



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Страсбург, 10 май 2023 г.
(OR. en)

2021/0207(COD)
LEX 2234

PE-CONS 8/1/23
REV 1

CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ДИРЕКТИВА 2003/87/ЕО ПО ОТНОШЕНИЕ НА
ПРИНОСА НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО КЪМ ЦЕЛТА НА СЪЮЗА ЗА НАМАЛЯВАНЕ
НА ЕМИСИИТЕ В ЦЯЛАТА ИКОНОМИКА И ПОДХОДЯЩОТО ПРИЛАГАНЕ
НА ГЛОБАЛНА, ОСНОВАНА НА ПАЗАРА МЯРКА**

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2023/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 10 май 2023 година

**за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на приноса на въздухоплаването
към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика и подходящото
прилагане на глобална, основана на пазара мярка**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура³,

¹ ОВ С 152, 6.4.2022 г., стр. 152.

² ОВ С 301, 5.8.2022 г., стр. 116.

³ Позиция на Европейския парламент от 18 април 2023 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 25 април 2023 г.

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ създаде система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в Съюза с цел да се насърчи намаляването на емисиите на парникови газове по рентабилен и икономически ефективен начин. Авиационните дейности бяха включени в системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) с Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета². Европейският съюз разполага с правомощия да разшири СТЕ на ЕС, така че тя да обхваща всички полети, които заминават от или пристигат на летище, намиращо се в държава членка.

¹ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

² Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационните дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността (ОВ L 8, 13.1.2009 г., стр. 3).

- (2) Опазването на околната среда е едно от най-важните предизвикателства, пред които са изправени Съюзът и останалата част от света. Парижкото споразумение¹, прието на 12 декември 2015 г. съгласно Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации по изменение на климата (РКООНИК) („Парижкото споразумение“), влезе в сила на 4 ноември 2016 г. Страните по Парижкото споразумение се споразумяха за задържане на покачването на средната температура в световен мащаб значително под 2°C над нивата от прединдустриалния период и за продължаване на усилията за ограничаване на покачването на температурата до 1,5°C над нивата от прединдустриалния период. Този ангажимент беше подсилен с приемането съгласно РКООНИК на Пакта за климата от Глазгоу на 13 ноември 2021 г., в който Конференцията на страните по РКООНИК, изпълняваща функциите на събрание на страните по Парижкото споразумение, признава, че задържането на покачването на средната температура в световен мащаб до 1,5 °C над нивата от прединдустриалния период ще намали значително рисковете и въздействието на изменението на климата, и тези страни поеха ангажимент до края на 2022 г. да повишат целите си за 2030 г., за да се ускорят действията в областта на климата през това изключително важно десетилетие и да се преодолее изоставането при изпълнението на амбицията по отношение на целта от 1,5°C. За да се постигнат целите на Парижкото споразумение, е необходимо всички икономически сектори, включително международното въздухоплаване, да дадат своя принос за постигане на намаляване на емисиите на парникови газове.

¹ ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

- (3) На въздухоплаването се дължат 2 до 3% от емисиите на CO₂ в световен мащаб, а общото въздействие на въздухоплаването върху климата е поне два пъти по-голямо, отколкото неговото въздействие само в резултат от емисиите на CO₂.
- Въздухоплаването е вторият по големина източник на въздействие върху климата в областта на транспорта след автомобилния транспорт. През 2022 г. Евроконтрол прогнозира ръст на авиационната дейност в Европа с 44% до 2050 г. спрямо 2019 г. Необходимостта от предприемането на действия за намаляване на емисиите на CO₂ става все по-неотложна, както се посочва в последните доклади на Междуправителствения комитет по изменение на климата от 7 август 2021 г. – „Climate change 2021: The Physical Science Basis“ („Изменението на климата през 2021 г.: научна основа от гледна точка на физиката“), от 28 февруари 2022 г. – „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability“ („Изменението на климата през 2022 г.: въздействия, адаптация и уязвимост“), и от 4 април 2022 г. – „Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change“ („Изменението на климата през 2022 г.: смекчаване на последиците от изменението на климата“). В този доклад от 4 април 2022 г. международното въздухоплаване се определя като сектор, в който „в секторните споразумения са приети цели за смекчаване на последиците от изменението на климата, които далеч не отговарят на необходимото за постигане на дългосрочната цел по отношение на температурата, заложена в Парижкото споразумение. Поради това Съюзът следва да реагира на тази спешна нужда от действия, като полага повече усилия и се утвърди като международен лидер в борбата срещу изменението на климата.

- (4) На 27 юни 2018 г. на десетото заседание от 214-ата си сесия Съветът на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) прие първото издание на приложение 16, том IV към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана на 7 декември 1944 г., (наричана по-нататък „Чикагската конвенция“) — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSA), с което се създават международните стандарти и препоръчителни практики за опазване на околната среда по CORSA („SARPs по CORSA“). Съюзът и неговите държави членки прилагат CORSA от началото на пилотната фаза 2021 – 2023 г. в съответствие с Решение (ЕС) 2020/954 на Съвета¹.
- (5) В съответствие с Решение (ЕС) 2018/2027² на Съвета държавите членки уведомиха секретариата на ИКАО за различията между CORSA и СТЕ на ЕС. Целта беше да се запазят достиженията на правото на Съюза и бъдещите прерогативи за провеждане на политика, както и равнището на амбиция на Съюза в областта на климата и изключителната роля на Европейския парламент и Съвета при вземането на решения относно съдържанието на правото на Съюза. След приемането на настоящата директива уведомлението за различията между CORSA и СТЕ на ЕС до секретариата на ИКАО следва да бъде актуализирано с второ уведомление за различията в съответствие с правото на Съюза, за да се отразят промените в Директива 2003/87/ЕО.

¹ Решение (ЕС) 2020/954 на Съвета от 25 юни 2020 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване, по отношение на уведомяването за доброволно участие в Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSA) от 1 януари 2021 г. и избрания вариант за изчисляване на изисквания за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021 – 2023 г. (ОВ L 212, 3.7.2020 г., стр. 14).

² Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета от 29 ноември 2018 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на първото издание на Международни стандарти и препоръчителни практики за опазването на околната среда – Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSA) (ОВ L 325, 20.12.2018 г., стр. 25).

- (6) Справянето с предизвикателствата, свързани с климата и околната среда, и постигането на целите на Парижкото споразумение са в основата на съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейския зелен пакт“ (наричано по-нататък „Европейският зелен пакт“).
- (7) Съюзът се ангажира до 2030 г. да намали нетните си емисии на парникови газове от цялата икономика с най-малко 55% в сравнение с нивата от 1990 г. в актуализирания, национално определен принос на Съюза и неговите държави членки, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г. Въздухоплаването следва да даде своя принос за тези усилия за намаляване на емисиите.
- (8) С приемането на Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета¹ Съюзът е заложил в законодателството целта за намаление на емисиите до нулеви нетни емисии най-късно до 2050 г. и целта за постигане на отрицателни емисии след това. С посочения регламент също така се определя обвързваща, междинна цел за Съюза в областта на климата за намаление до 2030 г. на вътрешните нетни емисии на парникови газове (емисиите след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55% в сравнение с нивата от 1990 г.

¹ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

- (9) Измененията, въведени с настоящата директива, са от съществено значение, за да се гарантират целостта и ефективното насочване на СТЕ на ЕС, за да може тя да допринесе, като инструмент на политиката, за постигане на целите на Съюза за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. и за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. най-късно, както и на целта за постигане на отрицателни емисии след това, както е посочено в член 2, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2021/1119. Поради това тези изменения целят също така изпълнението на приноса на Съюза съгласно Парижкото споразумение по отношение на въздухоплаването. Следователно общото количество квоти за въздухоплаването следва да бъде консолидирано и за него да се прилага коефициентът на линейно намаление, както е посочено в член 9 от Директива 2003/87/ЕО.

