



Брюксел, 12 декември 2017 г.
(OR. en)

15640/17

Междуинституционално досие:
2017/0017 (COD)

CODEC 2057
CLIMA 348
ENV 1059
AVIATION 189
MI 949
IND 374
ENER 509
PE 103

ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за прилагането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г. — Резултати от първото четене в Европейския парламент, (Страсбург, 11—14 декември)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

В съответствие с разпоредбите на член 294 от ДФЕС и Съвместната декларация относно практическите условия и ред за процедурата на съвместно вземане на решение¹ бяха осъществени редица неформални контакти между Съвета, Европейския парламент и Комисията с оглед на постигането на споразумение по това досие на първо четене, като по този начин се избегне необходимостта от второ четене и помирителна процедура.

¹ ОВ С 145, 30.6.2007 г., стр. 5.

Във връзка с това докладчикът Julie GIRLING (ECR — Обединено кралство) представи от името на Комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните компромисно изменение (изменение 48) на предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за прилагането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г. Това изменение беше договорено по време на посочените по-горе неформални контакти.

II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на 12 декември 2017 г. на пленарно заседание беше прието компромисното изменение (изменение 48) на предложението за регламент. На пленарното заседание също така беше одобрено съвместното изявление на Парламента, Съвета и Комисията. Така измененото предложение на Комисията представлява позицията на Парламента на първо четене, която се съдържа в неговата законодателна резолюция, приложена към настоящата бележка².

Позицията на Парламента отразява предварително договореното между институциите. Ето защо Съветът следва да е в състояние да одобри позицията на Парламента.

Така актът ще бъде приет с формулировката, която съответства на позицията на Парламента.

² Текстът на позицията на Парламента в законодателната резолюция съдържа обозначения на промените, внесени с измененията в предложението на Комисията. Допълненията към текста на Комисията са обозначени с *получер курсив*. Заличеният текст е отбелязан с „■“.

Схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС): запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за прилагането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г. *I**

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 12 декември 2017 г. относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за прилагането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г. (СОМ(2017)0054 – С8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (СОМ(2017)0054),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението (С8-0028/2017),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 31 май 2017 г.³,
 - след консултация с Комитета на регионите,
 - като взе предвид временното споразумение, одобрено от компетентната комисия съгласно член 69е, параграф 4 от своя Правилник за дейността и поетия с писмо от 27 октомври 2017 г. ангажимент на представителя на Съвета за одобряване на позицията на Парламента в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и становищата на комисията по промишленост, изследвания и енергетика и на комисията по транспорт и туризъм (А8-0258/2017),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене⁴;

³ ОВ С 288, 31.8.2017 г., стр. 75.

⁴ Тази позиция заменя измененията, приети на 13 септември 2017 г. (Приетите текстове, P8_TA(2017)0338).

2. одобрява съвместното изявление на Европейския парламент, Съвета и Комисията, приложено към настоящата резолюция;
3. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст или внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
4. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

P8_TC1-COD(2017)0017

Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 12 декември 2017 година с оглед на приемането на Регламент (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета 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



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 комитет⁵,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура⁶,

⁵ ОВ С 288, 31.8.2017 г., стр. 75.

⁶ Позиция на Европейския парламент от 12 декември 2017 г.

като имат предвид, че:

- (1) 21-вата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК) се състоя в Париж от 30 ноември до 12 декември 2015 г. На посочената конференция беше прието международно споразумение за засилване на глобалните действия в отговор на изменението на климата (наричано по-долу „Парижкото споразумение“). В Парижкото споразумение, наред с другото, се определя дългосрочна задача в съответствие с целта повишаването на температурата в световен мащаб да се ограничи значително под 2°C над равнищата от прединдустриалния период, както и да се полагат усилия то да се задържи на 1,5°C над тези равнища. Парижкото споразумение беше одобрено от името на Съюза с Решение (ЕС) 2016/1841 на Съвета⁷. Парижкото споразумение влезе в сила на 4 ноември 2016 г. За да се постигне заложената в него цел, **всички сектори ще трябва да дадат своя принос** и страните ще подготвят, обявят и поддържат последователни национално определени приноси (НОП). **Съответно следва да бъдат предприети действия и в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) за намаляване на емисиите от международното въздухоплаване.**
- (2) **Опазването на околната среда е едно от най-важните предизвикателства, пред които е изправен Съюзът.** Целите на Съюза в областта на околната среда, посочени в член 191 от Договора за функционирането на Европейския съюз, са опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда, защита на здравето на хората, разумно и рационално използване на природните ресурси, както и насърчаване, на международно равнище, на мерки за справяне с регионални или световни проблеми на околната среда, и по-специално борбата с изменението на климата.

