



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

ПРОЕКТОДОКЛАД

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета 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 (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

Докладчик: Петер Лизе

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
- *** Процедура на одобрение
- ***I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- ***II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- ***III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

Изменения към проект на акт

Изменения в две колони, внесени от Парламента

Заличаванията се обозначават с *получер курсив* в лявата колона. Заместванията се обозначават с *получер курсив* в двете колони. Новият текст се обозначава с *получер курсив* в дясната колона.

В първия и втория ред на анетката на всяко изменение се посочва съответната част от текста в разглеждания проект на акт. Ако изменението се отнася до съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, анетката съдържа и трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и съответната разпоредба от него.

Изменения, внесени от Парламента под формата на консолидиран текст

Новите части от текста се посочват с *получер курсив*. Заличените части от текста се посочват със символа ■ или се зачеркват. Заместванията се обозначават, като се посочва с *получер курсив* новият текст и се заличава или зачерква заместваният текст.

По изключение не се отбелязват измененията с чисто техническо естество, които се нанасят от службите с оглед изготвянето на окончателния текст.

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5	
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ	23

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета 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 (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и Съвета (COM(2013)0722),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението (C7-0374/2013),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ¹,
 - като взе предвид становището на Комитета на регионите от ...²,
 - като взе предвид член 55 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и становищата на комисията по промишленост, изследвания и енергетика, както и на комисията по транспорт и туризъм (A7-0000/2013),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. изисква от Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

¹ ОВ С 0, 0.0.0000 г., стр. 0/Все още не публикувано в Официален вестник

² ОВ С 0, 0.0.0000 г., стр. 0/Все още не публикувано в Официален вестник

Изменение 1

Предложение за директива Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

(2) Вследствие на това, е желателно временно изискванията, определени в Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴, да се считат за изпълнени, когато се изпълняват задължения по отношение на определен процент от емисиите от полети до и от летища в трети държави. По този начин Съюзът подчертава, че могат да се прилагат изисквания по отношение на определени проценти от емисиите от полети съответно до и от летища в държави от Европейското икономическо пространство (ЕИП), както могат и да се прилагат правни изисквания върху по-голям дял от емисиите от полети до и от такива летища.

⁴ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 година 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)

Изменение

(2) Вследствие на това, **с цел да се запази импулсът, постигнат на Асамблеята на ICAO през 2013 г. и да се улесни постигането на напредък на предстоящата Асамблея на ICAO през 2016 г.**, е желателно временно изискванията, определени в Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴, да се считат за изпълнени **за периода до 2016 година**, когато се изпълняват задължения по отношение на определен процент от емисиите от полети до и от летища в трети държави. По този начин Съюзът подчертава, че могат да се прилагат изисквания по отношение на определени проценти от емисиите от полети съответно до и от летища в държави от Европейското икономическо пространство (ЕИП), както могат и да се прилагат правни изисквания върху по-голям дял от емисиите от полети до и от такива летища.

⁴ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 година 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)

Or. en

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ICAO. Въз основа на заключенията, направени от ICAO през

2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година изтича през април 2018 година.

Изменение 2

Предложение за директива Съображение 2а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2а) За да се изгради доверие на международно равнище по отношение на схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), приходите от продажбата на квоти чрез търг или всяка равностойна 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 Съюза и в трети държави, за финансиране на научноизследователска и развойна дейност за ограничаване на вредните последици и за адаптиране, както и за покриване на разходите за администриране на СТЕ на ЕС. Приходите, получени от продажбата на квоти чрез търг, следва да бъдат използвани и за транспорт с ниски емисии. Приходите от търговете следва да се използват, по-специално, като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и в Зеления фонд за климата по РКООНИК, както и за мерки за предотвратяване на обезлесяването и улесняване на

адаптирането в развиващите се държави. Като част от споразумение за ефективна, основана на маршрута глобална мярка, основана на пазара (МОП), със значителен потенциал да намали въздействието на въздухоплаването върху климата, Съюзът следва също да се ангажира да насочва средства, получени чрез тази мярка, към Зеления фонд за климата по РКООНИК, с цел да отрази принципа на общи, но диференцирани отговорности и съответни възможности, както и към международните усилия за финансиране на научноизследователска и развойна дейност за намаляване на емисиите на парникови газове от авиацията.