- (10) Освен чрез CO₂, въздухоплаването влияе на климата чрез емисии, различни от CO₂, например азотни оксиди (NO_x), частици от сажди, окислени серни съединения и последиците от водни пари, както и чрез атмосферни процеси, причинени от тези емисии, например образуването на озон и инверсионни следи. Въздействието върху климата на тези емисии, различни от CO₂, зависи от вида на използваното гориво и двигатели, от местоположението на емисиите, по-специално от крейсерската височина на въздухоплавателното средство и положението му, определено чрез географска ширина/дължина, както и от момента на изпускане на емисиите и метеорологичните условия към този момент. Въз основа на оценката на въздействието на Комисията от 2006 г. относно включването на въздухоплаването в СТЕ на ЕС в Директива 2008/101/ЕО се признава, че въздухоплаването оказва въздействие върху климата в световен мащаб чрез изпускането на емисии, различни от CO₂. Съгласно член 30, параграф 4 от Директива 2003/87/ЕО, изменена с Директива (ЕС) 2018/410 на Европейския парламент и на Съвета¹, от Комисията се изисква да представи актуализиран анализ на несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването, придружен, ако е целесъобразно, от предложение относно най-добрия начин за справяне с тези въздействия, преди 1 януари 2020 г. За да изпълни това изискване, Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) извърши актуализиран анализ на несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването върху изменението на климата и публикува своето изследване на 23 ноември 2020 г. Констатациите от това изследване потвърдиха предходните оценки, а именно, че всички несвързани с CO₂ последици за климата от авиационните дейности са поне толкова значими, колкото тези само от CO₂.

¹ Директива (ЕС) 2018/410 на Европейския парламент и на Съвета от 14 март 2018 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел засилване на разходоефективните намаления на емисии и на нисковъглеродните инвестиции, и на Решение (ЕС) 2015/1814 (ОВ L 76, 19.3.2018 г., стр. 3).

- (11) От констатациите в проучването на ЕААБ от 23 ноември 2020 г. следва, че несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването, в съответствие с принципа на предпазливост, вече не могат да бъдат пренебрегвани. Необходими са регулаторни мерки на Съюза за постигане на намаляване на емисиите в съответствие с Парижкото споразумение. Поради това Комисията следва да създаде рамка за мониторинг, докладване и проверка на несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването. Въз основа на резултатите от прилагането на тази рамка в срок до 1 януари 2028 г. Комисията следва да представи доклад и когато е целесъобразно и, въз основа на оценка на въздействието, да представи законодателно предложение, съдържащо мерки за смекчаване на несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването, като разшири обхвата на СТЕ на ЕС, така че да включва тези последици.
- (12) Постигането на по-амбициозните цели в областта на климата ще изисква насочването на възможно най-много ресурси за климатичния преход, който също трябва да бъде справедлив преход. В резултат на това всички приходи от търгове, които не са разпределени към бюджета на Съюза, следва да се използват за цели, свързани с климата.

- (13) Общото количество квоти за въздухоплаването следва да бъде консолидирано на равнището на разпределяне за полети, за които трябва да бъдат върнати квоти съгласно Директива 2003/87/ЕО. Разпределянето за 2024 г. следва да се основава на общото разпределяне за активните оператори на въздухоплавателни средства през 2023 г., намалено с коефициента на линейно намаление, посочен в същата директива. Равнището на разпределяне следва да бъде повишено, за да се вземат предвид маршрутите, които през 2023 г. не са обхванати от СТЕ на ЕС, но ще влизат в нейния обхват от 2024 г. нататък.
- (14) Увеличеният дял на предлаганите чрез търг квоти от годината след влизането в сила на настоящата директива следва да се прилага като правило за разпределянето на квоти за сектора на въздухоплаването, като се отчита способността на сектора да прехвърля увеличените разходи за CO₂. През 2024 г. и 2025 г. безплатното разпределение на квоти следва постепенно да се премахне, а от 2026 г. нататък да се въведе изцяло продажба на квотите чрез търг.

- (15) Директива 2003/87/ЕО следва да допринесе за стимулиране на декарбонизацията в търговските въздушни превози. Преходът от използването на изкопаеми горива би имал значение за постигането на тази декарбонизация. Като се има предвид обаче високото равнище на конкуренция между операторите на въздухоплавателни средства, развиващият се пазар на устойчиви авиационни горива в Съюза и значителната ценова разлика между керосина от изкопаеми източници и устойчивите авиационни горива, този преход следва да бъде подкрепен чрез стимулиране на пионерите в тази област. Поради това за периода от 1 януари 2024 г. до 31 декември 2030 г. следва да бъдат запазени 20 милиона квоти за покриване на част от оставащата ценова разлика между керосина от изкопаеми източници и допустимите авиационни горива за отделни оператори на въздухоплавателни средства. Тези квоти следва да идват от общия брой налични квоти за въздухоплаването и да се разпределят по недискриминационен начин и само за полети, обхванати от задължението за връщане съгласно Директива 2003/87/ЕО. След извършването на оценка на функционирането на този резерв Комисията може да реши да внесе законодателно предложение за разпределяне на количествено и времево ограничени квоти. Това разпределение следва да продължи само до 31 декември 2034 г.

- (16) Търговски полети със свръхзвукови самолети вече не се предлагат, наред с другото, поради причиняваните от тях непропорционално високи екологични щети. Въпреки това настоящите тенденции показват интензивни изследвания за повторното въвеждане на свръхзвукова авиация. Положителната корелация между скоростта на придвижване и равнището на емисиите, дължащи се на изгарянето на гориво, оправдава третирането на дозвуковите полети по различен начин от свръхзвуковите полети. Поради това е целесъобразно да се изключат евентуални бъдещи свръхзвукови полети от предоставяната по настоящата директива подкрепа за горива от неизкопаеми източници.
- (17) Директива 2003/87/ЕО следва също така да бъде изменена по отношение на приемливите единици за съответствие, за да се вземат предвид критериите за допустимост на единиците емисии по CORSIA, приети от Съвета на ИКАО на 216-ата му сесия през март 2019 г. като съществен елемент от CORSIA. Операторите на въздухоплавателни средства, установени в Съюза, следва да могат да използват единици за съответствие с CORSIA за полети до, от или между трети държави, за които се приема, че участват в CORSIA. За да се гарантира, че прилагането на CORSIA от страна на Съюза подкрепя целите на Парижкото споразумение и предоставя стимули за широко участие в CORSIA, единиците за съответствие следва да произхождат от държави, които са страни по Парижкото споразумение и които участват в CORSIA, а двойното отчитане следва да се избягва.

- (18) За да се гарантират еднакви условия за използването на единици в съответствие с Директива 2003/87/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приеме списък на единиците въз основа на тези, които Съветът на ИКАО е сметнал за приемливи да бъдат използвани за целите на съответствието с CORSIA и които отговарят на предвидените в настоящата директива условия за допустимост. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹.
- (19) За да се гарантират еднакви условия за необходимите договорености за разрешаване от участващите страни, за своевременно коригиране в докладването на антропогенните емисии по източници и поглъщанията по поглъщатели, обхванати от национално определените приноси на участващите страни, и за избягване на двойното отчитане и нетното увеличение на глобалните емисии, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на подробни изисквания за такива договорености. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011.
- (20) За да се гарантират еднакви условия за изчисляването на изискванията за компенсиране по CORSIA към операторите на въздухоплавателни средства, установени в Съюза, на Комисията следва да бъдат предоставени съответни изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011.

¹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (21) Тъй като прилагането и гарантирането на изпълнението на CORSIA по отношение на оператори на въздухоплавателни средства, установени извън Съюза, е предвидено да бъде отговорност единствено на държавата по произход на тези оператори на въздухоплавателни средства, от операторите на въздухоплавателни средства, установени извън Съюза, следва да не се изисква да отменят единици за съответствие с CORSIA съгласно настоящата директива.
- (22) Тъй като прилагането и гарантирането на изпълнението на CORSIA по отношение на оператори на въздухоплавателни средства, установени извън Съюза, е предвидено да бъде отговорност единствено на държавата по произход на тези оператори на въздухоплавателни средства, ако оператор на въздухоплавателно средство, установен извън Съюза, има значителни емисии от полети в рамките на Европейското икономическо пространство (ЕИП) или от полети, заминаващи от летище в ЕИП за летище в Швейцария или Обединеното кралство, държавата, в която е установен този оператор на въздухоплавателно средство, може също да уведоми за различия по отношение на прилагането на CORSIA по отношение на вътрешноевропейски полети. Директива 2003/87/ЕО следва да се преразглежда в контекста на развитията в това отношение.
- (23) За да се гарантира еднакво третиране по маршрутите, полетите до и от държави, които не прилагат CORSIA за целите на правото на Съюза, различни от полети, заминаващи от летище в ЕИП и пристигащи на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство, следва да бъдат освободени от задължения за връщане на квоти или отмяна на единици. За да се стимулира пълното прилагане на CORSIA от 2027 г. нататък, освобождаването следва да се прилага само за емисии, изпуснати до 31 декември 2026 г. във връзка с връщането на квоти.