⁷ Решение (ЕС) 2016/1841 на Съвета от 5 октомври 2016 г. за сключване, от името на Европейския съюз, на Парижкото споразумение, прието по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 1).

- (3) В заключенията си от 23—24 октомври 2014 г. Европейският съвет утвърди като обвързваща цел постигането до 2030 г. на вътрешно намаление на емисиите на парникови газове с най-малко 40% спрямо равнищата от 1990 г. На 6 март 2015 г. Съветът официално одобри този принос на Съюза и неговите държави членки да представлява техният планиран НОП в рамките на Парижкото споразумение. В заключенията си от октомври 2014 г. Европейският съвет посочи, че целта трябва бъде постигната с колективните усилия на Съюза по възможно най-разходно ефективния начин, като се предвижда до 2030 г. намаленията в секторите на системата на Европейския съюз за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) и извън нея да възлязат съответно на 43% и 30% спрямо равнищата от 2005 г. За постигането на тези намаления на емисиите е необходим приносът на всички сектори на икономиката. *Комисията следва да улеснява обмена на добри практики и изводи от опита между държавите членки в сектора на мобилността с ниски емисии.*

(4) *Добре функциониращата, реформирана СТЕ на ЕС с усъвършенстван инструмент за стабилизиране на пазара ще бъде основното европейско средство за постигане на посочената в заключенията на Европейския съвет от октомври 2014 г. цел за 40% намаление, с линеен коефициент и безплатно разпределение на квотите след 2020 г. Тези разпоредби следва да са съобразени с целите на Съюза по отношение на климата и на неговите ангажименти в рамките на Парижкото споразумение. Делът на квотите, които се разпределят чрез търг, следва да бъде посочен в процентно изражение в Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁸, за да се подобри сигурността при планирането във връзка с инвестиционните решения, да се повиши прозрачността, да се сведе до минимум изместването на въглеродни емисии и цялостната система да стане по-проста и лесно разбираема. Като част от редовното докладване съгласно Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁹, Комисията следва да изготви оценка на резултатите от диалога за улесняване от 2018 г. Разпоредбите на Директива 2003/87/ЕО следва да бъдат предмет на преглед в зависимост от развитието в международен план и положените усилия за постигане на целите по Парижкото споразумение, включително първия глобален преглед през 2023 г. и глобалните прегледи на всеки пет години след това, чиято цел е да послужат за определяне на бъдещите НОП.*

⁸ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

⁹ Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2013 г. относно механизъм за мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове и за докладване на друга информация, свързана с изменението на климата, на национално равнище и на равнището на Съюза и отмяна на Решение № 280/2004/ЕО (ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 13).

- (5) Съюзът и неговите държави членки още от 1997 г. бележат напредък към постигането на международно споразумение за намаляване на въздействията на парниковите газове от въздухоплаването, а от 2008 г. имат действащо законодателство, което има за цел ограничаване на въздействията на авиационните дейности върху изменението на климата чрез функциониращата от 2005 г. СТЕ на ЕС. **В своето решение от 21 декември 2011 г.¹⁰ Съдът на Европейския съюз постанови, че включването със законодателството от 2008 г. на авиационните дейности в СТЕ на ЕС в съответствие с Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹¹ не нарушава международното право.** За да се улесни напредъкът в рамките на ИКАО, ЕС два 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 Европейското икономическо пространство (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) № 421/2014 на Европейския парламент и на Съвета¹², ограничи задълженията за спазване на изискванията до полетите в рамките на ЕИП през периода 2013—2016 г., като предвиждаше евентуални промени в обхвата на системата по отношение на дейността до и от летища, разположени извън ЕИП, от 1 януари 2017 г. нататък след прегледа, предвиден в посочения регламент.

¹⁰ **Решение на Съда на ЕС от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America and Others/ Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.**

¹¹ 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).

