

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

A6-0220/2008

4.6.2008

*****II**

ПРОЕКТОПРЕПОРЪКА ЗА ВТОРО ЧЕТЕНЕ

относно общата позиция, приета от Съвета с оглед на приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността
(5058/2008 – С6-0177/2008 – 2006/0304(COD))

Комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

Докладчик: Peter Liese

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
мнозинство от подадените гласове
- **I Процедура на сътрудничество (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- **II Процедура на сътрудничество (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- *** Одобрение
мнозинство от всички членове на Парламента, освен в случаите по членове 105, 107, 161 и 300 от Договора за ЕО и член 7 от Договора за ЕС
- ***I Процедура на съвместно вземане на решение (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- ***II Процедура на съвместно вземане на решение (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- ***III Процедура на съвместно вземане на решение (трето четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на съвместния проект

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено от Комисията.)

Изменения на законодателен текст

Измененията, внесени от Парламента, се обозначават в **получер курсив**. В случай на акт за изменение, дословно възпроизведените части от съществуваща разпоредба, която Парламентът желае да измени, а Комисията не е променила, се отбелязват с **получер** шрифт. Евантуални заличавания, които засягат такива пасажи, се обозначават по следния начин: [...]. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните специализирани отдели и се отнася до частите от законодателния текст, за които е предложено изменение с цел изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в дадена езикова версия). Поправките от този вид подлежат на съгласуване между съответните служби.

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5	
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	42
ПРОЦЕДУРА.....	47

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно общата позиция, приета от Съвета с оглед на приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността (05058/2008 – С6-0177/2008 – 2006/0304(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: второ четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид общата позиция на Съвета (05058/2008 – С6-0177/2008),
 - като взе предвид своята позиция на първо четене¹ относно предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2006)0818),
 - като взе предвид член 251, параграф 2 от Договора за ЕО,
 - като взе предвид член 62 от своя правилник,
 - като взе предвид препоръката за второ четене на комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните (А6-0220/2008),
1. одобрява общата позиция във вида, в който е изменена;
 2. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията.

Изменение 1

**Обща позиция на Съвета – акт за изменение
Съображение 5 а (ново)**

Обща позиция на Съвета

Изменение

***(5a) През февруари 2007 г.
Европейският парламент прие
резолюция относно изменението на
климата, в която той посочва целта
повишаването на средната глобална
температура да се ограничи до 2°C в
сравнение с преиндустриалните
равнища, настоятелно призовава ЕС
да продължи да изпълнява водещата***

¹ Приети текстове от 13.11.2007 г., P6_TA(2007)0505.

си роля в преговорите с оглед на създаването на международна рамка за изменението на климата за периода след 2012 г. и да поддържа високото равнище на амбиция в бъдещите дискусии с международните си партньори, както и подчертава, че е необходимо до 2020 г. да се постигне общо намаление от 30% за всички индустриални страни в сравнение с нивата на емисиите от 1990 г. с оглед до 2050 г. да се постигне намаление от порядъка на 60 до 80%;

Обосновка

The position of the European Parliament on climate change should be reflected in the recitals to the Directive.

Изменение 2

**Обща позиция на Съвета – акт за изменение
Съображение 10 а (ново)**

Обща позиция на Съвета

Изменение

(10а) За да допринесе за намаляване на емисиите от въздухоплавателните средства, Комисията следва до 2009 г. да извърши анализ на възможността за определяне на стандарти за емисиите от двигатели на въздухоплавателни средства.

(изменение 2, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 2).

Изменение 3

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 11 а (ново)

Обща позиция на Съвета

Изменение

(11а) Освен икономическите инструменти, съществува значителен потенциал за намаляване на емисиите чрез технологични и оперативни подобрения , които сега следва да бъдат разработени в по-голяма степен, отколкото в миналото.

(изменение 3, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 3).

Изменение 4

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 11 б (ново)

Обща позиция на Съвета

Изменение

(11б) По-ефективното управление на въздушния транспорт може само по себе си да намали с до 12% количеството изразходвано гориво и по този начин да допринесе за намаляване на емисиите на CO₂. Следователно Единното европейско небе и проектът за изследвания в областта на въздушното движение в рамките на Единното европейско небе („SESAR“) следва да се осъществят възможно най-скоро и най-ефективно. По-специално задачата на държавите-членки и на Общността е бързо и решително да изградят функционални и гъвкави блокове във въздушното пространство и да въведат гъвкаво използване на

въздушното пространство, в тясна консултация със съответните потребители на въздушното пространство. В тази насока следва да се подкрепи Атлантическата инициатива за оперативна съвместимост за намаляване на емисиите (AIRE), договорена между ЕС и Федералната въздухоплавателна администрация на САЩ.

(изменение 4, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 4).

Изменение 5

**Обща позиция на Съвета – акт за изменение
Съображение 11 в (ново)**

Обща позиция на Съвета

Изменение

(8в) Научните изследвания, развойната дейност и технологиите са ключът към иновациите и към постигането на допълнително намаляване на авиационните емисии. Производителите на въздухоплавателни средства и двигатели, както и производителите на горива се призовават да проучат и въведат промени в съответните си области, които биха допринесли в значителна степен за ограничаване на въздействието на въздухоплаването върху климата. Общността следва да продължи да оказва подкрепа за съвместната технологична инициатива „Чисто небе“ в контекста на Седмата рамкова програма за научни изследвания, чиято цел е радикално да се подобри въздействието на въздушния транспорт върху околната среда. Общността следва да продължава да

оказва силна подкрепа за дейността на ACARE (Консултативен съвет за въздухоплавателни изследвания в Европа) и по-специално за Стратегическата програма за научни изследвания, която поставя като цел намаляване на емисиите от въздушния транспорт с 50 % за въглеродния диоксид на пътничкилометър и с 80% за азотния оксид до 2020 г.

(изменение 5, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 5).

Изменение 6

**Обща позиция на Съвета – акт за изменение
Съображение 11 г (ново)**

Обща позиция на Съвета

Изменение

(11г) Субсидиите за летища в някои случаи предоставят неправилни стимули по отношение на емисиите на парникови газове. Следователно Комисията трябва изцяло да съблюдава действащото законодателство в областта на конкуренцията.

(изменение 6, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 6). This amendment was a compromise that replaced a more demanding amendment by the rapporteur.

Изменение 7

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 13 а (ново)

Обща позиция на Съвета

Изменение

(13а) Следва да се осигури равнопоставеност между летищата и операторите на въздухоплавателни средства. Поради това международните полети към и от ЕС и полетите в границите на ЕС следва да се включат в схемата на Общността от самото начало.

(изменение 8, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 8). The idea of the same starting date for internal flights and intercontinental flights should be underlined because it is a key priority for Parliament and Council.

Изменение 8

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 14

Обща позиция на Съвета

Изменение

(14) От 2012 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността. По този начин схемата на Общността може да послужи като модел за използване на търговия с емисии в целия свят. Ако трета държава приеме мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети до Общността, Комисията следва да разгледа съществуващите възможности за осигуряване на най-добро взаимодействие между схемата на Общността и мерките на тази държава, след провеждане на консултации с нея.