Or. en

Обосновка

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Изменение 3

Предложение за директива Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) Докато прилагането на Директива 2003/87/ЕО продължава да се основава на пристигането или заминаването от летища в Съюза, за да бъде просто и работещо средство за ограничаване на прилагането на

Изменение

(3) Докато прилагането на Директива 2003/87/ЕО продължава да се основава на пристигането или заминаването от летища в Съюза, за да бъде просто и работещо средство за ограничаване на прилагането на

регионални, основани на пазара мерки през *7-те* години до *вливането в действие* на глобална *мярка, основана на пазара*, процентите са изчислени от Евроконтрол въз основа на тази част от разстоянието по голямата окръжност между главните летища в държавите от ЕИП и в трети държави, която не излиза на повече от 12 мили от най-издадената точка на бреговата линия на ЕИП. Тъй като Съюзът не счита, че глобалната мярка, основана на пазара следва да се базира на съображения за реалното въздушно пространство, сравнено с пристигането или заминаването от летищата, значението на процентите е ограничено до *2020 г.*

регионални, основани на пазара мерки през *трите* години до *приемането, по време на 39-та Асамблея на ИКАО през 2016 г., на* глобална *МОП, която да се ратифицира и прилага по отношение на по-голямата част от емисиите на международната авиация*, процентите са изчислени от Евроконтрол въз основа на тази част от разстоянието по голямата окръжност между главните летища в държавите от ЕИП и в трети държави, която не излиза на повече от 12 мили от най-издадената точка на бреговата линия на ЕИП. Тъй като Съюзът не счита, че глобалната мярка, основана на пазара следва да се базира на съображения за реалното въздушно пространство, сравнено с пристигането или заминаването от летищата, значението на процентите е ограничено до *2016 г.*

Or. en

Обосновка

Изменението подчертава факта, че единствената допустима МОП е тази, която има правно обвързващ характер и обхваща по-голямата част от емисиите.

Изменение 4

Предложение за директива Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) Дерогациите, предвидени в настоящата директива, вземат също предвид резултатите от двустранните и многостранните контакти с трети държави, които Комисията ще продължи да осъществява от името на Съюза.

Изменение

(4) Дерогациите, предвидени в настоящата директива, вземат също предвид резултатите от двустранните и многостранните контакти с трети държави, които Комисията ще продължи да осъществява от името на Съюза. ***Конкретните дерогации се отнасят единствено до емисии от авиационни дейности до 2016 година и са заложи от Съюза с цел да се***

улесни постигането на споразумение за приемането от 39-та Асамблея на ИСАО на глобална МОП, която да бъде ратифицирана. Предприемането на последващи законодателни действия ще бъде уместно единствено, в случай че подобна мярка бъде приета през 2016 година. За тази цел, след Асамблеята на ИСАО през 2016 г., Комисията следва да представи на Европейския парламент и на Съвета пълен доклад и бързо да предложи мерки в зависимост от резултатите, според случая.

Or. en

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИСАО. Въз основа на заключенията, направени от ИСАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година изтича през април 2018 година.

Изменение 5

Предложение за директива Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) Прилагането на процент за проверените емисии за полети съответно до и от летища в трети държави или използването на алтернативен подход от операторите следва да е по отношение на емисиите **за 2014 г. и нататък**, за да се даде време на операторите да разберат тези подходи, когато планират полетните си

Изменение

(9) Прилагането на процент за проверените емисии за полети съответно до и от летища в трети държави или използването на алтернативен подход от операторите следва да е по отношение на емисиите **от 2014 г. до 2016 г.**, за да се даде време на операторите да разберат тези подходи, когато планират полетните си

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИКАО. Въз основа на заключенията, направени от ИКАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година изтича през април 2018 година.

Изменение 6**Предложение за директива
Съображение 10***Текст, предложен от Комисията*

(10) Без да се засяга глобалната, основана на пазара мярка, която ще се прилага от 2020 г., емисиите от полети съответно до и от държави, които са развиващи се държави и чийто дял от общото количество тонкилометри от дейностите на международното гражданско въздухоплаване е по-малък от 1 %, следва да са освободени за периода 2014—**2020** г. Държавите, които за целите на настоящото предложение се считат за развиващи се, следва да са тези, които в момента на приемането на настоящото предложение се ползват от преференциален достъп до пазара на Съюза в съответствие с Регламент (ЕС) № 978/2012 на Европейския парламент и на Съвета, т.е. тези, които не са класифицирани през 2013 г. от Световната банка като държави с висок доход или с по-висок среден доход.