¹² Регламент (ЕС) № 421/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността, с оглед на изпълнението до 2020 година на международно споразумение за прилагане на единна, основана на пазара глобална мярка за емисиите от международната авиация (ОВ L 129, 30.4.2014 г., стр. 1).

- (6) *Работата на ИКАО по пазарна мярка за емисиите от международното въздухоплаване е един елемент от т. нар. „пакет от мерки“ за постигане на амбициозната цел за въглеродно неутрален растеж от 2020 г. и следва да бъде допълнена от напредък в прилаганите в управлението на въздушното движение и задвижването технологии. Постоянното разработване на стратегии и програми за научни изследвания ще бъде от основно значение за технологичните иновации и оперативните подобрения, необходими с цел надхвърляне на целта за въглеродно неутрален растеж от 2020 г. и постигане на намаление в абсолютно изражение на емисиите за целия сектор.*
- (7) *На равнището на Съюза бяха приети редица мерки, които имат за цел да се предотврати разпокъсаността на европейското въздушно пространство, за да се подобри потокът на въздушното движение и контролът на използването на въздушното пространство, като по този начин се намалят емисиите. Държавите членки отново поеха ангажимент за изпълнението на концепцията за Единно европейско небе при отчитане на очаквания растеж в обема на въздушния трафик през следващите години. За да се постигне напредък в управлението на въздушното движение, е необходимо ускоряване на изграждането на съвместното предприятие за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR). Други мерки, като използването на ГНСС за спътникова навигация, съвместните технологични инициативи като „Чисто небе I“ и „Чисто небе II“ и научноизследователските програми на Съюза, като „Хоризонт 2020“ и следващите програми, също ще допринесат за повишаване на ефективността и за намаляване на емисиите от въздухоплаването.*

- (8) Предвид приетата на 39-ата сесия на Асамблеята на ИКАО през октомври 2016 г. резолюция, която предвижда от 2021 г. да се прилага глобална, основана на пазара мярка за компенсирание на емисиите от международното въздухоплаване над равнищата от 2020 г., ■ се планира през 2018 г. ИКАО да приеме стандарти и препоръчителни практики, чрез които да се допълни резолюцията и да се прилага глобалната система. При все това, за конкретното въвеждане на системата в действие ще бъде необходимо членуващите в ИКАО държави да предприемат вътрешни мерки. Необходимо е ИКАО да разработи и механизми за управление, включително регистрационна система. Във връзка с това, **за да се насърчи активната работа на ИКАО и да се улесни въвеждането в действие на схемата на ИКАО**, срокът на съществуващата дерогация от задълженията по СТЕ на ЕС за полетите до и от трети държави следва да бъде удължен **до 31 декември 2023 г., като преди това бъде извършен преглед, за да може да бъде натрупан опитът, необходим за прилагането на** схемата на ИКАО. В резултат на удължаването на срока на дерогацията, количеството на квотите, които се разпределят чрез търг и които се издават безплатно, включително от специалния резерв, следва да **остане** пропорционално на намаляването на задължението за връщане на квоти. **От 1 януари 2021 г. нататък броят на квотите, издавани на операторите на въздухоплавателни средства, следва да намалява всяка година в съответствие с коефициента на линейно намаление, приложим за всички други сектори в СТЕ на ЕС, в зависимост от прегледа на прилагането на схемата на ИКАО.** Прегледът ще бъде подготвен при пълно спазване на насоките за по-добро регулиране, като се провеждат подходящи консултации с всички заинтересовани страни, включително държавите членки. **Неразпределените квоти от специалния резерв следва да продължат да бъдат отменяни.**

(9) *Приходите от търгове на квоти или тяхната парична равностойност следва да се използват за справяне с изменението на климата в Съюза и в трети държави, наред с останалото, за намаляване на емисиите на парникови газове, за адаптиране към въздействието от изменението на климата в Съюза и в трети държави, по-специално в развиващите се държави, за финансиране на научноизследователска и развойна дейност за смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към тях, включително в областта на авиониката, въздушния транспорт и устойчивите алтернативни горива във въздухоплаването, за намаляване на емисиите чрез транспорт с ниски мисии, както и за покриване на разходите за управление на СТЕ на ЕС. Държавите членки, които използват тези приходи за съфинансиране на научни изследвания и иновации, следва да обърнат специално внимание на програмите или инициативите в рамките на Деветата рамкова програма за научни изследвания (РП9). Осигуряването на прозрачност относно използването на приходите от търгове на квоти съгласно Директива 2003/87/ЕО посредством представянето на доклади от държавите членки в съответствие с член 17 от Регламент (ЕС) № 525/2013 е от съществено значение за изпълнението на ангажиментите на Съюза.*