(14) От 2011 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността. Изменението на климата е глобално явление, което изисква глобални решения. Общността счита, че настоящата директива е важна първа стъпка. Страните извън ЕС се приканват да допринесат с идеи в рамките на разискванията за допълнителното разработване на този инструмент. За да се вземат предвид идеите на трети страни, Комисията трябва да бъде в постоянен контакт с тях и преди, и по време на прилагането на

*настоящата директива.
Сключването на едно или повече
двустранни споразумения с една или
повече трети страни биха били първа
стъпка към постигане на всеобщо
споразумение. В случай че ЕС
постигне съгласие с трета страна по
обща схема, която има най-малко
същото положително въздействие
върху околната среда като
настоящата директива, Комисията
може да предложи изменение към
настоящата директива. Така или
иначе Комисията може да предложи
пристигащи полети от трети
държави да не бъдат включвани в
тази схема, ако третата държава
разполага със система, която има
най-малко същата полза за околната
среда като настоящата директива.*

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 64, 71 and 9). It should be made much more clear than it is in the Common Position that Europe does not want to insist on a specific scheme but on the solution of the problem. The development in the United States (Lieberman-Warner Act) and statements of all presidential candidates) show that a bilateral agreement between the EU and the US is a real option.

Изменение 9

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 16

Обща позиция на Съвета

(16) Въздухоплаването оказва въздействие върху световния климат чрез изпускането на въглероден диоксид, азотни оксиди, водни пари, сулфатни частици и частици от сажди. Оценката от МКИК е, че понастоящем цялостното въздействие от въздухоплаването е от два до четири пъти по-голямо, отколкото досегашното въздействие само от емисиите му на въглероден диоксид. Наскоро проведено

Изменение

(16) Въздухоплаването оказва въздействие върху световния климат чрез изпускането на въглероден диоксид, азотни оксиди, водни пари, сулфатни частици и частици от сажди. Оценката от МКИК е, че понастоящем цялостното въздействие от въздухоплаването е от два до четири пъти по-голямо, отколкото досегашното въздействие само от емисиите му на въглероден диоксид. Наскоро проведено

изследване от Общността показва, че цялостното въздействие от въздухоплаването може да е около два пъти по-голямо от въздействието само на въглеродния диоксид. Нито една от тези оценки обаче не отчита неизвестния до голяма степен ефект от перестите облаци. В съответствие с член 174, параграф 2 от Договора, политиката на Общността в областта на околната среда трябва да се основава на принципа на предпазните мерки. **До постигане на научен напредък в тази област**, следва да се предприемат действия в рамките на възможното по отношение на всички видове въздействие на въздухоплаването. **Действия по отношение на емисиите на азотни оксиди ще бъдат предмет на други законодателни актове, за които Комисията ще направи предложение през 2008 г.**

изследване от Общността показва, че цялостното въздействие от въздухоплаването може да е около два пъти по-голямо от въздействието само на въглеродния диоксид. Нито една от тези оценки обаче не отчита неизвестния до голяма степен ефект от перестите облаци. В съответствие с член 174, параграф 2 от Договора политиката на Общността в областта на околната среда трябва да се основава на принципа на предпазните мерки **и поради това** следва да се предприемат действия в рамките на възможното по отношение на всички видове въздействие на въздухоплаването. **Органите за управление на въздушния транспорт следва да прилагат ефективни мерки, за да се избягва образуването на инверсионна следа и перести облаци чрез промяна в модела на полетите, по-специално като гарантират, че ще се избягва преминаване на полети през места, където поради специфични атмосферни условия е възможно да се образуват перести облаци. Освен това те следва активно да насърчават изследванията в областта на образуването на инверсионна следа и перести облаци, включително във връзка с ефективните мерки за ограничаване на вредните последици (например по отношение на горивото, двигателите и управлението на въздушния транспорт), които нямат отрицателно отражение върху други цели, свързани с околната среда. В очакване на нови законодателни предложения на Комисията, насочени конкретно към проблема с емисиите на азотни окиси от въздухоплаването, следва да се използва коефициент на базата на всеки тон въглероден диоксид, изпуснат в атмосферата.**

(изменения 10 и 65, приети на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 10 and 65). It is a key point for the European Parliament to address all climate impacts of aviation in an appropriate way.

Изменение 10

**Обща позиция на Съвета – акт за изменение
Съображение 17 а (ново)**

Обща позиция на Съвета

Изменение

(17а) Независимо от факта, че операторите на въздухоплавателни средства срещат трудности при преминаването към алтернативни (възобновяеми) енергийни източници, секторът на въздухоплаването трябва да постигне значително намаляване на емисиите, което да съответства на набелязаното намаление на емисиите в целия ЕС с от 20 до 30% в сравнение с равнищата, отчетени през 1990 г. За всеки период на поети задължения по схемата на Общността, в която въздухоплаването предстои да бъде включено, в зависимост от референтния период, прилаган за въздухоплаването през съответния период на поети задължения, целта за въздухоплаването следва да се определи на базата на средното ниво на усилията, изисквани от всички други сектори със стационарни източници на емисии във всички държави-членки.

(изменение 13, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 13).

Изменение 11

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 19

Обща позиция на Съвета

(19) Въздухоплаването има принос към цялостното въздействие на човешката дейност върху изменението на климата **и въздействието върху околната среда** на емисиите на парникови газове **от въздухоплавателни средства може да се намали чрез мерки, насочени към справяне с** изменението на климата в ЕС и в трети държави **и към** финансиране на научни изследвания и разработване на начини за ограничаване на вредните последици и за адаптиране. **Решенията, свързани с публичните разходи на национално равнище, се вземат от държавите-членки в съответствие с принципа на субсидиарност. Без да се засяга това правило, приходите от продажбата на квоти чрез търг или равностойната им сума, когато това се налага от задължителни бюджетни принципи на държавите-членки, като единство и универсалност, следва да се използват за намаляване на емисиите на парникови газове, за адаптиране към влиянието на изменението на климата в ЕС и в трети държави, за финансиране на научни изследвания и разработване на начини за ограничаване на вредните последици и за адаптиране, както и за покриване на разходите за администриране на схемата. Тук биха могли да се включат и мерки за насърчаване на екологични видове транспорт.** Тръжната процедура следва да се използва, по-специално, като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и

Изменение

(19) Въздухоплаването има принос към цялостното въздействие на човешката дейност върху изменението на климата. **Постъпленията от търговете за квоти следва да се използват за намаляване** на емисиите на парникови газове **и за адаптиране към въздействието от** изменението на климата в ЕС и в трети държави, **по-специално в развиващите се страни, и за** финансиране на научни изследвания и разработване на начини за ограничаване на вредните последици и за адаптиране, **по-специално в сектора на въздухоплаването.** Тръжната процедура следва да се използва, по-специално, като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и за мерки за предотвратяване на обезлесяването. **С оглед на известно намаляване на тежестта за гражданите, приходите, генерирани от продажбата на квоти чрез търг, следва да бъдат използвани за намаляване на данъците и таксите, наложени върху съобразени с климата транспортни средства като железници и автобуси. Те следва също така да се използват, за да покриват оправданите разходи на държавите-членки, произтичащи от прилагането на настоящата директива.** **Държавите-членки могат също така да използват тези приходи, за да намалят или дори да премахнат всякакви проблеми, свързани с достъпа и конкурентоспособността, възникващи в най-отдалечените региони, както и проблеми, свързани с**

за мерки за предотвратяване на обезлесяването **и улесняване на адаптирането в развиващите се страни. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с използването на приходите, не следва да засягат решения за използването на приходите от продажба на квоти чрез търг в по-широкия контекст на общия преглед на Директива 2003/87/ЕО.**

предоставянето на обществени услуги във връзка с прилагането на настоящата директива. Държавите-членки следва да осведомяват Комисията за мерките, предприети в тази връзка.