- (24) В член 191 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда, че политиката на Съюза в областта на околната среда следва да допринася за насърчаването на мерки на международно равнище за борба с изменението на климата, и се изисква Съюзът и държавите членки в рамките на съответните си области на компетентност да си сътрудничат с трети държави и с компетентните международни организации. Тези цели са също така от значение за ИКАО и за по-нататъшното развитие на CORSIA.
- (25) Прозрачността на данните и публичният достъп до информация са от съществено значение за подобряване на отчетността и възможностите за гарантиране на изпълнението. Поради това Комисията следва да публикува по удобен за потребителите начин данни относно емисиите на операторите на въздухоплавателни средства и извършеното от тях компенсиране. Това публикуване би улеснило процеса на оценка на въздействието на CORSIA върху намаляването на емисиите на CO₂ в световен мащаб и нейната роля за постигането на целите на Парижкото споразумение.
- (26) Полетите до и от най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави, както са определени от Организацията на обединените нации, които не прилагат CORSIA за целите на правото на Съюза, различни от държавите, чийто БВП на глава от населението е равен на или надвишава средния за Съюза, следва да бъдат освободени от задълженията за връщане на квоти или отмяна на единици. Това освобождаване следва да няма крайна дата.

- (27) С цел да се осигурят еднакви условия за освобождаване на операторите на въздухоплавателни средства от изискванията за компенсиране, предвидени по настоящата директива, по отношение на емисиите от полети до и от държави, които прилагат CORSIA по по-малко строг начин в националното си право или които прилагат разпоредбите на CORSIA по начин, който не е еднакъв за всички оператори на въздухоплавателни средства съгласно настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за освобождаване на установени в Съюза оператори на въздухоплавателни средства от изискванията за компенсиране по отношение на емисиите от полети, когато се наблюдава значително нарушаване на конкуренцията във вреда на установени в Съюза оператори на въздухоплавателни средства поради по-малко строгото прилагане или гарантиране на изпълнението на CORSIA в трети държави. Нарушаването на конкуренцията може да бъде причинено от по-малко стриктен подход към допустимите единици или от разпоредби за двойно отчитане. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011.
- (28) С цел осигуряване на среда на равнопоставеност за установяването на еднакви условия на конкуренция по маршрути между две различни държави, прилагащи CORSIA, когато тези държави позволяват на оператори на въздухоплавателни средства да използват единици, различни от включените в списъка с единици за съответствие, приет съгласно акт за изпълнение по настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, за да се позволи на операторите на въздухоплавателни средства, установени в държава членка, да използват видове единици освен посочените в този списък с единици за съответствие или да не бъдат обвързани от условията за допустимост на единиците, въведени с настоящата директива. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011.

- (29) Комисията следва да докладва относно прилагането на CORSIA и на набора от мерки за постигане на дългосрочната глобална амбициозна цел за международно въздухоплаване с въглеродна неутралност до 2050 г. (наричана по-нататък „дългосрочната глобална амбициозна цел“), приета от 41-то събрание на ИКАО на 7 октомври 2022 г.
- (30) За да се улесни напредъкът в рамките на ИКАО, Съюзът на три пъти прие ограничени във времето дерогации от СТЕ на ЕС с цел задълженията за спазване на изискванията да обхващат само емисиите от полети между летища, разположени в ЕИП, като всички оператори на въздухоплавателни средства по даден маршрут се третират еднакво, независимо от това къде са установени. Най-новата дерогация от СТЕ на ЕС, предвидена с Регламент (ЕС) 2017/2392 на Европейския парламент и на Съвета¹, ограничи задълженията за спазване на изискванията до емисиите, изпуснати до 2023 г. от полети в рамките на ЕИП, като предвижда евентуални промени в обхвата на системата по отношение на дейности до и от летища, намиращи се извън ЕИП, от 1 януари 2024 г. нататък, след извършването на прегледа, предвиден в посочения регламент. За да се извърши оценка на изпълнението на CORSIA, чиято пилотна фаза започна, и на начина, по който тя се прилага на практика, срокът на настоящата дерогация от задълженията по СТЕ на ЕС следва да бъде удължен до 31 декември 2026 г. за задълженията за връщане на квоти по отношение на полети, изпълнявани от оператори на въздухоплавателни средства по маршрути, които не попадат в обхвата на CORSIA, до и от съответните трети държави, по отношение на които в противен случай задълженията за докладване и връщане на квоти по СТЕ на ЕС ще се прилагат до 31 март 2027 г. и 30 септември 2027 г.

¹ Регламент (ЕС) 2017/2392 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2017 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за изпълнението на глобална, основана на пазара мярка от 2021 година (ОВ L 350, 29.12.2017 г., стр. 7).

Това следва да бъде последната обвързана със срок дерогация от СТЕ на ЕС. В срок до 1 юли 2026 г. следва да бъде извършен преглед на CORSIA. Ако събранието на ИКАО до 31 декември 2025 г. не усили CORSIA в съответствие с осъществяването на дългосрочната и глобална амбициозна цел за постигане на целите на Парижкото споразумение или ако държавите, изброени в акт за изпълнение, който да бъде приет от Комисията, представляват по-малко от 70% от международните авиационни емисии при използване на най-новите налични данни, Комисията следва да предложи, ако е целесъобразно, СТЕ на ЕС да се прилага за емисиите от заминаващи полети от 2027 г. нататък и операторите на въздухоплавателни средства да могат да приспадат всички разходи, направени във връзка с компенсирането по CORSIA по тези маршрути, за да се избегне двойното таксуване. Успоредно с това, ако дадена трета държава не прилага CORSIA от 2027 г., СТЕ на ЕС следва да се прилага за емисиите от полети, заминаващи за тази трета държава.

- (31) Информацията относно използването на единиците за съответствие с изискванията за компенсиране по CORSIA следва да се оповестява публично по начин, който е не по-малко прозрачен от този за информацията относно използването на международни кредити по Директива 2003/87/ЕО до 2020 г. съгласно приложение XIV към Регламент (ЕС) № 389/2013 на Комисията¹.

¹ Регламент (ЕС) № 389/2013 на Комисията от 2 май 2013 г. за създаване на Регистър на ЕС съгласно Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и решения № 280/2004/ЕО и № 406/2009/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 920/2010 и (ЕС) № 1193/2011 на Комисията (ОВ L 122, 3.5.2013 г., стр. 1).

- (32) На 7 октомври 2022 г. и в контекста на пандемията от COVID-19 41-вото събрание на ИКАО реши да промени предишните референтни стойности на CORSIA за периода от 2024 до 2035 г. от средната стойност на емисиите на CO₂ за 2019 г. и 2020 г. на 85% от емисиите на CO₂ през 2019 г. Средната стойност на всички докладвани емисии на CO₂ за 2019 г. и 2020 г. е 435 859 594 тона. Емисиите на CO₂ през 2019 г. са били 608 076 604 тона, а 85% от тази стойност се равняват на 516 865 113 тона. Действителните референтни стойности, които ИКАО използва за изчисляването на коефициента на растеж на сектора, обаче се определя при използване на подгрупа емисии на CO₂, като се вземат предвид само емисиите по маршрути, които подлежат на изисквания за компенсиране. За подгрупата от всички двойки държави, за които се прилагат изисквания за компенсиране през 2021 г., средната стойност на емисиите на CO₂ за 2019 г. и 2020 г. не е публикувана от ИКАО, но по приблизителни оценки възлиза на 245 милиона тона, като емисиите на CO₂ за 2019 г. са били 341 380 188 тона, 85% от които се равняват на 290 173 160 тона. За всички двойки държави, за които се очаква да бъдат приложими изисквания за компенсиране през 2027 г., средната стойност на емисиите на CO₂ за 2019 г. и 2020 г. възлиза по приблизителни оценки на около 373 милиона тона, а 85% от съответните емисии за 2019 г. възлизат по приблизителни оценки на около 439 милиона тона.
- (33) За да се гарантират еднакви условия за съставяне на списък с държави, за които се смята, че прилагат CORSIA за целите на Директива 2003/87/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приеме и поддържа списъка на държавите, различни от държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство, за които се смята, че участват в CORSIA за целите на правото на Съюза. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011.