(10) Екологосъобразността на СТЕ на ЕС следва да бъде защитена от риска от погасяване на задълженията към операторите на въздухоплавателни средства и другите оператори, регулирани от дадена държава членка. Поради тази причина квотите, издадени от такава държава членка, следва да могат да се използват само ако няма опасност задълженията за връщане на квоти за емисии да бъдат погасени по начин, който да засяга неблагоприятно екологосъобразността на СТЕ на ЕС. На Комисията следва да бъде предоставено правомощието да предприема необходимите мерки за съответна защита на екологосъобразността на СТЕ на ЕС. Тези мерки следва да действат, докато не се установи необходимостта от тях не отпадне поради промяна в обстоятелствата.

- (11) Като се има предвид, че някои основни характеристики на глобалната, основана на пазара мярка все още предстои да бъдат разработени и че нейното изпълнение зависи от вътрешното законодателство, прието от *отделните участващи държави и региони, Комисията следва да докладва редовно* на Европейския парламент и на *Съвета относно напредъка в преговорите в рамките на ИКАО, и по-специално относно съответните* инструменти, приети от ИКАО, *включително стандарти и препоръчителни практики*, предприетите от трети държави действия за изпълнението на глобалната, основана на пазара мярка *за периода 2021—2035 г., усилията за установяване на амбициозни и обвързващи мерки с цел постигане на дългосрочната цел на сектора на въздухоплаването за намаляване наполовина на емисиите на CO₂ до равнищата от 2005 г. до 2050 г.,* както и другите съответни промени в международен план и *приложими инструменти*, като например правилата в рамките на РКООНИК и Парижкото споразумение относно пазарите и отчитането на въглеродни емисии. *След като има яснота относно естеството и съдържанието на инструментите на ИКАО и преди началото на изпълнението на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО, Комисията следва да представи доклад, в който* да обсъди по какъв начин тези инструменти да бъдат въведени в законодателството на Съюза посредством преразглеждане на *Директива 2003/87/ЕО. Ако е целесъобразно,* в него Комисията следва допълнително да разгледа *и* правилата, приложими за полетите в рамките на ЕИП. *При това в своя доклад Комисията следва да отрази необходимостта от осигуряване на съгласуваност с правото на Съюза, по-специално от избягване на всяко нарушение на условията за конкуренция и свеждане до минимум на всяка ненужна административна тежест за държавите членки и операторите на въздухоплавателни средства.* Ако е целесъобразно, Комисията следва да приложи към своя доклад предложение до Европейския парламент и до Съвета, съгласувано с целта за осигуряване на приноса на въздухоплаването за изпълнението на поетия от Съюза ангажимент за намаляване на емисиите на парникови газове в цялата икономика до 2030 г.

(12) *За целите на подготовката за изпълнението на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО е необходимо във възможно най-кратки срокове да бъдат осигурени съответните данни за емисиите от авиационни дейности. Тези емисии следва да бъдат наблюдавани, докладвани и проверявани в съответствие със същите принципи, както тези, които се прилагат по отношение на мониторинга, докладването и проверката на емисиите от авиационни дейности съгласно Директива 2003/87/ЕО. Съответно Комисията следва да приеме разпоредби за мониторинг, докладване и проверка за целите на изпълнението на глобалните, основани на пазара мерки на ИКАО, които избягват всяко нарушение на конкуренцията. Тези разпоредби следва да са съобразени с принципите, залегнали в регламента, посочен в член 14, параграф 1 от Директива 2003/87/ЕО, и следва да гарантират, че представените доклади за емисии са проверени в съответствие с принципите на проверка и критериите, посочени в член 15 от същата директива. Тези разпоредби следва да бъдат приети съгласно процедурата, приложима по отношение на мониторинга, докладването и проверката съгласно Директива 2003/87/ЕО.*