Изменение 12

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 21

Обща позиция на Съвета

(21) За да се увеличи икономическата ефективност на схемата, операторите на въздухоплавателни средства следва да могат да използват сертифицирани единици редуцирана емисия (СЕРЕ) и единици редуцирана емисия (ЕРЕ) от дейности по проекти за изпълнение на задълженията за връщане на квоти до определена хармонизирана граница. Използването на СЕРЕ и ЕРЕ следва да съответства на критериите за приемане на използването в схемата за търговия, изложени в настоящата директива.

Изменение

(21) За да се увеличи икономическата ефективност на схемата, операторите на въздухоплавателни средства следва да могат да използват **квоти, предоставени за инсталации в други сектори на схемата за търговия с емисии**, сертифицирани единици редуцирана емисия (СЕРЕ) и единици редуцирана емисия (ЕРЕ) от дейности по проекти за изпълнение на задълженията за връщане на квоти до определена хармонизирана граница. Използването на СЕРЕ и ЕРЕ следва да съответства на критериите за приемане на използването в схемата за търговия, изложени в настоящата директива.

(изменение 15, прието на първо четене)

Обосновка

Corresponds to amendment 15 adopted by Parliament at first reading.

Изменение 13

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 21 а (ново)

Обща позиция на Съвета

Изменение

(21а) Вследствие на настоящата схема за търговия с емисии, високите цени за въглеродния диоксид вече оказват натиск върху промишлеността с високо потребление на енергия. Съществува реална заплаха от прехвърляне на въглеродни емисии, ако в схемата се включи друг значителен отрасъл, който трябва да закупува разрешителни за емисии. За да се избегне прехвърляне на въглеродни емисии от отрасли с високо потребление на енергия като секторите за производство на цимент, вар или стомана, Комисията ще разгледа различни възможности, например въвеждане на секторни цели или приспособяване на граничните такси и ще публикува доклад преди края на 2008 г. за начина, по който следва да се подходи към проблема.

(изменение 16, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 16). In its proposal for the general review of the ETS from January 2008 the Commission announces a study and a proposal to avoid carbon leakage from energy-intensive industry for 2011. To give more security for investment, the analysis and the respective proposal need to be presented as soon as possible.

Изменение 14

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 23 а (ново)

Обща позиция на Съвета

Изменение

(23а) За да се гарантира равното третиране на операторите на въздухоплавателни средства, държавите-членки следва да спазват хармонизираните правила за управление на операторите на въздухоплавателни средства, за които отговарят, в съответствие със специфичните указания, които предстои да бъдат разработени от Комисията.

(изменение 17, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 17).

Изменение 15

Обща позиция на Съвета – акт за изменение Съображение 33 а (ново)

Обща позиция на Съвета

Изменение

(33а) Настоящата директива не следва да възпрепятства държавите-членки по отношение на провеждането или въвеждането на други допълващи и успоредни политики или мерки по отношение на общото въздействие на сектора на въздухоплаването върху изменението на климата.

(изменение 18, прието на първо четене)

Изменение 16

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 3 - буква б

Директива 2003/87/ЕО

Член 3 - буква о) (Директива 2003/87/ЕО)

Обща позиция на Съвета

о) „оператор на въздухоплавателни средства“ означава лице, **което** експлоатира въздухоплавателно средство в момента, в който то извършва авиационна дейност, включена в списъка в приложение I, или, ако **това лице** не е **известно** или **не е посочено от собственика на въздухоплавателното средство** — лицето, което е собственик на въздухоплавателното средство;

Изменение

о) „оператор на въздухоплавателни средства“ означава лице **или организация, идентифицирана с код по ИКАО, която** експлоатира въздухоплавателно средство в момента, в който то извършва авиационна дейност, включена в списъка в приложение I, или, ако **кодът по ИКАО** не е **известен, притежателят на свидетелството за авиационен оператор** или лицето, което е собственик на въздухоплавателното средство. **Това ще изисква наличието на хармонизирана разпоредба в националните авиационни регистри на държавите-членки, за да се гарантира, че във всички случаи, в които това е възможно, се посочва операторът на въздухоплавателното средство, както и неговият собственик, съгласно Конвенцията от Кейптаун за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване;**

(изменение 21, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 21).

Изменение 17

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3в - параграф 1

Обща позиция на Съвета

1. За периода от **1 януари 2012 г.** до 31 декември 2012 г. общото количество квоти, които ще се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства, е равно на **100 %** от историческите авиационни емисии.

Изменение

1. За периода от **1 януари 2011 г.** до 31 декември 2012 г. общото количество квоти, които ще се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства, е равно на **90%** от **сбора на историческите авиационни емисии, умножени по две.**

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 61 and 24).

Изменение 18

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3в - параграф 2

Обща позиция на Съвета

2. За посочения в член 11, параграф 2 период, започващ на 1 януари 2013 г., и **при условие че няма направени изменения в резултат от прегледа, посочен в член 30, параграф 4, за всеки следващ период, общото количество квоти, които ще се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства, е равно на 100 % от историческите авиационни емисии, умножени по броя на годините, включени в съответния период.**

Изменение

2. За посочения в член 11, параграф 2 период, започващ на 1 януари 2013 г., и за всеки следващ период **количеството авиационни квоти, издавани всяка година, ще намалява линейно съобразно общата цел за намаляване на емисии, приложима към емисиите, включени в схемата за търговия с емисии, спрямо годишната стойност, посочена в параграф 1.**

(изменения 13 и 61, приети на първо четене)

Изменение 19

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3г - параграф 1

Обща позиция на Съвета

Изменение

1. В периода, посочен в член 3в, параграф 1, **10 %** от квотите се разпределят чрез търг.

1. В периода, посочен в член 3в, параграф 1, **25%** от квотите се разпределят чрез търг.

(изменение 74, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 74). A higher percentage of auctioning is necessary to avoid distortion of competition. Even though it is a big improvement that allowances will be distributed not by national allocation plans but by benchmarks, every benchmark has advantages for some business models and disadvantages for other business models. A higher percentage of auctioning could balance this effect. A higher percentage of auctioning is also necessary to avoid windfall profits and to make tax cuts for environmental-friendly transport systems possible.