- (34) Преходът на сектора на въздухоплаването към устойчиво въздухоплаване трябва да отчита социалното измерение на сектора и неговата конкурентоспособност, за да се гарантира, че този преход е социално справедлив и осигурява обучение, преквалификация и повишаване на квалификацията на работниците. Комисията следва да представи доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива и нейното социално въздействие върху сектора на въздухоплаването.
- (35) Полетите на разстояние от 1 000 километра и по-малко са причината за 6 до 9% от общите емисии на CO₂ от въздухоплаването. Комисията следва да представи доклад относно мерките за насърчаване на преминаването към алтернативни, по-устойчиви видове транспорт, докато не бъдат намерени революционни технологични решения и не разполагаме с авиационни горива и въздухоплавателни средства с нулеви емисии.
- (36) Въпреки че СТЕ на ЕС се прилага за полетите от 2012 г., пакетът „Подготвени за цел 55“ включва допълнителни мерки, които заедно със СТЕ на ЕС могат да имат кумулативно въздействие върху сектора. С цел да се гарантират въздушните връзки за полети, обслужващи островни региони или малки летища, механизмът по настоящата директива, който е създаден за преодоляване на оставащата ценова разлика между горивата от изкопаеми източници и неговите алтернативи, следва да ограничи неблагоприятните въздействия върху въздушните връзки и да намали риска от изместване на въглеродни емисии. До 2026 г. Комисията следва да докладва относно възможните последици за въздушните връзки.

- (37) Емисионният фактор на керосина за реактивни двигатели (Jet A1 или Jet A) съгласно СТЕ на ЕС следва да бъде приведен в съответствие с емисионния фактор за посоченото гориво, установен в SARPs по CORSIA. Не следва да се прави промяна в равнищата на разпределение в резултат на увеличаването на емисионния фактор на керосина за реактивни двигатели, тъй като вследствие на настоящата директива безплатното разпределение на квоти за въздухоплаването постепенно се премахва в полза на продажбата на квоти чрез търг с цел постигане на по-голямо намаляване на емисиите.
- (38) Горивата от възобновяеми източници от небиологичен произход, които използват водород от възобновяеми източници в съответствие с член 25 от Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета¹, следва да бъдат класифицирани като произвеждащи нулеви емисии за операторите на въздухоплавателни средства, които ги използват, докато бъдат определени подробни правила за подходящото отчитане съгласно настоящата директива.

¹ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

(39) С цел да се установят подробни правила за годишното изчисление на разликата в разходите между керосина от изкопаеми източници и допустимите горива в съответствие с регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт, за разпределението на квоти за използването на такива допустими горива и за изчисляването на спестените емисии на парникови газове в резултат на използването на такива допустими горива, както и да се установят условията за отчитане на стимулите от цената на въглеродните емисии и от хармонизираните минимални равнища на данъчно облагане на горивата от изкопаеми източници, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС. Освен това на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС, за да установи подробните условия за продажбите чрез търг от държавите членки на авиационни квоти, включително подробните условия за продажбите чрез търг, необходими за прехвърлянето на дял от приходите от такива търгове към общия бюджет на Съюза като собствени ресурси. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г¹. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (40) Специално внимание следва да се обърне на насърчаването на достъпността за най-отдалечените региони на Съюза. Ето защо следва да се предостави временна дерогация от СТЕ на ЕС до 31 декември 2030 г. за емисии от полети между летище, намиращо се в най-отдалечен регион на държава членка, и летище, намиращо се в същата държава членка извън съответния най-отдалечен регион, за да се задоволят най-важните потребности на жителите от гледна точка на заетостта, образованието и други възможности. По същите причини посочената дерогация следва да обхваща и полетите между летища, разположени в един и същ най-отдалечен регион или в различни най-отдалечени региони на една и съща държава членка.
- (41) Решение (ЕС) 2023/136 на Европейския парламент и на Съвета¹ трябва да се прилага по отношение на уведомяването на операторите на въздухоплавателни средства, които държавите членки трябва да направят до 30 ноември 2023 г. съгласно Директива 2003/87/ЕО, при условие че коефициентът на растеж на сектора по отношение на емисиите за 2022 г., който трябва да бъде публикуван от ИКАО, е равен на нула.

¹ Решение (ЕС) 2023/136 на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на уведомяването относно компенсирането във връзка с глобална, основана на пазара мярка, за оператори на въздухоплавателни средства, установени в Съюза (ОВ L 19, 20.1.2023 г., стр. 1)

- (42) Всеобхватният подход към иновациите е важен за постигането на целите на Европейския зелен пакт и за конкурентоспособността на европейската промишленост. Това е от особено значение за сектори, които са трудни за декарбонизиране, например въздухоплаването и корабоплаването, където трябва да се внедри комбинация от оперативни подобрения, алтернативни, неутрални по отношение на климата горива и технологични решения. Ето защо държавите членки следва да гарантират, че националните разпоредби за транспониране не възпрепятстват иновациите и са технологично неутрални. Необходимите усилия в областта на научните изследвания и иновациите на равнището на Съюза се подкрепят, наред с другото, чрез рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“, която включва значително финансиране и нови инструменти за секторите, попадащи в обхвата на СТЕ на ЕС.
- (43) Фондът за иновации, създаден с Директива 2003/87/ЕО, трябва да подкрепя научните изследвания, разработването и внедряването на решения за декарбонизация, включително технологии с нулеви емисии, и да намалява въздействието на сектора на въздухоплаването върху климата и околната среда. Той трябва също така да подкрепя електрификацията и действията за намаляване на цялостното въздействие на въздухоплаването.

- (44) Доколкото целите на настоящата директива, а именно – гарантиране на приноса на въздухоплаването към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика и подходящо прилагане на CORSIA в правото на Съюза, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците ѝ могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (45) Държавите членки следва да транспонират настоящата директива до 31 декември 2023 г. предвид необходимостта от спешни действия в областта на климата и от принос на всички сектори за намаляване на емисиите по разходоефективен начин.
- (46) Опростяването на административните процедури и адаптирането им към най-добрите практики ще сведе до минимум административната тежест.
- (47) Директива 2003/87/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1
Изменения на Директива 2003/87/ЕО

Директива 2003/87/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 3 се добавя следната точка:

„х) „несвързани с CO₂ въздействия на въздухоплаването“ означава последиците за климата от изпускането, по време на изгарянето, на горива на азотни оксиди (NO_x), частици от сажди, окислени серни съединения и последиците от водни пари, включително инверсионни следи, от въздухоплатателни средства, извършващи авиационна дейност, включена в списъка в приложение I;“

2) Член 3в се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заличава;

б) добавят се следните параграфи:

- „5. Комисията определя общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства за 2024 г. въз основа на общото разпределено количество квоти по отношение на оператори на въздухоплавателни средства, които са извършвали авиационни дейности, изброени в приложение I, през 2023 г., намалено с коефициента на линейно намаление, посочен в член 9, и публикува това количество, както и количеството безплатно разпределени квоти, което би било получено през 2024 г. съгласно правилата за безплатно разпределяне на квоти, които са в сила преди измененията, въведени с Директива (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета⁺.
6. За периода от 1 януари 2024 г. до 31 декември 2030 г. не повече от 20 милиона от общото количество квоти, посочени в параграф 5, се запазват за търговските оператори на въздухоплавателни средства на прозрачна, равнопоставена и недискриминационна основа за използването на устойчиви авиационни горива и други авиационни горива, които не са получени от горива от изкопаеми източници, посочени в регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт като допринасящи за постигането на минималния дял на устойчивите авиационни горива, който авиационните горива, предоставени на операторите на въздухоплавателни средства на летищата на Съюза от доставчици на авиационно гориво, трябва да съдържат съгласно посочения регламент, за дозвукови полети, за които трябва да бъдат върнати квоти в съответствие с член 12, параграф 3 от настоящата директива.