- (13) *Въздухоплаването оказва влияние върху климата и чрез отделяне на азотни оксиди, водни пари и сулфатни частици и частици от сажди на голяма надморска височина, което според научните изследвания би могло да има значително въздействие върху климата. Според оценка на Междуправителствената експертна група по изменението на климата понастоящем общото въздействие на въздухоплаването върху климата е от два до четири пъти по-голямо, отколкото само въздействието от неговите предишни емисии на въглероден диоксид. До постигането на научен напредък в тази област следва да се предприемат действия в рамките на възможното по отношение на всички видове въздействие на въздухоплаването. В Директива 2008/101/ЕО беше предвидено през 2008 г. Комисията да представи предложение във връзка с азотните оксиди. Въпреки свързаните с това технически и политически трудности Комисията следва да ускори действията си в това отношение. Следва също така да се насърчават научните изследвания, във връзка с образуването на кондензационни следи, известни още като инверсионни следи, и тяхното развитие в перестите облаци, с по-малките преки въздействия на сулфатните аерозоли и саждите, както и с ефективните мерки за смекчаване на вредните последици, включително оперативните и техническите мерки.*
- (14) С цел опростяване и за да се облекчат административните задачи за **проверката на емисиите на операторите на въздухоплавателни средства с емисии под 3000 тона CO₂ годишно от полети в рамките на ЕИП следва да се прилага инструментът за малки емитери, одобрен с Регламент (ЕС) № 606/2010 на Комисията¹³**. Следва да продължи да се приема, че нетърговските оператори на въздухоплавателни средства, чиито емисии са под 1000 тона CO₂ годишно, изпълняват изискванията на Директива 2003/87/ЕО за допълнителен период от 10 години, през който следва да бъдат разработени мерки, така че в бъдеще всички оператори да допринасят за намаляването на емисиите.

¹³ 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).

- (15) *Доколкото целите на настоящия регламент, а именно да бъде продължено действието на действащите ограничения на обхвата за авиационните дейности до 31 декември 2023 г. и да се подготви въвеждането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г. нататък, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради неговите обхват и последици 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, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.*
- (16) Обезпечаването на правна сигурност за операторите на въздухоплавателни средства и за националните органи е от основно значение предвид посочения в Директива 2003/87/ЕО краен срок за връщане на квоти — 30 април 2018 г. Съответно настоящият регламент следва да се влезе в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
- (17) Поради това Директива 2003/87/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1) **В член 3в се вмъква следният параграф:**

„3а. След 31 декември 2023 г. всяко разпределение на квоти за авиационни дейности към и от летища, намиращи се в държави извън Европейското икономическо пространство (ЕИП), е предмет на прегледа, посочен в член 28б.“

2) **В член 3г, параграф 2 се заменя със следното:**

„2. От 1 януари 2013 г. 15% от квотите се разпределят чрез търг. Комисията извършва проучване на възможностите на сектора на въздухоплаването да прехвърли към клиентите си разходите за CO₂ във връзка със СТЕ на ЕС и разработената от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) глобална, основана на пазара мярка. В проучването се оценяват възможностите на сектора на въздухоплаването да прехвърля разходите за необходимите единици емисии в сравнение с възможностите на промишлените отрасли и сектора на енергетиката, с цел да се направи предложение за увеличаване на процента на разпределяните чрез търг квоти съобразно прегледа, посочен в член 28б, параграф 2, като се вземе предвид анализът на прехвърлените разходи и се отчете сближаването с другите сектори, както и конкуренцията между различните видове транспорт.“

3) В член 3г, параграф 4 се заменя със следното:

„4. Всички приходи от търгове на квоти следва да се използват за целите на борбата с изменението на климата в Съюза и в трети държави — наред с другото, за намаляване на емисиите на парникови газове, за адаптиране към въздействието на изменението на климата в Съюза и в трети държави, по-специално в развиващите се държави, за финансиране на научноизследователска и развойна дейност за смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към тях, включително по-специално в областта на авиониката и въздушния транспорт, за намаляване на емисиите чрез транспорт с ниски емисии, както и за покриване на разходите за управление на СТЕ на ЕС. Приходите от търговете следва също така да се използват за финансиране на съвместни проекти за намаляване на емисиите на парникови газове от сектора на въздухоплаването, например съвместното предприятие за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR) и съвместните технологични инициативи „Чисто небе“, и всички инициативи, които дават възможност за широко използване на ГНСС за спътникова навигация и на оперативно съвместими способности във всички държави членки, и по-специално проекти, които подобряват авионавигационната инфраструктура, предоставянето на авионавигационно обслужване и използването на въздушното пространство. Приходите от търгове могат да се използват и за финансиране на вноските в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и за мерки за предотвратяване на обезлесяването. Държавите членки, които използват тези приходи за съфинансиране на научни изследвания и иновации, следва да обърнат специално внимание на програмите или инициативите в рамките на Деветата рамкова програма за научни изследвания (РП9). Прозрачността при използването на приходите от търгове на квоти съгласно настоящата директива е изключително важна за изпълнението на ангажиментите на Съюза.