Изменение 20

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3г - параграф 2

Обща позиция на Съвета

Изменение

2. За следващи периоди посоченият в параграф 1 процент квоти, подлежащи на продажба чрез търг, **може да се увеличи като част от общия преглед на настоящата директива.**

2. За следващи периоди посоченият в параграф 1 процент квоти, подлежащи на продажба чрез търг, **се увеличава в съответствие с максималното ниво на продажби чрез търг в други сектори.**

(изменения 75 и 87, приети на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 75 and 87). A higher percentage of auctioning is necessary to avoid distortion of competition. Even though it is a big improvement that allowances will be distributed not by national allocation plans but by benchmarks, every benchmark has advantages for some business models and disadvantages for other business models. A higher percentage of auctioning could balance this effect. A higher percentage of auctioning is also necessary to avoid windfall profits and to make tax cuts for environmental-friendly transport systems possible.

Изменение 21

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3г - параграф 4

Обща позиция на Съвета

4. Държавите-членки определят как ще се използват приходите от продажбата на квотите чрез търг. Тези приходи следва да се използват за справяне с изменението на климата в ЕС и в трети държави, както и за покриване на разходите, направени от администриращата държава-членка във връзка с настоящата директива.

Изменение

4. Приходите от продажбата на квотите чрез търг се използват за **намаляване на емисиите на парникови газове и за адаптиране на въздействието от** изменението на климата в ЕС и в трети държави, **по-специално в развиващите се страни, както и за финансиране на научноизследователска и развойна дейност, особено в сектора на въздухоплаването, с цел ограничаване на вредните последици и адаптиране.** **С оглед на известно намаляване на тежестта за гражданите, приходите, генерирани от продажбата на квотите чрез търг, се използват и за намаляване на данъците и таксите за съобразени с климата транспортни средства като железници и автобуси. Тръжната процедура следва да се използва, по-специално, като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и за мерки за предотвратяване на обезлесяването. Те могат да се използват също за покриване на оправданите разходи на държавите-членки, произтичащи от прилагането на настоящата директива.** **Държавите-членки могат също така да използват приходите, за да намалят или дори да премахнат всякакви проблеми, свързани с достъпа и конкурентоспособността, възникващи в най-отдалечените региони, както и проблеми, свързани с предоставянето на обществени услуги във връзка с прилагането на**

разпоредбите на настоящата директива. Държавите-членки осведомяват Комисията за мерките, приети в съответствие с настоящия параграф.

Обосновка

The text seeks to find a compromise between amendments 11 and 20 on the one hand and amendment 52. It also seeks to accept the idea of the Council to especially mention the Global Energy Efficiency and Renewable Energy Fund and measures to avoid deforestation. This should not be controversial. That is why the Parliament should accept this idea from the Council's text.

Изменение 22

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3д - параграф 5

Обща позиция на Съвета

5. До **28 февруари 2012 г.** и до 28 февруари на всяка следваща година компетентният орган на администрацията държава-членка издава на всеки оператор на въздухоплавателни средства броя квоти, разпределени на този оператор на въздухоплавателни средства за тази година съгласно настоящия член или член 3е.

Изменение

5. До **28 февруари 2011 г.** и до 28 февруари на всяка следваща година компетентният орган на администрацията държава-членка издава на всеки оператор на въздухоплавателни средства броя квоти, разпределени на този оператор на въздухоплавателни средства за тази година съгласно настоящия член или член 3е.

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading. The ENVI Committee proposed 2010. The urgency of limiting greenhouse gas emissions is even more evident than during the first reading.

Изменение 23

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3д - параграф 5 а (нов)

5а. В случай на сливане или поглъщане, в което участват няколко оператора на въздухоплавателни средства за определен период, квотите, които са им разпределени или които те са придобили, се запазват от новото образуване. Ако даден оператор на въздухоплавателни средства прекрати дейността си, съответната държава-членка пуска съответните квоти на вторичния пазар за квоти. В началото на следващата година дялът на квотите, който е все още в наличност, се разпределя изцяло чрез търг, като се вземе предвид общият процент на намаление на разрешените квоти.

(изменение 34, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 34).

Изменение 24

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3д - параграф 5 б (нов)

5б. Въз основа на придобития опит през периода 2011-2012 г. Комисията внася предложение за квотата на разрешителни на емисии, за които секторът на въздухоплаването има разрешение да купи на вторичния пазар за по-общи схеми за разрешителни за емисии на парникови газове.

(изменение 35, прието на първо четене)

Обосновка

Corresponds to amendment 35 adopted by Parliament at first reading.

Изменение 25

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 4

Директива 2003/87/ЕО

Член 3е - параграф 1

Обща позиция на Съвета

1. За всеки посочен в член 3в, параграф 2 период, 3% от общото количество квоти, които ще се разпределят, се заделят в специален резерв за оператори на въздухоплавателни средства:

а) които започват да извършват авиационна дейност, попадаща в приложение I, след годината, за която е осъществен мониторинг и за която са подадени данните за тонкилометрите съгласно член 3д, параграф 1, по отношение на периода, посочен в член 3в, параграф 2; или
б) чиито тонкилометри се увеличават средно с над 18% годишно във времето между годината, за която е осъществен мониторинг и за която са подадени данните за тонкилометрите съгласно член 3д, параграф 1, по отношение на периода,

Изменение

1. За всеки посочен в член 3в, параграф 2 период, 3% от общото количество квоти, които ще се разпределят, се заделят в специален резерв за оператори на въздухоплавателни средства, които започват да извършват авиационна дейност, попадаща в приложение I, след годината, за която е осъществен мониторинг и за която са подадени данните за тонкилометрите съгласно член 3д, параграф 1, по отношение на периода, посочен в член 3в, параграф 2 и чиято дейност не *представлява* изцяло или отчасти продължение на авиационна дейност, извършвана преди това от друг оператор на въздухоплавателни средства.

посочен в член 3в, параграф 2, и втората календарна година на този период;

и чиято дейност **по буква а) или допълнителни дейности по буква б)** не представляват изцяло или отчасти продължение на авиационна дейност, извършвана преди това от друг оператор на въздухоплавателни средства.

Обосновка

The provision introduced by the Council in its common position is counterproductive from an environmental point of view. It is not clear which operator will benefit from them. That is why we propose to delete it.

Изменение 26

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 8

Директива 2003/87/ЕО

Член 11 а - параграф 1 а

Обща позиция на Съвета

1а. При спазване на параграф 3, по време на всеки период, посочен в **член 3в**, държавите-членки позволяват на всеки оператор на въздухоплавателни средства да използва СЕРЕ и ЕРЕ от дейности по проекти. **По време на периода, посочен в член 3в, параграф 1, операторите на въздухоплавателни средства могат да използват СЕРЕ и ЕРЕ, които се равняват на най-много 15 %** от броя на квотите, които се изисква да **върнат** съгласно член 12, параграф 2а.