⁺ ОВ: Моля, въведете в текста номера на директивата, съдържащ се в документ PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)), и добавете в бележката под линия номера, датата и данните за публикацията на тази директива в ОВ.

Когато дадено допустимо авиационно гориво не може физически да бъде обвързано в дадено летище с конкретен полет, квотите, запазени съгласно настоящата алинея, се предоставят за допустимите авиационни горива, заредени на това летище, пропорционално на емисиите от полети на оператора на въздухоплатателно средство от това летище, за които трябва да бъдат върнати квоти в съответствие с член 12, параграф 3 от настоящата директива.

Квотите, запазени съгласно първа алинея от настоящия параграф, се разпределят от държавите членки за покриване на част от или на цялата ценова разлика между използването на керосин от изкопаеми източници и използването на съответните допустими авиационни горива, като се вземат предвид стимулите от цената на въглеродните емисии и от хармонизираните минимални равнища на данъчно облагане на горивата от изкопаеми източници. При изчисляването на тези ценови разлики Комисията взема предвид техническия доклад, публикуван от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз съгласно регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт. Държавите членки гарантират видимостта на финансирането съгласно настоящия параграф по начин, съответстващ на изискванията в член 30м, параграф 1, букви а) и б) от настоящата директива.

Квотите, разпределени съгласно настоящия параграф, обхващат:

- а) 70% от оставащата ценова разлика между използването на керосин от изкопаеми източници и водород от възобновяеми източници на енергия и биогорива от нови поколения съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 34 от Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета**, за които емисионният фактор е нула съгласно приложение IV или съгласно акта за изпълнение, приет съгласно член 14 от настоящата директива;
- б) 95% от оставащата ценова разлика между използването на керосин от изкопаеми източници и горива от възобновяеми източници от небιологичен произход в съответствие с член 25 от Директива (ЕС) 2018/2001, използвани във въздухоплаването, за които емисионният фактор е нула съгласно приложение IV или съгласно акта за изпълнение, приет съгласно член 14 от настоящата директива;
- в) 100% от оставащата ценова разлика между използването на керосин от изкопаеми източници и всяко допустимо авиационно гориво, което не е получено от горива от изкопаеми източници, обхванато от първа алинея от настоящия параграф, на летища, разположени на острови, чиято площ е по-малка от 10 000 km² и без пътна или железопътна връзка с континенталната част, на летища, които не са достатъчно големи, за да бъдат определени като летища в Съюза в съответствие с регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт, и на летища, разположени в най-отдалечен регион;

- г) в случаи, различни от посочените в букви а), б) и в), 50% от оставащата ценова разлика между използването на керосина от изкопаеми източници и всяко допустимо авиационно гориво, което не е получено от горива от изкопаеми източници, обхванати в първа алинея от настоящия параграф.

При разпределението на квоти съгласно настоящия параграф може да се вземе предвид евентуалното подпомагане от други схеми на национално равнище.

На годишна основа търговски оператори на въздухоплавателни средства могат да кандидатстват за разпределяне на квоти въз основа на количеството на всяко допустимо авиационно гориво, посочено в настоящия параграф, използвано за полети, за които трябва да бъдат върнати квоти в съответствие с член 12, параграф 3 в периода между 1 януари 2024 г. и 31 декември 2030 г., с изключение на полетите, за които това изискване се счита за изпълнено съгласно член 28а, параграф 1. Ако за дадена година търсенето на квоти за използването на такива горива е по-голямо от наличните квоти, количеството квоти се намалява еднакво за всички засегнати оператори на въздухоплавателни средства чрез разпределянето за съответната година.

Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* подробна информация за средната разлика в разходите между керосина от изкопаеми източници, като взема предвид стимулите от цената на въглеродните емисии и от хармонизираните минимални равнища на данъчно облагане на горивата от изкопаеми източници, и съответните допустими авиационни горива на годишна основа за предходната година.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 за допълване на настоящата директива чрез установяването на подробни правила за годишното изчисляване на разликата в разходите, посочена в шеста алинея от настоящия параграф, за разпределението на квоти за използването на горивата, посочени в първа алинея от настоящия параграф, и за изчисляването на спестените емисии на парникови газове в резултат на използването на горива, както е докладвано съгласно акта за изпълнение, приет съгласно член 14, параграф 1, и установяването на условията за отчитане на стимулите от цената на въглеродните емисии и от хармонизираните минимални равнища на данъчно облагане на горивата от изкопаеми източници.

До 1 януари 2028 г. Комисията извършва оценка на прилагането на настоящия параграф и своевременно представя резултатите от тази оценка в доклад до Европейския парламент и Съвета. Когато е целесъобразно, докладът може да бъде придружен от законодателно предложение за разпределяне на количествено и времево ограничени квоти до 31 декември 2034 г., за да се стимулира допълнително използването на горивата, посочени в първа алинея от настоящия параграф, по-специално използването на горива от възобновяеми източници от небиологичен произход в съответствие с член 25 от Директива (ЕС) 2018/2001, използвани във въздухоплаването, за които емисионният фактор е нула съгласно приложение IV или съгласно акта за изпълнение, приет по член 14 от настоящата директива.

От 1 януари 2028 г. Комисията прави оценка на прилагането на настоящия параграф в годишния доклад, който трябва да представи съгласно член 10, параграф 5.

7. По отношение на полетите, заминаващи от летище в ЕИП, които пристигат на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство и които не попадат в обхвата на СТЕ на ЕС през 2023 г., общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства, се увеличава с равнищата на разпределяне, включително безплатно разпределените квоти и предлаганите чрез търг квоти, които биха били реализирани, ако бяха обхванати от СТЕ на ЕС през посочената година, намалени с коефициента на линейно намаление, както е посочено в член 9.
8. Чрез дерогация от член 12, параграф 3, член 14, параграф 3 и член 16 държавите членки приемат изискванията, посочени в тези разпоредби, за изпълнени и не предприемат действия срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на емисиите, изпуснати до 31 декември 2030 г. от полети между летище, намиращо се в най-отдалечен регион на държава членка, и летище, намиращо се в същата държава членка, включително друго летище, намиращо се в същия или в друг най-отдалечен регион на същата държава членка.

* Директива (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета от ... за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на приноса на въздухоплаването към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика и подходящото прилагане на глобална, основана на пазара мярка (ОВ ...).

** Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).“;

3) Член 3г се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. През 2024 г. и 2025 г. 15% от квотите, посочени в член 3в, параграфи 5 и 7, както и 25% през 2024 г. и 50% през 2025 г., съответно, от останалите 85% от тези квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение, се продават на търг, с изключение на количествата квоти, посочени в член 3в, параграф 6 и член 10а, параграф 8, четвърта алинея. Останалите квоти за посочените години се разпределят безплатно.

Считано от 1 януари 2026 г. цялото количество квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение през посочената година, се продават чрез търг, с изключение на количествата квоти, посочени в член 3в, параграф 6 и член 10а, параграф 8, четвърта алинея.“;

б) вмъква се следният параграф:

„1а. Квоти, които се разпределят безплатно, се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства пропорционално на техния дял от проверените емисии от авиационни дейности, докладвани за 2023 г. При това изчисление се вземат предвид и проверените емисии от авиационни дейности, докладвани по отношение на полети, които са обхванати от СТЕ на ЕС от 1 януари 2024 г. До 30 юни на съответната година компетентните органи издават квотите, които се разпределят безплатно за същата година.“;

- в) параграф 2 се заличава;
- г) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 за допълването на настоящата директива по отношение на подробните условия за продажбата чрез търг на авиационни квоти от държавите членки в съответствие с параграфи 1 и 1а от настоящия член, включително подробните условия за продажбата чрез търг, необходими за прехвърлянето на дял от приходите от такива търгове към общия бюджет на Съюза като собствени ресурси в съответствие с член 311, трета алинея от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Количеството квоти, което ще бъде определено за продажба чрез търг за всеки период от всяка държава членка, е пропорционално на дела ѝ от общото количество установени авиационни емисии за всички държави членки за референтната година, докладвани съгласно член 14, параграф 3 и проверени съгласно член 15. За всеки период, посочен в член 13, референтната година е календарната година, приключваща 24 месеца преди началото на периода, за който се отнася търгът. В делегираните актове се гарантира спазването на принципите, установени в член 10, параграф 4, първа алинея.