Изменение

(10) Без да се засяга глобалната, основана на пазара мярка, която ще се прилага от 2020 г., емисиите от полети съответно до и от държави, които са развиващи се държави и чийто дял от общото количество тонкилометри от дейностите на международното гражданско въздухоплаване е по-малък от 1 %, следва да са освободени за периода 2014—**2016** г. Държавите, които за целите на настоящото предложение се считат за развиващи се, следва да са тези, които в момента на приемането на настоящото предложение се ползват от преференциален достъп до пазара на Съюза в съответствие с Регламент (ЕС) № 978/2012 на Европейския парламент и на Съвета, т.е. тези, които не са класифицирани през 2013 г. от Световната банка като държави с висок доход или с по-висок среден доход.

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИСАО. Въз основа на заключенията, направени от ИСАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година изтича през април 2018 година.

Изменение 7

**Предложение за директива
Съображение 11а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11а) Екологичната ефективност от включването на авиацията в СТЕ е понижена, въз основа на ограничаването на географския обхват. За тази цел и в съответствие с политиката за намаляване за всички други сектори от 2015 г. нататък, тържното равнище следва да бъде 40 %, както е и при търговете в другите сектори. Коефициентът на линейно намаление се прилага в съответствие с другите сектори.

Or. en

Обосновка

Предвид ограничения обхват, въздействието на СТЕ върху околната среда е драстично намалено, следователно увеличаване на търговете и намаляване на тавана може частично да компенсира този факт.

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12) След Асамблеята на ICAO през 2016 г. Комисията следва да представи доклад на Европейския парламент и на Съвета, за да се осигури, че международното развитие може да бъде взето предвид и че на всички въпроси, свързани с прилагането на дерогацията, ще се търси решение.

заличава се

Or. en

Обосновка

Свързана с изменението на Съображение 4.

Изменение 9

Предложение за директива Член 1 – параграф 1 – точка 1 Директива 2003/87/ЕО Член 28а – параграф 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) емисиите от полети до и от държави извън Европейското икономическо пространство (ЕИП), за всяка календарна година от 2014 г. до **2020 г.**, когато операторът на такива полети е върнал квоти по отношение на процентите на проверените емисии от тези полети, изброени в съответствие с приложение Пв или изчислени в съответствие с параграф 6;

б) емисиите от полети до и от държави извън Европейското икономическо пространство (ЕИП), за всяка календарна година от 2014 г. до **2016 г.**, когато операторът на такива полети е върнал квоти по отношение на процентите на проверените емисии от тези полети, изброени в съответствие с приложение Пв или изчислени в съответствие с параграф 6;

Or. en

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИСАО. Въз основа на заключенията, направени от ИСАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година изтича през април 2018 година.

Изменение 10

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) емисиите от полети, изпълнявани от нетърговски оператор на въздухоплавателни средства за всяка календарна година до **2020 г.**, когато емисиите, за които този оператор на въздухоплавателни средства е отговорен, през календарната година са по-малко от 1 000 тона;

в) емисиите от полети, изпълнявани от нетърговски оператор на въздухоплавателни средства за всяка календарна година до **2016 г.**, когато емисиите, за които този оператор на въздухоплавателни средства е отговорен, през календарната година са по-малко от 1 000 тона;

Or. en

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИСАО. Въз основа на заключенията, направени от ИСАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година изтича през април 2018 година.

Изменение 11

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 2 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

По отношение на дейността от 2013 г. до **2020** г., държавите членки публикуват броя на безплатните авиационни квоти, разпределени на всеки оператор до [ОР: въведете **дата** 4 месеца след влизането в сила на настоящата директива].

Изменение

По отношение на дейностите от 2013 г. до **2016** г., държавите членки публикуват броя на безплатните авиационни квоти, разпределени на всеки оператор до ...

[ОР: **моля** въведете **датата**: 4 месеца след влизането в сила на настоящата директива].

