



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 25 юни 2022 г.
(OR. fr, en)

10509/22
ADD 2

Междуинституционално досие:
2021/0207(COD)

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966

БЕЛЕЖКА

От:	Председателството
До:	Съвета
№ док. Ком.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Относно:	Пакет „Подготвени за цел 55“ Предложение за 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 за подходящо прилагане на глобална, основана на пазара мярка – Общ подход

С оглед на заседанието на Съвета по околна среда на 28 юни 2022 г. приложено се изпраща на делегациите компромисният текст на председателството по посочената по-горе тема.

Предложение за 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 за подходящо прилагане на глобална, основана на пазара мярка¹

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 комитет²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите³,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

¹ Промените спрямо предишния компромисен текст на председателството са обозначени с **получер шрифт и подчертаване**, а заличеният текст с [...]. Предишните промени са подчертани.

² ОВ С , , стр. .

³ ОВ С , , стр. .

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴ въведе в Съюза система за търговия с квоти за емисии на парникови газове, с цел да се насърчи намалението на емисии на парникови газове по рентабилен и икономически ефективен начин. Авиационните дейности бяха включени в системата на ЕС за търговия с емисии с Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵.
- (2) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (Парижкото споразумение)⁶. Страните по Парижкото споразумение се споразумяха за задържане на увеличението на средната глобална температура до значително по-малко от 2 °C над равнищата от прединдустриалния период и за продължаване на усилията за ограничаване на увеличението на температурата до 1,5 °C над равнищата от прединдустриалния период. За да се постигнат целите на Парижкото споразумение, всички икономически отрасли трябва да дадат своя принос за постигане на намаляване на емисиите, в т.ч. международното въздухоплаване.
- (3) Съветът на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) прие първото издание на международните стандарти и препоръчителни практики за опазване на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA) (приложение 16, том IV към Чикагската конвенция), на десетото заседание на 214-ата си сесия на 27 юни 2018 г. Съюзът и неговите държави членки продължават да подкрепят CORSIA и се ангажират да я прилагат от началото на пилотната фаза 2021—2023 г.⁷

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ Парижко споразумение (ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4).

⁷ 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 (CORSIA) 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).

- (4) В съответствие с Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета⁸ държавите членки уведомиха секретариата на ИКАО за различията между CORSIA и СТЕ на ЕС. Целта беше да се запазят достиженията на правото на Съюза и бъдещото политическо пространство, 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 законодателството на Съюза. След приемането на настоящото изменение на Директива 2003/87/ЕО уведомлението за различията между CORSIA 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 правото на Съюза.
- (5) Справянето с предизвикателствата, свързани с климата и околната среда, и постигането на целите на Парижкото споразумение са в основата на съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г.⁹.
- (6) Съюзът се ангажира до 2030 г. да намали нетните си емисии на парникови газове от цялата икономика с най-малко 55 % под нивата от 1990 г. в актуализирания, национално определен ангажимент на Съюза и неговите държави членки, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г.¹⁰.
- (7) В Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ Съюзът е заложил законодателно целта за постигане на неутралност по отношение на климата в цялата икономика до 2050 г. С посочения регламент също така се определя обвързващ ангажимент на Съюза за намаляване до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове (емисии след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55 % под нивата от 1990 г.

⁸ 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 (CORSIA) (ОВ L 325, 20.12.2018 г., стр. 25).

⁹ COM (2019)640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ 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).