4. Държавите членки определят как да се използват приходите, получени от продажба на квотите чрез търг по настоящата глава, с изключение на приходите, определени като собствени ресурси в съответствие с член 311, трета алинея отДФЕС и записани в общия бюджет на Съюза. Държавите членки използват приходите, получени от продажбата на квотите чрез търгове, или еквивалентът, изразен като финансова стойност, на тези приходи, в съответствие с член 10, параграф 3 от настоящата директива.“

4) Членове 3д и 3е се заличават.

5) Член 11а се изменя, както следва:

а) параграфи 1, 2 и 3 се заменят със следното:

„1. При спазване на параграфи 2 и 3 от настоящия член операторите на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на съответната държава членка, могат да използват следните единици, за да изпълнят задълженията си за отмяна на единици по отношение на количеството, за което е подадено уведомление съгласно член 12, параграф 6, определени в член 12, параграф 9:

а) кредити, разрешени от страните, участващи в механизма, създаден съгласно член 6, параграф 4 от Парижкото споразумение;

- б) кредити, одобрени от страните, участващи в програми за кредитиране, които са приети за допустими от Съвета на ИКАО, както е посочено в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 8;
 - в) кредити, разрешени от страните по споразумения съгласно параграф 5;
 - г) кредити, издадени във връзка с проекти на равнището на Съюза съгласно член 24а.
2. Единиците, посочени в параграф 1, букви а) и б), могат да се използват, ако са изпълнени следните условия:
- а) те произхождат от държава, която е страна по Парижкото споразумение към момента на използването;
 - б) те произхождат от държава, която е посочена в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, като участваща в Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA) на ИКАО. Това условие не се прилага по отношение на емисиите, изпускани преди 2027 г., нито се прилага по отношение на най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави, както са определени от Организацията на обединените нации, с изключение на държавите, чийто БВП на глава от населението е равен или надвишава средния за Съюза.

3. Единиците, посочени в параграф 1, букви а), б) и в), може да се използват, ако са налице договорености за издаване на разрешение от участващите страни, ако е направено своевременно коригиране в докладването на антропогенните емисии по източници и поглъщанията по поглъщители, обхванати от национално определените приноси на участващите страни, и ако се избягва двойното отчитане и нетното увеличение на глобалните емисии.

Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни изисквания за договореностите, посочени в първа алинея от настоящия параграф, които могат да включват изисквания за докладване и регистриране, както и за изброяване на държавите или програмите, които прилагат тези договорености. Тези договорености отчитат гъвкавостта, предоставена на най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави в съответствие с параграф 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.“;

- б) параграф 4 се заличава;

в) добавя се следният параграф:

„8. Комисията приема актове за изпълнение, в които се изброяват единиците, които са били приети за допустими от Съвета на ИКАО и които отговарят на условията, определени в параграфи 2 и 3 от настоящия член.

Комисията също така приема актове за изпълнение с цел актуализиране на този списък по целесъобразност. Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.“

б) Член 12 се изменя, както следва:

а) параграф 6 се заменя със следното:

‘6. В съответствие с методиката, установена в акта за изпълнение, посочен в параграф 8 от настоящия член, всяка година държавите членки изчисляват изискванията за компенсиране за предходната календарна година по отношение на полетите до, от и между държавите, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, и по отношение на полетите между Швейцария или Обединеното кралство и държавите, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, и до 30 ноември всяка година информират операторите на въздухоплавателни средства.

В съответствие с методиката, определена в акта за изпълнение, посочен в параграф 8 от настоящия член, държавите членки също така изчисляват изискванията за общото окончателно компенсиране за даден период на изпълнение на задълженията по CORSIA и до 30 ноември на годината след последната година от съответния период на изпълнение на задълженията по CORSIA информират операторите на въздухоплавателни средства, които изпълняват условията, определени в трета алинея от настоящия параграф, относно тези изисквания.

Държавите членки информират операторите на въздухоплавателни средства, които отговарят на всяко от следните условия, за размера на компенсирането:

- а) операторите на въздухоплавателни средства притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка; и
- б) той произвежда годишни емисии на CO₂ над 10000 тона от използването на самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, които изпълняват полети, попадащи в обхвата на приложение I, различни от тези, които заминават от и пристигат в същата държава членка, включително най-отдалечените региони на същата държава членка, считано от 1 януари 2021 г.

За целите на първа алинея, буква б) не се вземат предвид емисиите на CO₂ от следните видове полети:

- i) държавни полети;
- ii) полети с хуманитарни цели;
- iii) полети за медицински цели;
- iv) военни полети;
- v) полети за гасене на пожари;
- vi) полети преди или след хуманитарен или медицински полет или полет за гасене на пожар, при условие че тези полети са извършени със същите въздухоплавателни средства и са били необходими за извършването на съответните хуманитарни, медицински или противопожарни дейности или за преместването на въздухоплавателното средство след тези дейности за следващата му дейност.“;

б) добавят се следните параграфи:

„8. Изчисляването на изискванията за компенсиране, посочени в параграф 6 от настоящия член, за целите на CORSIA се извършва в съответствие с методика, която следва да бъде определена от Комисията по отношение на полетите до, от и между държавите, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, и по отношение на полетите между Швейцария или Обединеното кралство и държавите, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3.

Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с член 22а, параграф 2 за уточняване на методиката за изчисляване на изискванията за компенсиране към операторите на въздухоплавателни средства, посочени в първа алинея от настоящия параграф.

В посочените актове за изпълнение по-специално се описва подробно прилагането на изискванията, произтичащи от съответните разпоредби на настоящата директива, по-специално членове 3в, 11а, 12 и 25а, и доколкото е възможно с оглед на съответните разпоредби на настоящата директива, от международните стандарти и препоръчителни практики за опазване на околната среда във връзка с CORSIA (SARPs по CORSIA).

Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2. Първият от посочените актове за изпълнение се приема в срок до 30 юни 2024 г.

9. Операторите на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка, отменят единиците, посочени в член 11а, само по отношение на количеството, за което тази държава членка е изпратила уведомление в съответствие с параграф 6, за съответния период на изпълнение на задълженията по CORSIA. Отмяната се извършва до 31 януари 2025 г. за емисиите в периода 2021—2023 г. и до 31 януари 2028 г. за емисиите в периода 2024—2026 г.“

7) В член 14 се добавят следните параграфи:

- „5. Операторите на въздухоплавателни средства докладват веднъж годишно относно несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването, настъпили от 1 януари 2025 г. За тази цел до 31 август 2024 г. Комисията приема акт за изпълнение съгласно параграф 1, за да включи несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването в рамката за мониторинг, докладване и проверка. Тази рамка за мониторинг, докладване и проверка съдържа най-малко наличните триизмерни данни за траекторията на въздухоплавателното средство, както и влажността и температурата на околната среда, за да може да се получи CO₂ еквивалент на полет. Комисията гарантира, при условие че разполага с необходимите ресурси, наличието на инструменти за улесняване и доколкото е възможно, автоматизиране на мониторинга, докладването и проверката, за да се сведе до минимум административната тежест.

От 1 януари 2025 г. държавите членки гарантират, че всеки оператор на въздухоплавателно средство наблюдава и докладва на компетентния орган след края на всяка година в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в параграф 1, несвързаните с CO₂ въздействия на всяко въздухоплавателно средство, което операторът експлоатира през всяка календарна година.

От 2026 г. Комисията ежегодно представя, като част от доклада, посочен в член 10, параграф 5, доклад относно резултатите от прилагането на рамката за мониторинг, докладване и проверка, посочена в първа алинея от настоящия параграф.

В срок до 31 декември 2027 г., въз основа на резултатите от прилагането на рамката за мониторинг, докладване и проверка на несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването, Комисията представя доклад и когато е целесъобразно и след като преди това е извършила оценка на въздействието, законодателно предложение с цел смекчаване на несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването, чрез разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да бъдат включени несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването.