Or. en

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИКАО. Въз основа на заключенията, направени от ИКАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година изтича през април 2018 година.

Изменение 12

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 3 – алинея 1а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Специалният резерв, определен в член 3, буква е), следва да бъде

**намален, за да остане на равнище 3 %.
При наличие на излишък той следва
да бъде анулиран.**

Or. en

Обосновка

Специалният резерв следва да се запази на равнище 3 % от общия брой квоти в обръщение, предвид факта, че обхватът на директивата е ограничен. За да може ползата за околната среда да бъде доближена до първоначалната СТЕ, всички квоти, останали в специалния резерв след извършване на разпределение на квотите сред новите участници, се анулират, а не се предлагат на търг от държавите членки, което да доведе до още по-високо ниво на емисиите.

Изменение 13

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 1
Директива 2003/87/ЕО
Член 28а – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Чрез дерогация от член 3г, параграф 3, броят на квотите за предлагане на търг от всяка държава членка по отношение на периода 2013—**2020 г.**, се намалява, така че да съответства на нейния дял от отредените ѝ авиационни емисии в резултат от прилагането на **член 28**, букви а)–в).

Изменение

Чрез дерогация от член 3г, параграф 3, броят на квотите за предлагане на търг от всяка държава членка по отношение на периода 2013—**2016 г.**, се намалява, така че да съответства на нейния дял от отредените ѝ авиационни емисии в резултат от прилагането на **параграф 1**, букви а)–в).

Or. en

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИКАО. Въз основа на заключенията, направени от ИКАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година

изтича през април 2018 година.

Изменение 14

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 7

Текст, предложен от Комисията

7. След Асамблеята на ИСАО през 2016 г. Комисията ще докладва на Европейския парламент и Съвета за **действията за изпълнение на глобалната мярка, основана на пазара,** която **ще се прилага за емисиите от 2020 г. нататък, заедно с** предложения, ако е целесъобразно.

В случай, че глобалната мярка няма да се прилага от 2020 г., този доклад разглежда подходящия обхват за покриване на емисиите от дейност до и от държави извън ЕИП от **2020 г.** нататък, в условията на продължаващо отсъствие на такава глобална мярка. В доклада си Комисията разглежда също така решения на други въпроси, които могат да възникнат при прилагането на параграфи 1—4, като същевременно запазва еднаквото третиране на всички оператори по даден маршрут.

Изменение

7. След Асамблеята на ИСАО през 2016 г. Комисията ще докладва на Европейския парламент и Съвета за **постигнатите резултати. В случай, че се приеме глобална МОП,** която **да бъде ратифицирана, докладът следва да включва** предложения, ако е целесъобразно, **в отговор на тези развия.**

В случай, че глобалната мярка няма да се прилага от 2020 г., този доклад разглежда подходящия обхват за покриване на емисиите от дейност до и от държави извън ЕИП от **2016 г.** нататък, в условията на продължаващо отсъствие на такава глобална мярка. В доклада си Комисията разглежда също така решения на други въпроси, които могат да възникнат при прилагането на параграфи 1—4, като същевременно запазва еднаквото третиране на всички оператори по даден маршрут.

Or. en

Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИСАО. Въз основа на заключенията, направени от ИСАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година

изтича през април 2018 година.

Изменение 15

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1а (нова)

Директива 2003/87/ЕО

Член 3в – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В член 3в, параграф 2 се заменя със следното:

2. „От 1 януари 2013 г. за период от две години общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства, е равно на 95 % от историческите авиационни емисии, умножени по броя на годините, съставляващи този период.

От 1 януари 2015 година нататък тези квоти се намаляват с линеен коефициент от 1,74 % за всяка календарна година. Този процент може да бъде преразгледан като част от общия преглед на настоящата директива.“

Or. en

Обосновка

Въпреки че другите промишлени сектори, обхванати от СТЕ, трябва да намалят своите емисии с 21 % до 2020 г, намалението по отношение на сектора на авиацията е само 5 %. Това противоречи на позицията на Европейския парламент при преговорите от 2008 година. Парламентът винаги е държал на равното третиране на всички промишлени сектори. Екологичната ефективност на СТЕ в сектора на авиацията е значително понижена поради ограничения обхват. За да се постигне по-добър екологосъобразен интегритет на СТЕ, линейният фактор от 1,74 % се прилага за всяка година до достигане на равно третиране на всички сектори, обхванати от СТЕ.