- (8) Настоящото изменение на Директива 2003/87/ЕО цели изпълнението на приноса на Съюза в областта на въздухоплаването съгласно Парижкото споразумение и на регулаторната рамка за постигане на обвързващата цел на Съюза в областта на климата за 2030 г. за вътрешно намаляване на нетните емисии на парникови газове до 2030 г. с най-малко 55 % в сравнение с нивата от 1990 г., както е определено в Регламент (ЕС) 2021/....
- (9) Въздухоплаването следва да даде своя принос към усилията за намаляване на емисиите, необходимо за постигане на целта на Съюза в областта на климата за 2030 г. Поради това общото количество квоти за авиационни емисии следва да бъде консолидирано и обект на коефициента на линейно намаление.
- (10) Постигането на по-амбициозните цели в областта на климата ще изисква насочването на възможно най-много ресурси за климатичния 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.
- (11) В съответствие с член 28б, параграф 3 от Директива 2003/87/ЕО Съюзът трябва да направи оценка на схемата CORSIA на ИКАО и да я прилага по целесъобразност и по начин, който е в съответствие с ангажимента на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика до 2030 г.
- (12) Общото количество квоти за въздухоплаването следва да бъде консолидирано на равнището на разпределяне за полети, заминаващи от летище в ЕИП и пристигащи на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство. 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 член 9 от Директива 2003/87/ЕО. Равнището на разпределяне следва да бъде увеличено, за да се вземат предвид маршрутите, които през 2023 г. не са обхванати от СТЕ на ЕС, но влизат в нейния обхват от 2024 г. нататък.
- (13) Увеличената продажба на квоти чрез търг от годината след влизането в сила на настоящото изменение на Директива 2003/87/ЕО следва да бъде начинът за разпределянето на квоти във въздухоплаването, прилаган по правило, като се отчита способността на сектора да прехвърля увеличените разходи за CO₂. От 2024 г. до 2026 г. безплатното разпределение на квоти следва постепенно да се премахне, а от 2027 г. нататък да се въведе изцяло продажба на квотите чрез търг.

- (13a) Преходът от употребата на изкопаеми горива към нарастващото използване на устойчиви авиационни горива ще играе роля в постигането на декарбонизацията на въздушния транспорт. Като се има обаче предвид високата степен на конкуренция между операторите на въздухоплавателни средства, развиващият се пазар на ЕС за устойчиви авиационни горива и значителната разлика в цените между керосина от изкопаеми източници и алтернативните горива, този преход следва да бъде подкрепен от комбинация от политики по линия на предлагането, като например [Регламента за ReFuelEU — сектор „Авиация“], и по линия на търсенето чрез стимулиране на първите ползватели на новите горива с подходяща подкрепа за прехода с цел преодоляване на тези разлики в цените. Поради това в периода от 1 януари 2024 г. до 31 декември 2030 г. квотите следва да се разпределят по начин, подобен на договорите за разлика, като се покрива част от останалата ценова разлика между керосина от изкопаеми източници и горивата, посочени в член 4, параграф 1 от [Регламента за ReFuelEU — сектор „Авиация“]. Тези квоти следва да отчитат цената на въглеродните емисии, като се насърчава по-сериозно спестяване на емисиите на парникови газове, пропорционално на количеството използвани горива, докладвано съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 на Комисията. За тази цел за периода от 1 януари 2024 г. до 31 декември 2030 г. следва да бъдат запазени не повече от 20 милиона квоти. Тези квоти следва да се вземат от общия брой квоти, налични за въздухоплаването, и да се използват само за полети, обхванати от СТЕ на ЕС, по недискриминационен начин.
- (14) 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, приети от Съвета на ИКАО на 216-ата му сесия през март 2019 г. като съществен елемент от CORSIA. Авиокомпаниите, установени в Съюза, следва да могат да използват [...] единици за съответствие за полети до или от 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 следва да произхождат от държави, които са страни по Парижкото споразумение и които участват в CORSIA, а двойното отчитане на [...] единици следва да се избягва.

- (15) За да се гарантират еднакви условия за използването на [...] единици в съответствие с член 11а от Директива 2003/87/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приеме списък на [...] единиците, които Съветът на ИКАО е сметнал за приемливи да бъдат използвани за целите на съответствието на CORSIA и които отговарят на горепосочените условия за допустимост. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹².
- (16) За да се гарантира наличието на 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 на Европейския парламент и на Съвета¹³.

¹² 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).

¹³ 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).

- (17) [...] Изчисляването на изискванията за компенсиране по CORSIA за [...] операторите на въздухоплавателни средства, установени в Съюза, следва да се извършва [...] въз основа на международните стандарти и препоръчителни практики на ИКАО за опазване на околната среда във връзка със Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване, като се взема предвид неприлагането на CORSIA за полети [...], заминаващи от летище в ЕИП и пристигачи на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство [...], по силата на принципа за ясно разграничаване. На Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за приемане на методика за изчисляване, отчитаща разликите между тези международни стандарти и препоръчителни практики и Директива 2003/87/ЕО. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.
- (18) За да се гарантират еднакви условия за включване в списъка на държавите, за които се смята, че прилагат CORSIA за целите на Директива 2003/87/ЕО съгласно член 25а, параграф 3 от посочената директива, 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 на Европейския парламент и на Съвета.
- (19) Тъй като прилагането и изпълнението на CORSIA по отношение на оператори на въздухоплавателни средства, установени извън Съюза, е предвидено единствено за държавата на произход на тези оператори на въздухоплавателни средства [...], от оператори на въздухоплавателни средства, установени извън Съюза, не следва да се изисква да отменят единици за съответствие с CORSIA съгласно настоящата директива [...].