6. Комисията публикува по лесен за ползване начин най-малко следните обобщени данни, свързани с годишните емисии от авиационни дейности, които са докладвани на държавите членки или предадени на Комисията в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 на Комисията* и член 7 от Делегиран регламент (ЕС) 2019/1603 на Комисията**, най-късно три месеца след съответния краен срок за докладване:
 - а) за всяка двойка летища в рамките на ЕИП:
 - і) емисии от всички полети;

- ii) общ брой на полетите;
 - iii) общ брой на пътниците;
 - iv) видове въздухоплавателни средства;
- б) за всеки оператор на въздухоплавателно средство:
- i) данни за емисиите от полети в рамките на ЕИП, от полети, заминаващи от ЕИП, полети, пристигащи в ЕИП, и полети между две трети държави, обособени по двойки държави, и данни за емисиите, които подлежат на задължението за отмяна на допустимите единици емисии по CORSIA;
 - ii) размера на изискванията за компенсиране, изчислен в съответствие с член 12, параграф 8;
 - iii) размера и вида на кредитите съгласно член 11а, използвани за постигане на съответствие с изискванията за компенсиране към оператора на въздухоплавателно средство, посочени в точка ii) от настоящата буква;
 - iv) количеството и вида на използваните горива, за които емисионният фактор е нула съгласно настоящата директива или които дават право на оператора на въздухоплавателно средство да получава квоти съгласно член 3в, параграф 6.

Във връзка с букви а) и б) от първа алинея, при специфични обстоятелства, когато оператор на въздухоплавателно средство извършва дейност на силно ограничен брой двойки летища или в силно ограничен брой двойки държави, за които се прилагат изисквания за компенсиране, или в силно ограничен брой двойки държави, за които не се прилагат изисквания за компенсиране, операторът на въздухоплавателно средство може да поиска администрацията държава членка да не публикува тези данни на равнището на оператора на въздухоплавателно средство, като обясни защо се смята, че оповестяването ще навреди на неговите търговски интереси. Въз основа на това искане администрацията държава членка може да поиска Комисията да публикува тези данни на по-високо ниво на обобщаване. Комисията взема решения по отношение на искането.

* Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 на Комисията от 19 декември 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на парникови газове съгласно Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за изменение на Регламент (ЕС) № 601/2012 на Комисията (ОВ L 334, 31.12.2018 г., стр. 1).

** Делегиран регламент (ЕС) 2019/1603 на Комисията от 18 юли 2019 г. за допълване на Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на мерките, приети от Международната организация за гражданско въздухоплаване, за мониторинг, докладване и проверка на емисии от въздухоплаването с цел прилагане на глобална, основана на пазара мярка (ОВ L 250, 30.9.2019 г., стр. 10).“;

8) Член 18а се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Когато през първите две години на всеки от периодите, посочени в член 13, няма установени авиационни емисии от полети, извършени от оператор на въздухоплавателно средство, за който се прилага параграф 1, буква б) от настоящия член, които да са установени за неговата администрираща държава членка, операторът на въздухоплавателно средство се прехвърля към друга администрираща държава членка за следващия период. Новата администрираща държава членка е държавата членка с най-голям брой предвидени установени авиационни емисии от полети, извършени от този оператор на въздухоплавателно средство по време на първите две години от предходния период.“;

б) в параграф 3 буква б) се заменя със следното:

„б) от 2024 година нататък, поне веднъж на две години актуализира списъка, като добавя операторите на въздухоплавателни средства, които след датата на последната актуализация са извършвали авиационна дейност, включена в списъка в приложение I; когато оператор на въздухоплавателни средства не е извършвал авиационна дейност, включена в списъка в приложение I, през четирите последователни календарни години преди актуализирането на списъка, съответният оператор на въздухоплавателни средства не се включва в списъка.“

9) Член 25а се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Съюзът и неговите държави членки продължават да се стремят към постигането на споразумения относно глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването в съответствие с целите на Регламент (ЕС) 2021/1119 и Парижкото споразумение. В контекста на всяко такова споразумение Комисията преценява доколко са необходими изменения на настоящата директива във връзка с прилагането ѝ по отношение на операторите на въздухоплавателни средства.“;

б) добавят се следните параграфи:

„3. Комисията приема акт за изпълнение, в който се изброяват държавите, различни от държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство, за които се приема, че прилагат CORSIA за целите на настоящата директива, с референтни стойности за 2019 г. за периода 2021—2023 г. и референтни стойности в размер на 85% от емисиите за 2019 г. за всяка година от 2024 г. нататък. Актът за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.

4. По отношение на емисиите, изпускани до 31 декември 2026 г. от полети от или до държави, които са изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3 от настоящия член, от операторите на въздухоплавателни средства не се изисква да връщат квоти в съответствие с член 12, параграф 3 по отношение на тези емисии.
5. По отношение на емисиите, изпускани до 31 декември 2026 г. от полети между ЕИП и държави, които не са изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3, различни от полети до Швейцария и до Обединеното кралство, от операторите на въздухоплавателни средства не се изисква да връщат квоти в съответствие с член 12, параграф 3 по отношение на тези емисии.
6. По отношение на емисиите от полети до и от най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави, както са определени от Организацията на обединените нации, различни от изброените в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3 от настоящия член, и държавите, чийто БВП на глава от населението е равен на средния за Съюза или го надвишава, от операторите на въздухоплавателни средства не се изисква да връщат квоти в съответствие с член 12, параграф 3 по отношение на тези емисии.

7. Ако Комисията установи, че е налице значително нарушаване на конкуренцията, например нарушаване на конкуренцията, причинено от прилагането на CORSIA от трета държава по по-малко строг начин в националното ѝ право или на прилагане на разпоредбите на CORSIA по еднакъв начин за всички оператори на въздухоплавателни средства, което е във вреда на операторите на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка, Комисията приема актове за изпълнение, за да освободи тези оператори на въздухоплавателни средства от изискванията за компенсиране, определени в член 12, параграф 9, по отношение на емисиите от полети до и от такива държави. Посочените актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.

8. Ако оператори на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка, изпълняват полети между две различни държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3 от настоящия член, включително полети между Швейцария, Обединеното кралство и държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3 от настоящия член, и тези държави позволяват на операторите на въздухоплавателни средства да използват единици, различни от включените в списъка, приет съгласно член 11а, параграф 8, на Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение, с които разрешава на съответните оператори на въздухоплавателни средства да използват единици в допълнение към тези от списъка или да не бъдат обвързани от условията на член 11а, параграфи 2 и 3 по отношение на такива полети. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.“

10) Членове 28а и 28б се заменят със следното:

„Член 28а

Дерогации, приложими преди задължителното изпълнение на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО

1. Чрез дерогация от член 12, параграф 3, член 14, параграф 3 и член 16 държавите членки приемат, че изискванията, определени в посочените разпоредби, са изпълнени, и не предприемат действия срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на:
 - а) всички емисии от полети до и от летища, намиращи се в държави извън ЕИП, с изключение на полети до летища, намиращи се в Обединеното кралство или Швейцария, през всяка календарна година от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2026 г., в зависимост от прегледа, посочен в член 28б;
 - б) всички емисии от полети между летище, намиращо се в най-отдалечен регион по смисъла на член 349 от ДФЕС, и летище, намиращо се в друг регион на ЕИП, през всяка календарна година от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2023 г., в зависимост от прегледа, посочен в член 28б.

За целите на членове 11а, 12 и 14 проверените емисии от полети, различни от посочените в първа алинея от настоящия параграф, се считат за проверени емисии на оператора на въздухоплавателни средства.

2. Чрез дерогация от член 3г, параграф 3 количеството квоти, което ще бъде определено за продажба чрез търг от всяка държава членка, по отношение на периода от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2026 г. се намалява, така че да съответства на нейния дял от разпределените авиационни емисии от полети, които не са предмет на дерогациите, предвидени в параграф 1, букви а) и б) от настоящия член.
3. Чрез дерогация от член 3ж от операторите на въздухоплавателни средства не се изисква да представят план за мониторинг, в който са установени мерките за мониторинг и докладване на данните за емисиите по отношение на полетите, които са предмет на дерогациите, предвидени в параграф 1, букви а) и б) от настоящия член.
4. Чрез дерогация от членове 3ж, 12, 15 и 18а, ако оператор на въздухоплавателни средства има общи годишни емисии под 25 000 тона CO₂ или ако оператор на въздухоплавателни средства има общи годишни емисии под 3 000 тона CO₂ от полети, различни от посочените в параграф 1, букви а) и б) от настоящия член, емисиите му се считат за проверени емисии, ако за определянето им е използван инструментът за малките емитери на емисии, одобрен съгласно Регламент (ЕС) № 606/2010 на Комисията* и попълнен от Евроконтрол с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ. Държавите членки могат да използват опростени процедури за нетърговски оператори на въздухоплавателни средства, при условие че точността при тези процедури не е по-малка от тази на инструмента за малките емитенти.
5. За държавите, с които е постигнато споразумение съгласно член 25 или член 25а, параграф 1 от настоящия член се прилага само в съответствие с условията на съответното споразумение.