Изменение 16

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1б (нова)

Директива 2003/87/ЕО

Член 3г – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

"2. „От 1 януари 2013 г., за период от две години, 15 % от квотите се разпределят чрез търг. От 1 януари 2015 г. нататък 40 % от квотите се разпределят чрез търг. Последният процент квоти може да бъде увеличен като част от общия преглед на настоящата директива.“

Or. en

Обосновка

Въпреки че средното тържесно равнище в други сектори е 40 % (100 % по правило и ориентир за сектори на изместване на въглеродни емисии), равнището за сектора на авиацията е само 15 %. От много време този факт подлежи на критика. Предвид факта, че всички полети в европейското въздушно пространство подлежат на СТЕ, авиацията не може да бъде разглеждана като класически сектор, в който се извършва изместване на въглеродни емисии. Предвид ограничения обхват, ефектът от СТЕ върху околната среда е драстично понижен, затова увеличаването на търговете може частично да компенсира този факт.

Изменение 17

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1в (нова)

Директива 2003/87/ЕО

Член 3г – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

"4. „Държавите членки използват приходите от продажбата на квоти

чрез търг за усилия за справяне с изменението на климата, особено на международно равнище, за намаляване на емисиите на парникови газове и за адаптиране към ефекта от изменението на климата в развиващите се държави, както и за финансиране на научноизследователска и развойна дейност за ограничаване на вредните последици и за адаптиране, по специално в областта на авиониката и въздушния транспорт. Приходите, генерирани от продажбата на квоти чрез търг, се използват и за транспорт с ниски емисии. Приходите от търговете се използват също така и като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и в Зеления фонд за климата по РКООНИК, както и за мерки за предотвратяване на обезлесяването. Държавите членки информират редовно Комисията за действията, предприемани в съответствие с първа алинея.“

Or. en

Обосновка

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Изменение 18

Предложение за директива

Приложение

Директива 2003/87/ЕО

Приложение Пв – таблица ред 37

Текст, предложен от Комисията

КИТАЙ, включително ХОНКОНГ,
МАКАО **и ТАЙВАН**

Изменение

КИТАЙ, включително ХОНКОНГ **и**
МАКАО

Or. en

Обосновка

Тайван се въвежда като отделно направление, а не заедно с това за Китай.

Изменение 19

Предложение за директива

Приложение

Директива 2003/87/ЕО

Приложение Пв – таблица ред 147а (нов)

Текст, предложен от Комисията

TW ТАЙВАН

Изменение

TW ТАЙВАН

Or. en

Обосновка

Тайван следва да се въведе като отделно направление, а не заедно с това за Китай.

Изменение 20

Предложение за директива

Приложение

Директива 2003/87/ЕО

Приложение Пв – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

За периода 2014—**2020** г. и без да се

PR\1008958BG.doc

Изменение

За периода 2014—**2016** г. и без да се

21/31

PE522.946v01-00

засяга глобалната мярка, основана на пазара, която ще се прилага от 2020 г., приложимият процент за полети между държави членки на ЕИП и държави, които са развиващи се държави и **чиито** дял от общото количество тонкилометри от дейностите на международното гражданско въздухоплаване е по-малък от 1 % е нула. Държавите, които за целите на настоящото предложение се считат за развиващи се, са тези, които в момента на приемането на настоящото предложение се ползват от преференциален достъп до пазара на Съюза в съответствие с Регламент (ЕС) № 978/2012 на Европейския парламент и на Съвета, т.е. тези, които не са класифицирани през 2013 г. от Световната банка като държави с висок доход или с висок среден доход.

засяга глобалната мярка, основана на пазара, която ще се прилага от 2020 г., приложимият процент за полети между държави членки на ЕИП и държави, които са развиващи се държави и **чийто** дял от общото количество тонкилометри от дейностите на международното гражданско въздухоплаване е по-малък от 1 %, е нула. Държавите, които за целите на настоящото предложение се считат за развиващи се, са тези, които в момента на приемането на настоящото предложение се ползват от преференциален достъп до пазара на Съюза в съответствие с Регламент (ЕС) № 978/2012 на Европейския парламент и на Съвета, т.е. тези, които не са класифицирани през 2013 г. от Световната банка като държави с висок доход или с висок среден доход.