- (19a) Тъй като прилагането и изпълнението на CORSIA за оператори на въздухоплавателни средства, установени извън Съюза, е предвидено единствено за държавата по произход на тези оператори на въздухоплавателни средства, [...] когато оператор на въздухоплавателни средства, установен извън Съюза, има значителни емисии от полети в рамките на ЕИП или такива, заминаващи от летище в ЕИП за Швейцария или за Обединеното кралство, държавата, в която е установен този оператор на въздухоплавателни средства, може също да уведоми за различия по отношение на прилагането на CORSIA във връзка с вътрешноевропейски полети. Директива 2003/87/ЕО следва да се преразглежда в контекста на развитието в това отношение.
- (19б) С цел да се стимулира участието в CORSIA и да се избегне припокриването на инструментите на CORSIA и на ЕС за СТЕ за едни и същи полети, от операторите на въздухоплавателни средства не следва да се изисква да връщат квоти по отношение на емисиите от полети до или от държави, различни от държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство, за които се счита, че участват в CORSIA за целите на правото на Съюза.
- (20) За да се гарантира равно 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 до 31 декември 2026 г. за целите на връщането на квоти.
- (21) 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 и не са държави с БВП на глава от населението, равен или надвишаващ средния за Съюза, следва да бъдат освободени от задълженията за [...] връщане на квоти или отмяна на единици без крайна дата за освобождаването.

- (22) С цел да се осигурят еднакви условия за освобождаване на операторите на въздухоплавателни средства от изискванията за [...] компенсиране, предвидени в член 12, параграф 8 от Директива 2003/87/ЕО, 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 член 25а, параграф 7 от посочената директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за освобождаване на установени в Съюза авиокомпаниии от изискванията за [...] компенсиране по отношение на емисиите от полети, когато се наблюдава значително нарушаване на конкуренцията във вреда на установени в ЕС авиокомпаниии поради по-малко строгото прилагане или изпълнение на CORSIA в третата държава. 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 на Европейския парламент и на Съвета.
- (23) 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, приет съгласно член 11а, параграф 8 от Директива 2003/87/ЕО, по силата на член 25а, параграф 8 от посочената 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 в допълнение към списъка, приет съгласно член 11а, параграф 8, или да не бъдат обвързани от условията на член 11а, параграфи 2 и 3. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.
- (23а) 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 това гориво, установен в приложение 16, том IV към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана на 7 декември 1944 г. (Чикагската конвенция). Не се прави промяна в равнищата на разпределение в резултат на увеличаването на емисионния фактор на керосина за реактивни двигатели, тъй като безплатното разпределение на квоти за въздухоплаването се прекратява в полза на продажбата на квоти чрез търг с цел постигане на по-голямо намаление на емисиите.

- (24) С цел да се гарантират еднакви условия на конкуренция по маршрутите между две трети държави, които прилагат CORSIA, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора във връзка с приемането на други [...] единици по посочените маршрути. 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 Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество¹⁴. 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.
- (25) 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 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 този най-отдалечен регион, за да се задоволят най-важните потребности на жителите от гледна точка на заетостта, образованието и други възможности. По същите причини тази дерогация следва да обхваща и полети между летища, разположени в един и същ най-отдалечен регион или в различни най-отдалечени региони на една и съща държава членка.
- (26) 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, като 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 ЕС се подкрепят, наред с другото, чрез рамковата програма „Хоризонт Европа“, която включва значително финансиране и нови инструменти за секторите, обхванати от СТЕ.