Държавите членки информират Комисията за действията, които предприемат в съответствие с първа алинея от настоящия параграф“

4) *В член 12, параграф 3 се заменя със следното:*

„3. За периода до 31 декември 2020 г. държавите членки гарантират, че до 30 април всяка година операторът на всяка инсталация връща определен брой квоти, различни от квотите, издадени съгласно глава II, който е равен на общото количество емисии на тази инсталация през предходната календарна година, като това е проверено в съответствие с член 15, както и че тези квоти впоследствие са отменени. От 1 януари 2021 г. държавите членки гарантират, че до 30 април всяка година операторът на всяка инсталация връща определен брой квоти, равен на общото количество емисии от тази инсталация през предходната календарна година, като това е проверено в съответствие с член 15, както и че тези квоти впоследствие са отменени, в зависимост от прегледа, посочен в член 28б.“

5) *В член 12 преди параграф 3а се вмъква следният параграф:*

„3-а. Когато е необходимо и за времето, за което е необходимо с оглед да се защити екологосъобразността на СТЕ на ЕС, на операторите на въздухоплавателни средства и на другите оператори в СТЕ на ЕС се забранява да използват квоти, издадени от държава членка, по отношение на която съществуват задължения, чието действие спрямо операторите на въздухоплавателни средства и другите оператори ще бъде погасено. Правният акт, посочен в член 19 включва мерките, необходими в случаите, посочени в настоящия параграф.“

6) Член 28а се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Дерогации, приложими преди изпълнението на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО“;

б) параграф 1 се изменя, както следва:

і) букви а) и б) се заменят със следното:

„а) всички емисии от полети до и от летища, намиращи се в държави извън ЕИП, през всяка календарна година от 1 януари **2013 г. до 31 декември 2023 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 Договора за функционирането на Европейския съюз, 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 .“

іі) буква в) се заличава;

в) параграф 2 се ■ заменя със следното:

„2. **Чрез дерогация от членове 3д и 3е, на операторите на въздухоплавателни средства, които се ползват от дерогациите, предвидени в параграф 1, букви а) и б) от настоящия член, всяка година се издават безплатни квоти, като броят на безплатните квоти се намалява пропорционално на намалението на задължението за връщане на квоти, предвидено в посочените букви.**

Чрез дерогация от член 3е, параграф 8 квотите, които не са разпределени от специалния резерв, се отменят.

От 1 януари 2021 г. към броя на квотите, **разпределени на операторите на въздухоплавателни средства**, се прилага линейният коефициент, посочен в член 9, **в зависимост от прегледа, посочен в член 28б.**

По отношение на дейността през периода от 1 януари 2017 г. до 31 декември 2023 г. държавите членки публикуват преди 1 септември 2018 г. броя на авиационните квоти, разпределени на всеки оператор на въздухоплавателно средство. “

■

г) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Чрез дерогация от член 3г, параграф 3 броят на квотите, които се разпределят чрез търг от всяка държава членка, **по отношение на периода** от 1 януари 2013 г. **до 31 декември 2023 г.** се намалява, така че да съответства на нейния дял от разпределените ѝ авиационни емисии от полети, които не са предмет на дерогациите, предвидени в параграф 1, букви а) и б) от настоящия член.“

д) **параграф 6 се заменя със следното:**

„6. **Чрез дерогация от членове 3ж, 12, 15 и 18а, когато оператор на въздухоплавателно средство има общи годишни емисии под 25 000 тона CO₂ или когато оператор на въздухоплавателно средство 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 средството 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 емитери.**

* **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).**“

е) параграф 7 се заменя със следното:

„7. 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 това споразумение.“

ж) *параграф 8 се заличава;*

7) Вмъкват се *следните* членове:

„Член 28б

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

1. ***Преди 1 януари 2019 г. и на редовни интервали 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: i) съответните инструменти на ИКАО, включително стандартите и препоръчителните практики; ii) одобрените от Съвета на ИКАО препоръки, свързани с глобалната, основана на пазара мярка; iii) въвеждането на глобален регистър; iv) 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.; v) последиците от резервациите от трети държави; както и vi) относно други промени и приложими инструменти*** в международен план.