Or. en

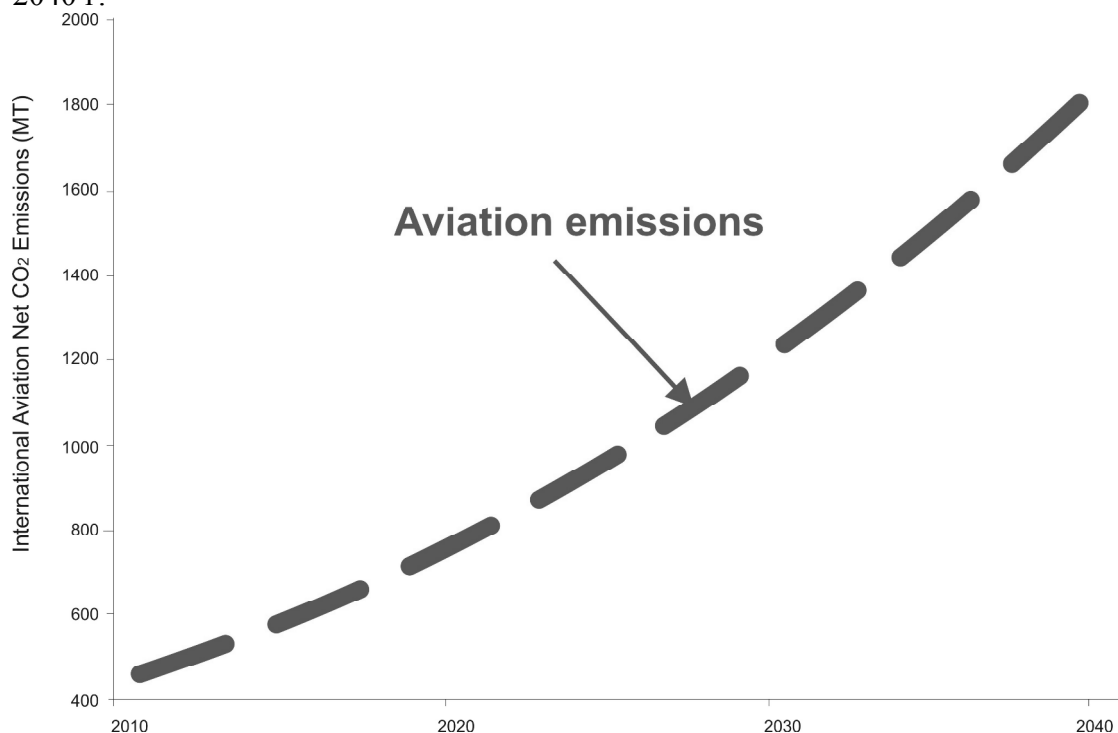
Обосновка

Действащата понастоящем дерогация следва да се прилага единствено до 2016 г. и до следващата Асамблея на ИКАО. Въз основа на заключенията, направени от ИКАО през 2016 г. и постигнатите резултати, Съюзът може да прецени дали и какви допълнителни стъпки трябва да бъдат предприети, за да отразят резултата от международните преговори. Предвид факта, че действащата понастоящем дерогация изтича в края на 2016 година, законодателите ще разполагат с достатъчно време да сключат допълнителна процедура на съвместно взимане на решения, при необходимост, тъй като срокът за предаване на квоти от емисии за 2017 година изтича през април 2018 година.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