Член 28б

Докладване и преглед от страна на Комисията относно изпълнението на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО

1. Преди 1 януари 2027 г. и на всеки три години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно напредъка на преговорите в рамките на ИКАО за изпълнението на глобалната, основана на пазара мярка, която ще се прилага по отношение на емисиите от 2021 г., и по-специално относно:
 - а) съответните инструменти на ИКАО, включително стандартите и препоръчителните практики, както и напредъка в прилагането на всички елементи от пакета от мерки на ИКАО за постигане на дългосрочната глобална амбициозна цел, приета на 41-вото събрание на ИКАО;
 - б) одобрените от Съвета на ИКАО препоръки, свързани с глобалната, основана на пазара мярка, включително евентуалните промени по отношение на референтните стойности;
 - в) въвеждането на глобален регистър;
 - г) вътрешните мерки, предприети от трети държави за изпълнението на глобалната, основана на пазара мярка, която ще се прилага по отношение на емисиите от 2021 г.;
 - д) степента на участие в компенсирането по CORSIA от страна на трети държави, включително последиците от техните резерви по отношение на това участие; както и

- е) други имащи отношение събития в международен план и приложими инструменти, както и напредъка в стремежа за намаляване на общото въздействие на авиацията върху изменението на климата.

В съответствие с глобалния преглед на Парижкото споразумение Комисията докладва и относно усилията за изпълнение на дългосрочната глобална амбициозна цел в сектора на въздухоплаването за намаляване на емисиите, състояща се в намаляване на емисиите на CO₂ от въздухоплаването до нулеви нетни емисии до 2050 г., оценени в съответствие с критериите, посочени в първа алинея, букви а) – е).

2. В срок до 1 юли 2026 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, в който тя извършва оценка на екологосъобразността на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО, включително нейната обща амбиция по отношение на целите по Парижкото споразумение, равнището на участие в компенсирането по CORSIA, нейната изпълнимост, прозрачност, санкциите за несъответствие, процедурите за участие на обществеността, качеството на компенсационните кредити, мониторинга, докладването и проверката на емисиите, регистрите, отчетността, както и правилата за използване на биогорива. Комисията публикува този доклад също до 1 юли 2026 г.

3. Докладът на Комисията, посочен в параграф 2, се придружава от законодателно предложение, когато е приложимо, за изменение на настоящата директива по начин, съобразен с целта по отношение на температурата, заложена в Парижкото споразумение, общия за икономиката на Съюза ангажимент за намаляване на емисиите на парникови газове до 2030 г. и целта за постигане на неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г. и с цел гарантиране на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата. Придружаващото предложение включва, ако е целесъобразно, прилагането на СТЕ на ЕС за заминаващи полети от летища, намиращи се в държави от ЕИП, до летища, намиращи се извън ЕИП, от януари 2027 г. и изключва пристигащите полети от летища, намиращи се извън ЕИП, когато докладът, посочен в параграф 2, покаже, че:
- а) събранието на ИКАО до 31 декември 2025 г. не е усилило CORSIA в съответствие с реализирането на дългосрочната ѝ глобална амбициозна цел за изпълнение на целите на Парижкото споразумение; или
 - б) държавите, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, представляват по-малко от 70% от международните авиационни емисии, като се използват най-актуалните налични данни.

Придружаващото предложение дава възможност на авиокомпаниите също така, ако е целесъобразно, да приспадат всички разходи, направени за компенсирането по CORSIA по тези маршрути, за да се избегне двойно таксуване. Ако условията, посочени в първа алинея, букви а) и б) от настоящия параграф, не са изпълнени, с предложението се изменя настоящата директива, ако е целесъобразно, за да продължи да се прилага СТЕ на ЕС само за полетите в рамките на ЕИП, за полетите до Швейцария и Обединеното кралство и за полетите до държави, които не са изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3.

* Регламент (ЕС) № 606/2010 на Комисията от 9 юли 2010 г. относно одобрението на опростен инструмент, разработен от Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) за оценяване на разхода на гориво от някои оператори на въздухоплавателни средства с малки емисии (ОВ L 175, 10.7.2010 г., стр. 25).“;

11) В член 30 се добавя следният параграф:

„8. През 2026 г. Комисията включва следните елементи в доклада, предвиден в член 10, параграф 5:

- а) оценка на въздействието върху околната среда и климата на полети на разстояние под 1 000 км и разглеждане на вариантите за намаляване на това въздействие, включително проучване на наличните алтернативни видове обществен транспорт и засиленото използване на устойчиви авиационни горива;
- б) оценка на въздействието върху околната среда и климата на полетите, извършвани от оператори, които са освободени съгласно буква з) или к) от вписването „Въздухоплаване“ в колона „Дейности“ в таблицата в приложение I, и разглеждане на вариантите за намаляване на това въздействие;
- в) оценка на социалното въздействие на настоящата директива в сектора на въздухоплаването, включително върху неговата работна сила и разходите за пътуване със самолет; и
- г) оценка на въздушните връзки за островите и отдалечените територии, включително разглеждане на конкурентоспособността и изместването на въглеродни емисии, както и въздействието върху околната среда и климата.

Докладът, предвиден в член 10, параграф 5, също така се взема предвид, когато е целесъобразно, за бъдещото преразглеждане на настоящата директива.“

- 12) Приложения I и IV се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 31 декември 2023 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване.

Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

1) В колона „Дейности“ в таблицата в приложение I към Директива 2003/87/ЕО вписването „Въздухоплаване“ се изменя, както следва:

а) следната алинея се вмъква след първата алинея:

„Полети между летища, разположени в две различни държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, и полети между Швейцария или Обединеното кралство и държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, и за целите на член 12, параграфи 6 и 8 и член 28в — всеки друг полет между летища, разположени в две различни трети държави, от оператори на въздухоплавателни средства, които отговарят на всички посочени по-долу условия:

а) операторите на въздухоплавателни средства притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка; и

б) те произвеждат годишни емисии на CO₂ над 10000 тона от използването на самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, които изпълняват полети, попадащи в обхвата на настоящото приложение, различни от тези, които заминават от и пристигат в същата държава членка, включително най-отдалечените региони на същата държава членка, считано от 1 януари 2021 г.; за целите на настоящата точка не се вземат предвид емисиите от следните видове полети:

- i) държавни полети;
- ii) полети с хуманитарни цели;
- iii) полети за медицински цели;
- iv) военни полети;
- v) полети за гасене на пожари;
- vi) полети преди или след хуманитарен или медицински полет или полет за гасене на пожар, при условие че тези полети са извършени със същите въздухоплавателни средства и са били необходими за извършването на съответните хуманитарни, медицински или противопожарни дейности или за преместването на въздухоплавателното средство след тези дейности за следващата му дейност.“;

б) в буква и) числото „30 000“ се заменя с числото „50 000“

2) В приложение IV, част Б към Директива 2003/87/ЕО, раздел „Мониторинг на емисиите от въглероден двуоксид“ се изменя, както следва:

а) в края на четвърта алинея се добавя следното изречение:

„Емисионният фактор за керосина за реактивни двигатели (Jet A1 или Jet A) е 3,16 (t CO₂/t гориво).“;

б) след четвърта алинея се вмъква следната алинея:

„Емисиите от горива от възобновяеми източници от небиологичен произход, при които се използва водород от възобновяеми източници в съответствие с член 25 от Директива (ЕС) 2018/2001, се класифицират като нулеви емисии за операторите на въздухоплавателни средства, които ги използват, до приемането на акта за изпълнение, посочен в член 14, параграф 1 от настоящата директива.“.