Изменение

1а. При спазване на параграф 3, по време на всеки период, посочен в **член 11, параграф 2**, държавите-членки позволяват на всеки оператор на въздухоплавателни средства да използва **квоти, издадени съгласно глава III, СЕРЕ и ЕРЕ от дейности по проекти до даден процент** от броя на квотите, които се изисква да **върне** съгласно член 12, параграф 2а, **като този процент е средноаритметичната стойност на процентите, посочени от държавите-членки за използването на СЕРЕ и ЕРЕ за периода в съответствие с параграф 1.** Комисията публикува този процент най-малко шест месеца преди началото на всеки период, посочен в **член 11, параграф 2. Процентът на СЕРЕ и ЕРЕ, използвани за авиационни дейности, се преразглежда**

едновременно с тяхната употреба в други сектори, като част от прегледа на схемата за търговия с емисии.

За следващите периоди процентът се определя в съответствие с процедурата за определяне на използването на СЕРЕ и ЕРЕ от дейности по проекти като част от прегледа на настоящата директива и като се вземе предвид развитието на международния режим за изменението на климата.

Комисията публикува този процент най-малко шест месеца преди началото на всеки период, посочен в **член 3в**.

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading.

Изменение 27

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 10 - буква б)

Директива 2003/87/ЕО

Член 12, параграф 2а а (нов)

Обща позиция на Съвета

Изменение

2аа. Ако няма мерки на Общността, които предоставят стимули за намаляването на изпускането на азотни окиси от въздухоплавателни средства, извършващи авиационна дейност, посочена в приложение I, и които осигуряват същото амбициозно равнище на защита на околната среда като настоящата директива, за целите на параграф 2а и чрез дерогация от разпоредбите на член 3, буква а) количеството въглероден диоксид, което дадена квота, различна от авиационните квоти, СЕРЕ или ЕРЕ, позволява на оператора на въздухоплавателно средство да отдели, се дели на коефициент на въздействие 2.

(изменение 41, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 41).

Изменение 28

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 10 - буква б)

Директива 2003/87/ЕО

Член 12, параграф 2 а б - 2 а г (нов)

Обща позиция на Съвета

Изменение

2аб. Всяка година от операторите на въздухоплавателни средства, които желаят да предадат квоти за целите на параграф 2а, различни от квоти за авиационни емисии, се изисква да представят на администриращата държава-членка потвърдени данни за тонкилометрите за авиационните дейности, изброени в приложение I, изпълнени през същата календарна година.

2ав. Въз основа на данните, които следва да се представят съгласно разпоредбите на член 3, Комисията определя показател за ефективност за всички оператори на въздухоплавателни средства, който се изчислява като се разделят общите емисии от операторите на въздухоплавателни средства на сбора от данните за тонкилометрите. Въз основа на този показател за ефективност за първата година, за която съществуват данни, Комисията публикува целеви показател за ефективност за 2010 г., 2015 г. и 2020 г. на основата на намаление на емисиите на приходи-тонкилометър от 3,5% годишно, което отчита доброволната цел коефициентът на използване на горивото на въздухоплавателните

средства да се подобрява с 3,5% годишно до 2020 г.

2аг. От операторите на въздухоплавателни средства, които през дадена година имат показател за ефективност, по-висок от целевия показател за ефективност, изчислен от Комисията за същата година, се изисква да върнат само квоти за авиационни емисии с цел да изпълнят разпоредбите на параграф 2а.

(изменение 42, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 42). It is very important to make sure the effect of the scheme is not only an economic transfer of money from the airline sector to other sectors but a real reduction of emissions in the airline sector and an improvement in efficiency.

Изменение 29

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 10 - буква б)

Директива 2003/87/ЕО

Член 12 - параграф 2а д (нов)

Обща позиция на Съвета

Изменение

2ад. Като има предвид ангажимента на въздушните оператори за повишаване на коефициента на полезно действие на самолетните двигатели с 50% през 2020 г., Комисията ще докладва на Европейския парламент през 2010 г. и 2015 г. относно осъществения напредък за постигане на тази цел.

(изменение 42, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 42). It is very important to make sure the effect of the scheme is not only an economic transfer of money from the airline sector to other sectors but a real reduction of emissions in the airline sector and an improvement in efficiency.

Изменение 30

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 10 - буква б)

Директива 2003/87/ЕО

Член 12, параграф 2а е (нов)

Обща позиция на Съвета

Изменение

2ае. Когато бъдат събрани достатъчно научни данни, ще бъде предложен подходящ коефициент, който да отчита ефекта от перестите облаци, причинени от авиационна дейност.

(изменение 44, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 44). The scientific evidence does not allow us today to include cirrus clouds in the emissions trading scheme, but as soon as science advances the effect should be included.

Изменение 31

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 15

Директива 2003/87/ЕО

Член 18а - параграф 3 а (нов)

Обща позиция на Съвета

Изменение

3а. С цел осигуряване на равно третиране на операторите на въздухоплавателни средства, Комисията приема специални насоки за хармонизиране на управлението на тези оператори от администрациите държави-членки.

(изменение 45, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 45).

Изменение 32

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 15

Директива 2003/87/ЕО

Член 18б

Обща позиция на Съвета

За да изпълни задълженията си по член 3в, параграф 4 и член 18а, Комисията може да поиска съдействие от Евроконтрол и **в тази връзка може да сключи съответните споразумения с тази организация.**

Изменение

За да изпълни задълженията си по член 3в, параграф 4 и член 18а, Комисията може да поиска съдействие от Евроконтрол и **определя неутрална организация, на която авиокомпаниите пряко ще предоставят данни.**

(изменение 46, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 46).

Изменение 33

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 18

Директива 2003/87/ЕО

Член 25а

Обща позиция на Съвета

1. Когато трета държава приеме мерки за намаляване на въздействието върху изменението на климата на полети, заминаващи от тази държава, които кацат в Общността, Комисията, след като предприеме консултации с тази третата държава и държавите-членки в рамките на комитета, посочен в член 23, параграф 1, разглежда наличните възможности за осигуряване на най-добро взаимодействие между схемата на Общността и мерките на тази държава.

Изменение

1. Общността и нейните държави-членки продължават да се стремят към постигане на споразумение за мерки в световен мащаб за намаляване на емисиите на парникови газове от авиационни дейности. Сключването на двустранни споразумения за обща схема за търговия с емисии за въздухоплаването между ЕС и трети държави или група от трети държави би могло да бъде полезно като първа стъпка за постигане на подобно споразумение в световен мащаб. Комисията ще поддържа

При необходимост Комисията може да приеме изменения, съгласно които полетите, пристигащи от съответната трета държава, да бъдат изключени от списъка с авиационни дейности от приложение I, или да се предвидят други изменения на авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, които се изискват от споразумение съгласно четвъртата алинея. Тези мерки, предназначени да изменят несъществен елементи от настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 23, параграф 3.

Комисията може да внесе в Европейския парламент и в Съвета и предложения за други изменения на настоящата директива.

Комисията може също така, когато е уместно и в съответствие с член 300, параграф 1 от Договора, да внесе в Съвета препоръки за започване на преговори с цел сключване на споразумение със съответната трета държава.

