*

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif. <sup>1</sup>	no EBTA valstīm <sup>2</sup>	no kandidātvalstīm <sup>3</sup>	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
3	09 01 01 01	Nedif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ
3	09 02 03	Dif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ
7	20 01 02 01	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
7	20 02 06 01	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
7	20 02 06 02	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
7	20 02 06 03	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

(3) Jaunveidojamās budžeta pozīcijas: nav.

### 3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

#### 3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija			3	"Dabas resursi un vide"				
CLIMA ĢD			2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ
Darbības apropriācijas								
09 02 03	Saistības	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Maksājumi	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
KOPĀ CLIMA ĢD apropriācijas	Saistības	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Maksājumi	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Maksājumi	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
<b>KOPĀ daudz gadu finanšu shēmas 3. IZDEVUMU</b>	<b>Saistības</b>	<b>= 4 + 6</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>

<b>KATEGORIJAS</b> apropriācijas	<b>Maksājumi</b>	<b>= 5 + 6</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Maksājumi	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
<b>KOPĀ</b> daudzgadu finanšu shēmas 1.–6. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas (atsauces summa)	<b>Saistības</b>	<b>= 4 + 6</b>	<b>2,270</b>	<b>3,118</b>	<b>3,615</b>	<b>3,077</b>	<b>2,320</b>	<b>14,400</b>
	<b>Maksājumi</b>	<b>= 5 + 6</b>	<b>1,029</b>	<b>2,128</b>	<b>2,815</b>	<b>2,931</b>	<b>2,992</b>	<b>11,895</b>

<b>Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	7	“Administratīvie izdevumi”
-----------------------------------------------------	---	----------------------------

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu, kas vispirms jānoformē tiesību akta finanšu pārskata pielikumā (iekšējo noteikumu V pielikums), kurš starpdienestu konsultāciju vajadzībām tiek augšupielādēts sistēmā *DECIDE*.

		miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)					
		2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ
<i>CLIMA</i> ĢD							
	Cilvēkresursi	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
	Citi administratīvie izdevumi	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
<b>KOPĀ <i>CLIMA</i> ĢD</b>		<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>
<b>KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS aproprācijas</b>	(Saistību summa = maksājumu summa)	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>

		miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)					
		2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ
<b>KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 1.– 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS aproprācijas</b>	Saistības	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Maksājumi	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. *Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām*

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus	Budžeta pozīcija	IZNĀKUMI		2023		2024		2025		2026		2027		kopā	
		Veids <sup>1</sup>	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas
<b>Konkrētais mērķis Nr. 4. Jūrmieciņa</b>															
– Platformas <i>Thetis-MRV</i> atjaunināšana	09 02 03	Sadarbības nolīgums ar <i>EMSA</i>			0,250										<b>0,250</b>
– Savienības reģistra izmaiņas	09 02 03	Pakalpojumu līgumi			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		<b>0,949</b>
	09 01 01 01	Noteikts laiks un līdzekļi, darbs ārpus iestādes, aprīkojums			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		<b>2,314</b>
– Pakalpojumu dienesta paplašināšana	09 02 03	Pakalpojumu līgumi			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		<b>0,280</b>
	09 01 01 01	Noteikts laiks un līdzekļi, darbs ārpus iestādes, aprīkojums			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		<b>0,306</b>
– ETS MZV sistēmas atjaunināšana	09 02 03	Pakalpojumu līgumi			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		<b>0,579</b>
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		<b>4,677</b>
<b>Konkrētais mērķis Nr. 5. Ēkas un transports</b>															
– Savienības reģistra izmaiņas	09 02 03	Pakalpojumu līgumi			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		<b>0,633</b>
	09 01 01 01	Noteikts laiks un līdzekļi, darbs ārpus iestādes, aprīkojums			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		<b>1,476</b>
– Pakalpojumu dienesta paplašināšana	09 02 03	Pakalpojumu līgumi			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		<b>1,007</b>
	09 01 01 01	Noteikts laiks un līdzekļi, darbs ārpus iestādes, aprīkojums			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		<b>2,178</b>



– ETS MZV sistēmas atjaunināšana	09 02 03	Pakalpojumu līgumi			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		<b>4,429</b>
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 5					<b>1,036</b>		<b>1,898</b>		<b>2,734</b>		<b>2,362</b>		<b>1,692</b>		<b>9,722</b>
<b>KOPSUMMAS</b>					<b>2,270</b>		<b>3,118</b>		<b>3,615</b>		<b>3,077</b>		<b>2,320</b>		<b>14,400</b>

### 3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ
<b>Daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>						
Cilvēkresursi	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Citi administratīvie izdevumi	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
<b>Starpsumma — daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>	<b>3,554</b>	<b>4,052</b>	<b>3,824</b>	<b>3,708</b>	<b>3,708</b>	<b>18,846</b>
<b>Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS[1]</b>						
Cilvēkresursi						
Pārējie administratīvie izdevumi	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
<b>Starpsumma — ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>	<b>1,029</b>	<b>1,632</b>	<b>1,476</b>	<b>1,184</b>	<b>0,952</b>	<b>6,273</b>
<b>KOPĀ</b>	<b>4,583</b>	<b>5,684</b>	<b>5,300</b>	<b>4,892</b>	<b>4,660</b>	<b>25,119</b>

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

### 3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

*Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu*

	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Ū Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)</b>					
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (Delegācijas)					
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)					
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)					
<b>Ū Ārstata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)[1]</b>					
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JED delegācijās)					
XX 01 xx yy zz	– galvenajā mītnē				
	– delegācijās				
01 01 01 02 (AC, END, INT — netiešā pētniecība)					
01 01 01 12 (AC, END, INT — tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)					
<b>KOPĀ</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	<p>Papildu cilvēkresursi ir nepieciešami šādās jomās:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— to sekundāro tiesību aktu grozījumu juridiskā sagatavošana un apstiprināšana, kuros sīki izklāstīti īstenošanas noteikumi par izolēm, Savienības reģistru, monitoringu un ziņošanu, ziņojumu par emisijām verifikāciju un verificētāju akreditāciju, kvotu bezmaksas piešķiršanu,</li> <li>— īstenošanas uzdevumi, kas saistīti ar ETS paplašināšanu, kuras rezultātā tajā tiek iekļauta arī jūras transporta nozare (ieskaitot nepieciešamos grozījumus pastāvošajā MZV sistēmā), un ar jauno emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu ēku un autotransporta nozarē,</li> <li>— iepirkums, kas attiecas uz jauno(-ajām) izsoļu platformu(-ām) vispārīgo kvotu, kā arī ēku un autotransporta nozarei paredzētu jauna veida kvotu izolīšanas vajadzībām,</li> <li>— monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) pienākumu īstenošanas uzraudzība,</li> <li>— mazoglekļa tehnoloģiju finansēšanas turpmāka īstenošana un pārraudzība,</li> <li>— Savienības reģistra IT sistēmu pielāgojumi.</li> </ul>
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Ārštata darbinieki	

### 3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikuma/iniciatīvas finansēšanai:

- pilnībā pietiek ar līdzekļiem daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā.

Izdevumi tiks segti no programmas *LIFE* līdzekļiem.

- jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā

-

- jāpārskata DFS

-

### 3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

- neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- paredz trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2023	2024	2025	2026	2027	Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru						
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas						

Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
  - pašu resursus
  - citus ieņēmumus

Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme <sup>74</sup>				
			2023	2024	2025	2026	2027
..... pants							

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

-
---

Citas piezīmes (piemēram, metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

Šī informācija nav kvantificējama.
------------------------------------

<sup>74</sup> Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.