¹⁴ OB L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (26a) В съответствие с член 12, параграф 8 от Директива 2003/87/ЕО, изменена с Решение [XXX] [2021/0204 (COD)], член 12, параграфи 6 и 7 от посочената директива се прилагат до 31 декември 2024 г. или до края на срока за транспониране на настоящата директива, в зависимост от това кое от двете настъпи по-рано. Срокт за транспониране на настоящата директива е 31 декември 2023 г. и следователно член 12, параграфи 6—8 от Директива 2003/87/ЕО ще се прилагат до тази дата във версията преди измененията, въведени с настоящата директива.
- (27) Доколкото целите на настоящата директива 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 постигане на тези цели.
- (28) Директива 2003/87/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

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

- 1) Член 3в се изменя, както следва:
 - а) параграф 2 се заличава,
 - б) добавят се следните параграфи 5, 5а, 5б, 6 и 7:

„5. Комисията определя общото количество квоти, които да 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, попадащи в обхвата на 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 в сила преди измененията, въведени с [настоящата директива за изменение].

5а. Не повече от 20 милиона квоти от общото количество, посочено в параграф 5, за периода от 1 януари 2024 г. до 31 декември 2030 г. се запазват за операторите на въздухоплавателни средства на недискриминационна основа за зареждане на горивата, посочени в член 4, параграф 1 от [Регламента за ReFuelEU — сектор „Авиация“], за полети, за които се прилагат изискванията за връщане на квоти съгласно член 12, параграф 3. Тези квоти се разпределят по същия начин като договор за разлика, за да се покрие част от разликата в цените между керосина от изкопаеми източници, като се отчита цената на въглеродните емисии, и съответните горива. Те покриват 70 % от оставащата разлика в цените между керосина от изкопаеми източници и съответните горива. Ако за дадена година търсенето на квоти за зареждането на такива горива е по-голямо от наличните квоти, те се намаляват равномерно за всички засегнати оператори на въздухоплавателни средства.

56. Всеки оператор на въздухоплавателни средства може да кандидатства на годишна основа за разпределяне на квоти за полети в периода от 1 януари 2024 г. до 31 декември 2030 г., за които трябва да бъдат върнати квоти въз основа на докладваното зареждане на горивата за тези полети в съответствие с използването на горива, докладвано съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 на Комисията. Държавите членки разпределят квоти за операторите на въздухоплавателни средства в зависимост от наличността на квотите и в съответствие с акта за изпълнение, посочен в трета алинея.

Комисията публикува ежегодно в *Официален вестник на Европейския съюз* подробна информация за разликата в разходите между керосина от изкопаеми източници и съответните горива.

Чрез делегирани актове Комисията установява подробните условия за годишното изчисляване на разликата в разходите и за разпределението на квотите за зареждане на горивата, посочени в член 4, параграф 1 от [Регламента за ReFuelEU — сектор „Авиация“], и установява подробни условия за изчисляване на спестените емисии на парникови газове в съответствие с използването на горива, докладвано съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 на Комисията, и условията за отчитане на цената на въглеродните емисии при разпределението.

До 1 януари 2028 г. Комисията извършва оценка на прилагането на настоящия параграф и своевременно представя в доклад резултатите от нея на Европейския парламент и на Съвета. Докладът може, ако е целесъобразно, да бъде придружен от законодателно предложение за стимулиране на зареждането на горивата, посочени в член 4, параграф 1 от [Регламента за ReFuelEU — сектор „Авиация“], чрез други инструменти, различни от безплатното разпределяне на квоти, съгласувано с прегледа, който трябва да бъде извършен съгласно член 14 от [Регламента за ReFuelEU — сектор „Авиация“].

6. По отношение на полетите, заминаващи от летище в ЕИП, които пристигат на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство, които не са обхванати от СТЕ на ЕС през 2023 г., общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства, се увеличава с равнището на разпределяне, включително безплатно разпределените квоти и квотите, продадени чрез търг, които биха били реализирани, ако бяха обхванати от СТЕ на ЕС през посочената година, намалени с коефициента на линейно намаление, посочен в член 9.

7. 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, реализирани до 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 в най-отдалечен регион на същата държава членка.“;

2) Член 3г се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. В периода 2024—2026 г. 15 % от квотите, посочени в член 3в, параграфи 5 и 6, както и дял от останалите 85 % от квотите, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение, се продават чрез търг. Останалите квоти за тези години се разпределят безплатно. Делът на квотите, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение и които ще се продават чрез търг, се увеличава за съответните години, както е посочено по-долу.

През 2024 г. 25 % от количеството квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение, съгласно публикуваното в съответствие с член 3в, се продават чрез търг.

[...]

[...] През 2025 г. 50 % от количеството квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение през посочената година, изчислено съгласно публикуваното в съответствие с член 3в, се продават чрез търг.