2. Общността и нейните държави-членки продължават да се стремят към споразумение относно глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от авиационни дейности. В контекста на всяко такова споразумение Комисията

постоянен контакт с третите страни преди и по време на прилагането на настоящата директива. Ако ЕС постигне съгласие относно обща схема с трета страна или ако се постигне споразумение относно схема в световен мащаб в светлината на подобни споразумения, Комисията преценява доколко са необходими изменения на настоящата директива във връзка с прилагането ѝ по отношение на оператори на въздухоплавателни средства.

2. Така или иначе след като се консултира с трета страна или с трети страни и с държавите-членки в рамките на комитета, посочен в член 23, параграф 1, Комисията разглежда възможностите за осигуряване на възможно най-добро взаимодействие между схемата на Общността и други схеми, по-специално с цел да се избегне двойното таксуване в случаите, в които трета държава приеме мерки за намаляване на въздействието върху изменението на климата на големите въздухоплавателни средства, които излитат от тази страна и кацат в Общността.

преценява доколко са необходими изменения на настоящата директива във връзка с прилагането ѝ по отношение на оператори на въздухоплавателни средства.

Обосновка

The final goal of our activities is to get a global scheme. As a first step the European Union should agree with third countries on a common scheme. The development in the United States shows that this is a real option.

Изменение 34

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 20

Директива 2003/87/ЕО

Член 30 - параграф 4 - увод

Обща позиция на Съвета

4. До **1 юни 2015 г.** и въз основа на мониторинга и натрупания опит при прилагането на настоящата директива, Комисията прави преглед на действието на настоящата директива по отношение на авиационните дейности от приложение I и може да направи съответните предложения. Комисията взема предвид по-специално:

Изменение

4. До **1 юни 2013 г.** и въз основа на мониторинга и натрупания опит при прилагането на настоящата директива, Комисията прави преглед на действието на настоящата директива по отношение на авиационните дейности от приложение I и може *по целесъобразност* да направи предложения **в Европейския парламент и в Съвета съгласно член 251 от Договора**. Комисията взема предвид по-специално:

Обосновка

The review should be presented earlier and any amendment should be dealt with under codecision procedure.

Изменение 35

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 20

Директива 2003/87/ЕО

Член 30 - параграф 4 - буква в)

Обща позиция на Съвета

Изменение

в) екологичната ефективност на схемата на Общността и степента, в която общото количество квоти, предназначени за разпределяне на операторите на въздухоплавателни средства съгласно член 3в, следва да се намалят в съответствие с общите цели на ЕС за намаляване на емисиите;

заличава се

Обосновка

The extent to which the allowances should be reduced must be fixed in the directive already now..

Изменение 36

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 20

Директива 2003/87/ЕО

Член 30 - параграф 4 - буква г)

Обща позиция на Съвета

Изменение

г) въздействието на схемата на Общността върху сектора на въздухоплаването;

г) въздействието на схемата на Общността върху сектора на въздухоплаването, **по-специално върху конкурентоспособността на европейските авиокомпании и европейските летища в сравнение с например разработването на въздухоплавателни центрове извън ЕС и върху възможното прехвърляне на въглеродни емисии. В това отношение Комисията разглежда също възможността за включване на полетите до крайното местоназначение на пътниците, а не само на полетите до въздухоплавателни центрове;**

Обосновка

The impact of the competitiveness of European airports and airlines should be addressed in

the review. If the scheme is limited to flights which start and land in Europe, some hubs for flights, for example, to Asia could have a competitive advantage. This is especially mentioned for Dubai. The Commission should examine if the passenger flying from, for example, Paris to Shanghai that uses the hub in the Emirates should not be subject to the obligations of the emissions trading scheme for the whole flight and not only for the flight from Paris to Dubai.

Изменение 37

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 1 - точка 20

Директива 2003/87/ЕО

Член 30 - параграф 4 - буква и)

Обща позиция на Съвета

Изменение

и) въздействието от изключването от схемата на Общността на някои полети, извършвани в рамките на задълженията за предоставяне на обществена услуга, наложени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността.*

заличава се

Изменение 38

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Член 2 - точка 1 - алинея 1

Обща позиция на Съвета

Изменение

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива *преди ...* *. Те незабавно информират Комисията за това.

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива *в срок от 6 месеца след влизането в сила на настоящата директива*. Те незабавно информират Комисията за това.

** ОВ: Моля въведете дата - 6 месеца след влизането в сила на настоящата директива.*

Обосновка

The urgency of addressing climate change becomes more and more clear, as for example outlined in the IPCC reports. This is why the transitional period should be as short as possible.

Изменение 39

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 1 - буква б)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 2 - нова алинея

Обща позиция на Съвета

За 2012 г. се включват всички полети, които пристигат на или заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договорът.

Изменение

*От 1 януари 2011 г. се включват всички полети, които пристигат на или заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договорът, **като се взема предвид специфичното положение, свързано с полетитети между крайно отдалечените региони и европейската континентална зона.***

(изменение 78, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 78). The Council proposes to exclude some flights between outermost regions completely from this scheme. This is probably not effective enough for the outermost regions because it covers only a few flights and at the same time will make our scheme internationally easier to attack. That is why the Parliament's wording seems to be more appropriate

Изменение 40

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 1 - буква в)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 2 - таблица - нова категория - буква а)

Обща позиция на Съвета

а) полети, извършвани единствено за

Изменение

заличава се

транспортиране по официален повод на управляващ монарх и най-близките му роднини, на държавни ръководители, правителствени ръководители и министри на държави, които не са държави-членки, когато това е подкрепено от съответното указание за характера на полета в летателния план;

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 51).

Изменение 41

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 1 - буква в)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 2 - таблица - нова категория - буква б)

Обща позиция на Съвета

Изменение

б) военни полети, извършвани от военни въздухоплавателни средства **и** полети на митническите и полицейските служби;

б) военни полети, изпълнявани от военни въздухоплавателни средства, полети на митническите и полицейските служби, **полети с цел издирване и спасяване, както и за оказване на медицинска помощ и на помощ при бедствия, включително противопожарна дейност, разрешени от съответния компетентен орган;**

(изменение 52, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 52).

Изменение 42

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 1 - буква в)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 2 - таблица - нова категория - буква б а) (нова)

Обща позиция на Съвета

Изменение

ба) полети с хуманитарни цели с

мандат на Организацията на обединените нации или на нейните подчинени организации, както и полети за оказване на спешна медицинска помощ, доколкото операторът на въздухоплавателното средство е получил инструкции за тяхното извършване (например от Организацията на обединените нации) или съответното официално разрешение, а именно разрешение за извършване на такива полети в рамките на свидетелството за авиационен оператор;

(изменение 53, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 53).

Изменение 43

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 1 - буква в)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 2 - таблица - нова категория - буква г)

Обща позиция на Съвета

Изменение

г) всички полети, извършвани изключително по правилата за визуални полети, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенцията;

заличава се

(изменение 54, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 54).