В съответствие с глобалния преглед по РКООНИК Комисията докладва и относно усилията за изпълнение на амбициозната дългосрочна цел на сектора на въздухоплаването за намаляване наполовина до 2050 г. на емисиите на CO₂ от въздухоплаването в сравнение с тези от 2005 г.

2. *В срок от 12 месеца от приемането на съответните инструменти от ИКАО и преди въвеждането в действие на глобалната, основана на пазара мярка, Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, в който разглежда по какъв начин тези инструменти могат да бъдат въведени в правото на Съюза чрез преразглеждане на настоящата директива. Когато е целесъобразно, в този доклад Комисията разглежда и правилата, приложими за полетите в рамките на ЕИП. В доклада се анализират също така амбицията и цялостната екологосъобразност на глобалната, основана на пазара мярка, включително нейната обща амбиция по отношение на целите по Парижкото споразумение, равнището на участие, нейната изпълнимост, прозрачност, санкциите за нарушение, процедурите за участие на обществеността, качеството на компенсационните кредити, мониторинга, докладването и проверката на емисиите, регистрите, отчетността, както и правилата за използване на биогорива. Освен това в доклада се разглежда въпросът дали е необходимо преразглеждане на разпоредбите, приети съгласно член 28в, параграф 2е.*
3. Когато е целесъобразно, Комисията прилага към доклада, *посочен в параграф 2 от настоящия член*, предложения до Европейския парламент и до Съвета за изменение, заличаване, удължаване или замяна на дерогациите, предвидени в член 28а, които са съобразени с поетия от Съюза ангажимент за намаляване на емисиите на парникови газове в цялата икономика до **2030 г. с цел гарантиране на екологосъобразността и ефективността на действията на ЕС в областта на климата.**

Член 28в

Разпоредби относно мониторинга, докладването и проверката за целите на глобалната, основана на пазара мярка

1. Комисията приема разпоредби за подходящ мониторинг, докладване и проверка на емисиите за целите на изпълнението на глобалната, основана на пазара мярка **на ИКАО, по всички обхванати от нея маршрути**. Тези разпоредби се основават на **съответните инструменти, приети в рамките на ИКАО, избягват всяко нарушение на конкуренцията, съобразени са с принципите, заложен в регламента, посочен в член 14, параграф 1, и гарантират, че представените доклади за емисиите се проверяват в съответствие с принципите и критериите за проверка, посочени в член 15.**
2. **Разпоредбите, посочени в параграф 1 от настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата, посочена в членове 14 и 15.**

8) **В член 30 се добавя следният параграф:**

„4а. Преди 1 януари 2020 г. Комисията представя актуализиран анализ на несвързаните с CO₂ въздействия на въздухоплаването, придружен, ако е целесъобразно, от предложение относно най-добрия начин за преодоляване на тези въздействия.“

9) В приложение I, буква к) годината „2020“ се заменя с „2030“.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в ... на ... година.

За Европейския парламент

За Съвета

Председател

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ ЗАКОНОДАТЕЛНАТА РЕЗОЛЮЦИЯ

СЪВМЕСТНО ИЗЯВЛЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА И КОМИСИЯТА

Резултатите от работата на ИКАО по прилагането на глобалната, основана на пазара мярка, са от ключово значение за нейната ефективност и за бъдещия принос на сектора на въздухоплаването за постигането на целите по Парижкото споразумение. Важно е държавите — членки на ИКАО, операторите на въздухоплавателни средства и гражданското общество да продължават да бъдат ангажирани с работата на ИКАО. В този контекст ще бъде необходимо ИКАО да действа при пълна прозрачност и да установи диалог с всички заинтересовани страни, за да ги информира своевременно за напредъка и решенията.