[...] През 2026 г. 75 % от количеството квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение през посочената година, изчислено съгласно публикуваното в съответствие с член 3в, се продават чрез търг.

[...] Считано от 1 януари 2027 г. цялото количество квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение през посочената година, се продават чрез търг, с изключение на количеството квоти, посочено в член 3в, параграф 5а.

б) добавя се [...] следният параграф 1а:

[...] 1а. Квоти, които се разпределят безплатно, се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства пропорционално на техния дял от проверените емисии от авиационни дейности, докладвани през 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 едва от 1 януари 2024 г. До 30 юни на съответната година компетентните органи издават квотите, които се разпределят безплатно през същата година.“,

в) параграф 2 се заличава,

г) в параграф 3 първото изречение се заменя със следното:

„На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 за допълване на настоящата директива по отношение на подробните условия за продажбата чрез търг от държавите членки на квоти за авиационни емисии в съответствие с параграфи 1 [...] и 1а от настоящия член, включително реда и условията 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 ДФЕС.“,

га) в параграф 3, третото изречение думите „За периода, посочен в член 3в, параграф 1, референтната година е 2010, а за всеки следващ период, посочен в член 3в“ се заменят с „За всеки период, посочен в член 13“.

д) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Държавите членки определят как да се използват приходите, получени от продажбата на квоти чрез търг по настоящата глава, с изключение на приходите, определени като собствени ресурси в съответствие с член 311, параграф 3 от Договора и записани в общия бюджет на Съюза. Държавите членки следва да използват тези приходи [...] от продажбата на квоти чрез търг в съответствие с член 10, параграф 3.“;

3) Членове 3д и 3е се заличават;

[...]¹⁵

5) Член 11а се изменя, както следва:

а) параграфи 1—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 тази 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, определени в член 12, параграф 8 [...]:

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;

¹⁵ Същото предложение е направено и в общата директива за изменение, член 1, параграф 8, като обосновката му е дадена в съображение 25 от това предложение. Тъй като двете досиета се разглеждат успоредно, се предлага промяната да се направи само в другото предложение, където е дадена обосновка в съображенията.

в) кредити, разрешени по силата на споразумения между страните 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). Това условие не се прилага по отношение на емисиите 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 поглъщатели, 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 по-подробни изисквания за договореностите, посочени в първа алинея, които могат да включват изисквания за докладване и регистриране, както и за изброяване на държавите или програмите, които прилагат тези договорености. Договореностите отчитат гъвкавостта, предоставена на най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави в съответствие с параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.“,

в) параграф 4 се заличава,

г) добавя се следният параграф 8:

„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. Комисията актуализира този списък по целесъобразност. Тези 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 7, всяка година държавите членки изчисляват компенсирането 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 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, установена в акта за изпълнение, посочен в параграф 7, държавите членки също така изчисляват общите изисквания за окончателно компенсиране за даден период на изпълнение на задълженията по CORSIA и информират операторите на въздухоплавателни средства до 30 ноември на годината след последната година от съответния период на изпълнение на задълженията по CORSIA.

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

- а) операторът на въздухоплавателни средства притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или е регистриран в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка;
- б) той произвежда годишни емисии на CO₂ над 10 000 тона от използването на въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, които изпълняват полети, обхванати от приложение I, различни от тези, които заминават и пристигат в същата държава членка (включително най-отдалечените региони на същата държава членка), считано от 1 януари 2019 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.“

б) добавят се следните параграфи 7 и 8:

„7. [...] Изчисляването на задълженията за компенсиране [...], посочени в параграф 6, за целите на [...] Схемата на ИКАО за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване се извършва 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 които се доразвива методиката за изчисляване на изискванията за компенсиране за операторите на въздухоплавателни средства. Тези актове за изпълнение се основават на методиката, съдържаща се в международните стандарти и препоръчителни практики за опазване на околната среда във връзка със Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване [...], посочена в предходната алинея. Те обаче следва да съдържат необходимите адаптации на въпросната методика, за да се гарантира съответствие с разпоредбите на настоящата директива. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.