Изменение 44

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 1 - буква в)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 2 - таблица - нова категория - буква ж)

Обща позиция на Съвета

ж) полети, извършвани изключително с цел проверка, изпитване или издаване на свидетелство за въздухоплавателното средство **или оборудване, независимо дали е предназначено за летене или за наземна работа;**

Изменение

ж) полети, извършвани изключително с **цел провеждане на научни изследвания или** с цел проверка, изпитване, **класифициране** или издаване на свидетелство за въздухоплавателното средство, **за оборудването или за процедурите за управление на въздушния транспорт, независимо дали са свързани с летателна или наземна дейност; транспортирането на нови въздухоплавателни средства, както и полети за транспортиране, извършени от собственика на въздухоплавателното средство или от негово име в резултат на внезапно предсрочно прекратяване на договор, на неизпълнение на договор, на повторно влизане във владение, или на подобен случай във връзка с лизинг, чартър или друго подобно споразумение;**

(изменения 70 и 79, приети на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 70 and 79). The exclusion of scientific flights is very important because most of these flights are done to reduce CO2 emissions.

Изменение 45

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 1 - буква в)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 2 - таблица - нова категория - буква и)

и) полети, извършвани в рамките на задължения за предоставяне на обществени услуги, наложени в съответствие с Регламент (ЕИО) 2408/92 по маршрути в най-отдалечените региони, определени в член 299, параграф 2 от Договора или по маршрути, при които предложеният капацитет не надвишава 30 000 места на година; и

заличава се

Обосновка

If the European Union wants to include flights from third countries in its Emissions Trading Scheme (ETS), flights within outermost regions should not be exempted from the scheme since this would undermine the international credibility of the European ETS. The Parliament instead proposes to recognize the needs of outermost regions when distributing the revenues from auctioning and when distributing the allowances.

Изменение 46

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 1 - буква в)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 2 - таблица - нова категория - буква й)

й) полети, различни от полетите, извършвани единствено за транспортиране по официален повод на управляващ монарх и най-близките му роднини, на държавни ръководители, **правителствени ръководители и министри на държави-членки, които се извършват от оператори за търговски въздушен превоз, **които в продължение на три последователни четиримесечия извършват по-малко от 243 полета за период и които биха попаднали в тази дейност, при отсъствие на настоящата буква.****

й) полети, различни от полетите, извършвани единствено за транспортиране по официален повод на управляващ монарх и най-близките му роднини **и на държавни ръководители, които се извършват от оператори за търговски въздушен превоз **и за които общите годишни емисии на въглероден диоксид на оператора са под 10 000 тона за календарна година.****

Обосновка

The derogation should be in line with the environmental damage caused by the respective airlines.

Изменение 47

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение I - точка 2 - буква б)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение IV - част Б - буква Б - алинея 4

Обща позиция на Съвета

За целите на изчисляването на полезния товар:

- броят на пътниците е броят на лицата на борда без членовете на екипажа;
- операторът на въздухоплавателни средства може да избере да приложи действителното или стандартното тегло за пътници и регистриран багаж, които се съдържат в документите за теглото и разпределението на товара за съответните полети, или стандартна стойност от **110kg** за всеки пътник и регистрирания му багаж.

Изменение

За целите на изчисляването на полезния товар:

- броят на пътниците е броят на лицата на борда без членовете на екипажа;
- операторът на въздухоплавателни средства може да избере да приложи действителното или стандартното тегло за пътници и регистриран багаж, които се съдържат в документите за теглото и разпределението на товара за съответните полети, или стандартна стойност от **100 kg** за всеки пътник и регистрирания му багаж.

Обосновка

The amendment intends to reestablish the Commission proposal and the Parliament's position in first reading which has been amended by the Council.

Изменение 48

Обща позиция на Съвета – акт за изменение

Приложение - точка 3 - буква б)

Директива 2003/87/ЕО

Приложение I - параграф 14 - алинея 1 а (нова)

Обща позиция на Съвета

Изменение

Общността и държавите-членки гарантират, че работните методи, които проверяващият ще използва, са хармонизирани преди прилагането на

**директивата, както и че нейните
разпоредби се прилагат по еднакъв
начин.**

(изменение 59, прието на първо четене)

Обосновка

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 59).

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

POLITICAL FRAMEWORK

To address climate change is more urgent than ever. However, many of the commitments the European Heads of State and Government agreed on have not been put into practice so far. Since the first debate on the Commission proposal in the ENVI Committee in May 2007 the urgency to limit greenhouse gas emissions, also those from aviation, has become more evident. Almost one year has passed. More than 200 million tonnes of CO₂ have been emitted by activities that should be subject to the directive - more than 50 times higher than the total CO₂ emissions caused by a non-industrialized country like Tanzania.¹ The International Panel on Climate Change (IPCC) has underlined the urgency to act soon. It is high time to speed up the process.

The international community is much more committed to limiting greenhouse gas emissions compared to the situation one year ago. Australia has ratified the Kyoto Protocol and the Bali conference has, despite a lot of shortcomings, agreed on a roadmap to come to a post 2012-agreement in Copenhagen. The participants underlined the objective to "reduce emissions in a range of 25-40 per cent below 1990 levels by 2020" for Annex I Parties.²

Moreover, in the presidential elections in the United States only candidates remain who take a very ambitious approach in favour of the mitigation of climate change.

THE EVALUATION OF THE COMMON POSITION

The Common Position of the Council of Ministers adopted in December does not include many amendments tabled by the European Parliament even though the EP report had been adopted by a huge majority.

From 60 amendments 3 amendments have been adopted completely or in substance. 13 amendments have been adopted partially. The big majority (44 amendments) has not been considered at all by the Council. The main achievement of the Portuguese Presidency was that the Council agreed on anything at all. Three weeks before the Council meeting in December it seemed to be impossible to find a political agreement. Only the political momentum after the conference in Bali made the agreement possible.

¹ Sources: The World Bank Group, Tanzania Data Profile, <http://devdata.worldbank.org/external/CPPProfile.asp?PTYPE=CP&CCODE=TZA>; EEA Technical Report 07/2007: Annual European Union Community Greenhouse Gas Inventory 1990-2005 and Inventory Report 2007. Submission to the UNFCCC Secretariat, http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2007_7/en/Annual%20European%20Community%20greenhouse%20gas%20inventory%201990-2005%20and%20inventory%20report%202007.pdf.

² UNFCCC, Report of the Ad Hoc Working Group on Further Commitments for Annex I Parties under the Kyoto Protocol on its resumed fourth session, held in Bali from 13 to 15 December 2007, advance version, 5 February 2008, p. 5, <http://unfccc.int/resource/docs/2007/awg4/eng/05.pdf>.

This means that a lot of work needs to be done to find a compromise between the Parliament's first reading and the Council. The rapporteur thinks it is necessary to retable all the main amendments adopted by the European Parliament in the first reading. It has to be recognized that the first reading in the Parliament was already a compromise and that big parts of the plenary and for example the environment committee wanted to go much further.

Main political points of the Common Position that need to be changed:

1. How to pave the way for a global agreement

All stakeholders agree that the final goal of the activities should be a substantial global agreement on reducing greenhouse gas emissions from aviation. The Council has referred to this in its Common Position, but major elements of the Parliament's first reading are missing. It is obvious that on the way to a global agreement we need to include other major countries and regions step by step. Here the development in the United States is very impressive. The relevant Committee of the US Senate passed the Lieberman-Warner Act on 5 December 2007. This act, which is supported by the three remaining presidential candidates John McCain, Hillary Clinton and Barack Obama, establishes an ETS including all transport modes, which means also including aviation. The act is quite ambitious, but it is based on a different methodology than the Commission proposal. The rapporteur thinks that the European Union should engage in negotiations with the United States. Obviously it is only possible to get a common scheme after the elections in November. Also discussions with other third countries should be enforced to include more and more parties. This will increase the environmental effect and it will more and more limit any kind of possible distortion of competition for European airlines, airports and regions.

2. Cap

The Council has mainly supported the Commission proposal of a cap of 100 percent. The Parliament asked for a 90 percent cap in the first period. For the second period the Council has included a very soft review clause. The Parliament insists on a downward review in line with the 20 or 30 percent target 2020 with 1990 as the base year. The rapporteur thinks it is necessary now to specify the cap for the period post-2012. It should be in line with the level of ambition that is included in the general ETS after 2013. According to the Commission proposal from 23 January this would mean a reduction of 1.74 percent each year, since this is the reduction that other participants in the ETS will be confronted with.

On the other hand there is a very justified political debate about the Commission proposal's ambition. The ambition of the emissions trading seems to be very high compared to the ambition of the proposal on effort sharing. It seems to be desirable to readjust the two proposals. That is why the rapporteur proposes only a reduction of 1.5 percent each year for the aviation sector.

This would, according to the rapporteur's opinion, involve an increased level of ambition in the legislation on effort sharing.

3. Auctioning

The Council supported a free allocation of 90% of the allowances. Only 10% should be auctioned. The review clause for post-2012 is very soft. According to the Parliament's first reading aviation should start with 25% auctioning and go up to the maximum level of auctioning that is obliged to other participants in the ETS.

4. Starting date

Council and Parliament agree that, contrary to the Commission proposal, intercontinental flights should be included from the beginning. The Parliament voted for 2011 as a compromise (the ENVI Committee was for 2010). The Council wants to postpone the scheme to 2012. Latest scientific reports underline the urgency of the problem so that any delay should be avoided. That is why the rapporteur reintroduces the first reading amendment.

5. Multiplier

The Parliament voted in favour of a multiplier on NO_x which should be in place until a specific legislation on NO_x is adopted. At the moment there is not even a draft of the Commission proposal on the specific legislation available. That is why the multiplier should be established according to the Parliament's first reading.

It is also important to monitor the effects of cirrus clouds and address the question as soon as enough scientific evidence is available.

6. Minimum efficiency standards and gateway

For the Parliament it is very important to avoid a situation where airlines just buy permits from other sectors without improving efficiency and environmental performance of the sector itself. That is why two amendments on efficiency clause and limits on the purchase of allowances from other sectors were adopted. The Council did not consider this point, but it seems to be very important for the credibility of the environmental policy of the European Union.

7. CDM and JI

The limit for CDM has been fixed at 15% by the Council. The Parliament's position was that it should be the average of other participants in the scheme. For post-2013 both institutions agree that it should be adapted to the general review. It has to be discussed whether the amount of CDM foreseen in the general ETS is enough to address the needs of aviation companies. It has to be discussed how the principle of complementarity can be assured.

8. Take-off weight

The Parliament voted for an amendment that would oblige a different scheme (offset scheme) to small aircraft (lower than 20 000 kilos). This is mainly to make the system easier to administer for SMEs. The Council did not accept this amendment but introduced another derogation, the so-called de minimis clause which is more or less saying that companies that

have less than one flight in and out of an EU airport per day should not be covered by the scheme. This derogation has partly another effect. It will mainly exclude small airlines from developing countries from the scheme. Anyhow both derogations partly concern the same operators. The rapporteur proposes to adapt the de minimis clause proposed by the Council and to base it not on flight numbers but on CO₂ emissions because it is the environmental effect that counts.

9. Ultraperipheral regions

The Parliament adopted two amendments to address the needs of ultraperipheral regions. Part of the revenues generated by auctioning should be used to address any possible problems in the outermost regions and the allocation of certificates should take their special situation into account. The Council rejected these two proposals but instead introduced a derogation for some flights between ultraperipheral regions. It needs to be examined if this proposal could cause any problems in the international debate. The rapporteur prefers to stick to the Parliament's position in first reading which would mean: no derogation but addressing the needs of outermost regions in the distribution of revenues and the allocation of allowances.

10. Reserve for growth and new entrants

The Parliament asked for a new entrants reserve and a reserve for fast growing airlines. The idea has been accepted by the Council but has been substantially modified. The rapporteur thinks that in this case the Common Position is acceptable.

11. Revenues generated by auctioning

Maybe the most important difference between Council and Parliament is the question of how the revenues generated by auctioning should be dealt with. The Parliament supported the Commission proposal which gives a clear earmarking of the revenues and we added some substantial points to the Commission proposal like reducing taxes on environmental transport modes and investment in research for technology for clean aircraft. The Council ignored the amendment of the Parliament and explicitly stressed that no kind of earmarking will be accepted.

The rapporteur is fully aware of the political dimension of this question for the Finance Ministers.

On the other hand the Parliament's position is more than justified for legal and political reasons.

Especially the following arguments motivate the rapporteur to retable Parliament's first reading amendment:

- I. If the money generated by auctioning goes to the national budgets without any earmarking and the third countries' needs, e.g. for adaptation, are not addressed, it will be politically more difficult to get support from third countries for our climate policy.
- II. If the result of the scheme is only an increase of the income for the Finance

Ministers and those citizens that behave environmental-friendly, e.g. by using the bus or train instead of the plane, have no benefit, it is more difficult to justify the policy. Tax cuts on environmental-friendly transport modes would be crucial to convince citizens that we are not collecting money but supporting environmental activities.

The same logic applies for investment in research and technology for clean aircrafts. The impression that the scheme mainly collects money for the Finance Ministers and does not address the real problem needs to be avoided.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността
Позовавания	05058/3/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD)
Дата на 1-во четене в ЕП – Номер Р	13.11.2007 г. Т6-0505/2007
Предложение на Комисията	COM(2006)0818 - C6-0011/2007
Дата на обявяване в заседание на получаването на общата позиция	24.4.2008 г.
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 24.4.2008 г.
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Peter Liese 27.2.2007 г.
Разглеждане в комисия	5.5.2008 г.
Дата на приемане	27.5.2008 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 54 –: 4 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Aldis Kuškus, Marie-Noëlle Lienemann, Peter Liese, Jules Maaten, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Inés Ayala Sender, Philip Bushill-Matthews, Milan Gaľa, Umberto Guidoni, Johannes Lebech, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Bart Staes, Lambert van Nistelrooij
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Salvatore Tatarella