Първият такъв акт за изпълнение се приема до [1 май 2024 г.] Комисията гарантира, че никой оператор на въздухоплавателни средства, попадащ в обхвата на параграф 6 от настоящия член, не подлежи на задължения за компенсиране, които са в допълнение към задължението им за връщане на квоти в съответствие с настоящата директива по отношение на същите полети през периода 2021—2023 г. на изпълнение на задължения по CORSIA и се припокриват с него. “

8. [...] Операторите на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или които 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., до 31 януари 2028 г. за емисиите в периода 2024—2026 г., до 31 януари 2031 г. за емисиите в периода 2027—2029 г., [...] до 31 януари 2034 г. за емисиите в периода 2030—2032 г. и до 31 януари 2037 г. за емисиите в периода 2033—2035 г.“;

7) Член 18а [...] се изменя, както следва:

а) в първото изречение на параграф 2 думите „периодите, посочени в член 3в“ се заменят с „периодите, посочени в член 13“;

б) 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, този оператор на въздухоплавателни средства не се включва в актуализирания списък.“;

8) Член 23 се изменя, както следва:

а) параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3г, параграф 3, член 10, параграф 4, член 10а, параграфи 1 и 8, член 10б, параграф 5 [...], член 19, параграф 3, член 22, член 24, параграф 3, член 24а, параграф 1, член 25а, параграф 1 и член 28в, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от 8 април 2018 г.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 3г, параграф 3, член 10, параграф 4, член 10а, параграфи 1 и 8, член 10б, параграф 5 [...], член 19, параграф 3, член 22, член 24, параграф 3, член 24а, параграф 1, член 25а, параграф 1 и член 28в може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.“,

б) параграф 6 се заменя със следното:

„6. Делегиран акт, приет съгласно член 3г, параграф 3, член 10, параграф 4, член 10а, параграфи 1 и 8, член 10б, параграф 5 [...], член 19, параграф 3, член 22, член 24, параграф 3, член 24а, параграф 1, член 25а, параграф 1 и член 28в, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;

9) В член 25а се добавят следните параграфи 3[...]~~—~~8:

„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 [...]. Актът за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.

4. По отношение на емисиите от полети до или от държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3, от операторите на въздухоплавателни средства [...] не се изисква да връщат квоти съгласно член 12, параграф 3 [...] по отношение на тези емисии.

5. По отношение на емисиите, генерирани 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 Обединеното кралство, от операторите на въздухоплавателни средства не се изисква да връщат квоти съгласно 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, 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 съгласно член 12, параграф 3 по отношение на тези емисии [...].
7. Ако Комисията установи, че е налице значително нарушаване на конкуренцията, 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 се оправомощава да приема актове за изпълнение, за да освободи тези оператори на въздухоплавателни средства от изискванията за връщане на квоти, определени в член 12, параграф 8, по отношение на емисиите от полети до и от такива държави. Нарушаването на конкуренцията може да бъде 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 начин, който не е еднакъв за всички оператори на въздухоплавателни средства. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.
8. За 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 се оправомощава да приема актове за изпълнение, с които на тези оператори на въздухоплавателни средства се разрешава да използват видове единици в допълнение към този списък или да не бъдат обвързвани от условията, установени в член 11а, параграфи 2 и 3, по отношение на емисиите от такива полети. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.

9а) В член 28а, параграф 6 думите „Чрез дерогация от членове 3ж, 12, 15 и 18а“ се заменят с „Чрез дерогация от членове 12, 15 и 18а“;

10) Приложение I се изменя, както следва:

а) в таблицата вторият параграф от вписването „Въздухоплаване“ в колона „Дейности“¹⁶ се заменя със следното:

„Полети между летища, разположени в две различни държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, 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 7 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) операторът на въздухоплавателни средства притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или е регистриран в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка;
- б) той произвежда годишни емисии на CO₂ над 10 000 тона от използването на въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, които изпълняват полети, обхванати от приложение I, различни от тези, които заминават и пристигат в същата държава членка (включително най-отдалечените региони на същата държава членка), считано от 1 януари 2019 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.“,

б) в таблицата, в колоната „Дейности“, вписването „Въздухоплаване“, буква и) числото „30 000“ се заменя с „50 000“;

¹⁶ Въведено с решението за уведомление във формулировката, одобрена от Корепер в документ 9366/22 — зависи от крайния резултат от преговорите по 2021/0204 (COD).

10а) Приложение Ia¹⁷ се заличава;

11) В приложение IV, част Б, в края на петия параграф се вмъква следното изречение:

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

Член 2

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 те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

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

¹⁷ Въведено с решението за уведомление във формулировката, одобрена от Корепер в документ 9366/22.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател