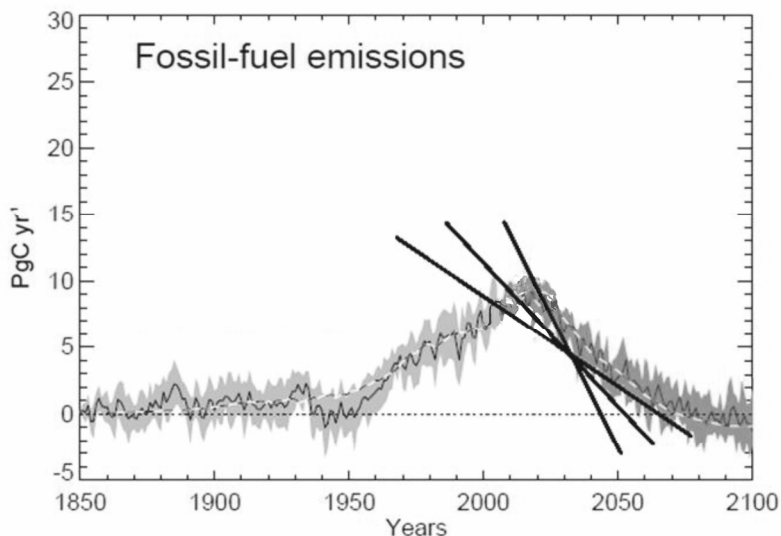
Защо е необходимо ограничаването на емисии на парникови газове от авиация?

Количеството на емисиите на парникови газове от авиация се увеличава с бързи темпове. В случай, че приложи сценарий на „непредприемане на действие“ Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) предвижда, че тяхното количество ще се увеличи до 1900 милиона тона към 2040 г.



Източник: ИКАО

Според други оценки то ще достигне 3 500—4 500 милиона тона до 2050 година. Според Междуправителствения комитет по изменението на климата (МКИК) 3,5 милиарда тона е 20 % от равнището, до което емисиите следва да бъдат намалени през 2050 г., за да може изменението на климата да се задържи в рамките на 2 градуса.



Според петия МКИК (2013 г.) емисиите в световен мащаб трябва да бъдат значително намалени до 2050 г., в случай че желаем да имаме поне 2/3 вероятност да спазим целта от 2 градуса до тази година.

Източник: МКИК

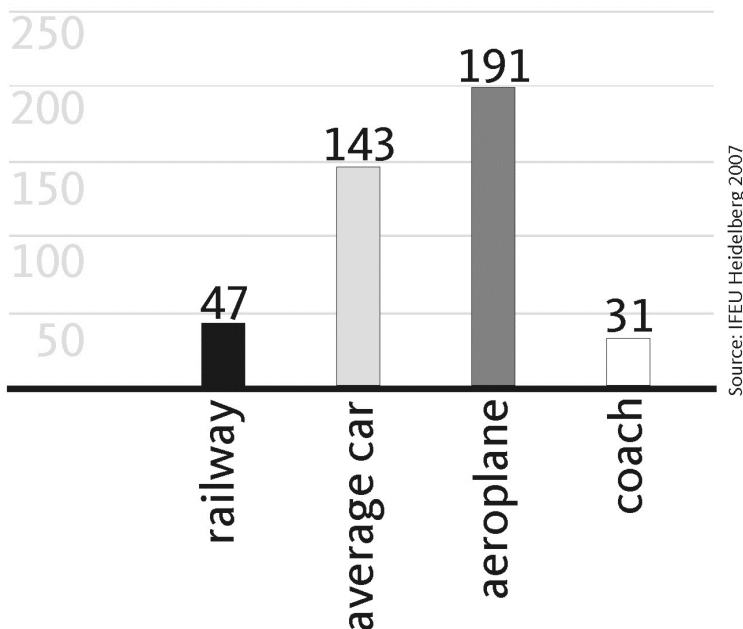
Задачата за регулиране на авиационните емисии е

възложена на ИКАО от страна на международната общност през 1997 г. с Протокола от Киото. Въпреки, че Протоколът от Киото не успява да отговори адекватно на предизвикателството на изменението на климата, не може да се отрече фактът, че поне Европейският съюз е изпълнил своето задължение и е ограничил емисиите. От друга страна, не са приложени никакви значими действия за ограничаване на авиационните емисии.

Също така, от гледна точка на справедливостта спрямо другите видове транспорт, е необходимо въздухоплавателната промишленост също да вземе участие в усилията за намаляване на изменението на климата. За съжаление, въздухоплаването е най-малко екологичният транспорт и, за разлика от другите видове транспорт, които са силно регулирани и са обложени с много данъци и такси, въпросът с въздухоплаването не е разглеждан на европейско равнище:

Specific CO₂ emissions for different transport modes with average passenger load

Long-distance passenger transport in gramme CO₂ per person-kilometre



Законодателството от 2008 г., критиките, отправени от трети държави и обосноваването на тази критика

Законодателството за включване на авиацията в СТЕ беше одобрено единодушно от Съвета и с мнозинство от над 90 % от Европейския парламент, след продължил повече от две години дебат с участието на всички заинтересовани страни. Основата на законодателството е, че включва всички полети, които излитат или се приземяват на територията на Европа. Този факт предизвика критиките, отправени от трети държави. Въпреки това, след дело, заведено от американските авиокомпани, Съдът на Европейския Съюз определи, че тази точка е в пълно съответствие с международното право. Разходите са много скромни, въпреки твърденията на трети държави, които понякога изтъкват изключително голямата им тежест върху техния сектор. Според последните данни, разходите за Ryanair са в размер на 0,03 EUR, за Easyjet — 0,11 EUR (други авиокомпани с по-малко ефективни флотилии може да са претърпели малко по-високи разходи). Разходите за данъци и такси, предвидени от държавите — членки на ЕС, или от трети държави, са много по-високи.

Държава	Правна рамка	разходи за полет
Германия	Данък върху въздушния транспорт	До 42,18 EUR, в зависимост от направлението
Обединено кралство	Данъци за пътниците във въздушния транспорт (APD)	Над 184 GBP/6000 мили
САЩ	Международен транспортен данък	16,30 USD/пътник
ЕС	СТЕ	0,03 € (Ryanair) До 2 EUR/междуконтинентален полет (оценка на Комисията)
Индия	такса излитане + 10,3 % такса обслужване (върху данъка за развиване на летищата в Делхи)	7,40€, \$ 10 +19 EUR, 25 USD (единствено в Делхи)
Австрия	Данък за въздушен транспорт	До 35 EUR, в зависимост от разстоянието

Един от важните аргументи, изказан от трети държави е, че законодателството на Европейския съюз е нелегитимно поради екстратериториалността. Този аргумент, според Съда на ЕС, е невалиден предвид факта, че конкретното законодателство обхваща полети, които излитат или се приземяват в Европа. Въпреки това, задължението за връщане на квоти несъмнено е по-голямо при по-продължителен полет. Тази характеристика, обаче, не се отнася единствено до законодателството на ЕС. Освен това, националните данъци и такси прилагат същия принцип. Например, таксите във Великобритания са значително по-високи за полет до Мексико, отколкото за полет до Канада, независимо от факта, че разстоянието между Канада и Мексико е основно територия на Съединените американски щати, вж. картата:

<<



Данъкът за пътниците във въздушния транспорт на полет до Торонто е в размер на 130 GBP (156 EUR).

А същият на полет в бизнес класа от Лондон до Мексико (приблизително 5000 мили) ще бъде 162 GBP (195 EUR).

Процесът на ICAO и законодателството за „спиране на часовника“

Въпреки че критиката е неоснователна, Европейският съюз отговори на аргументите, отправени от трети държави. Казано беше, че европейското законодателство възпрепятства постигането на международно споразумение. Това никога не е било вярно, но в знак на добра воля Комисията предложи да ограничи схемата до вътрешноевропейски полети за период от една година, с цел да помогне за намирането на по-добро споразумение по време на Генералната асамблея на ICAO през септември и октомври 2013 година.

В законодателството недвусмислено се заявява:

„Дерогацията, предвидена в настоящото решение, се отнася само до емисиите от въздухоплаването от 2012 г.“

(10) (...) Настоящата дерогация се предоставя от Съюза, за да се улесни постигането на споразумение на 38-ото заседание на Събранието на ICAO относно ГПМ с реалистични срокове за изпълнение след 38-ото заседание на Събранието на ICAO, както и относно рамка за улесняване на всеобхватното прилагане на национални и регионални пазарни мерки в сектора на международното въздухоплаване, докато започне прилагането на ГПМ.

Асамблеята на ICAO през септември и октомври 2013 година прие резолюция, която включи ангажимент „да разработи глобална МОП, за целите на международната авиация, като вземе предвид действията, изброени в параграф 19“. Това е важна стъпка,

но за съжаление резолюцията включва много условия и предпоставки. Следователно, няма никакви гаранции, че на Асамблеята на ICAO през 2016 г. ще се стигне до приемането на ясни правила за МОП. Отчита се фактът, че още Асамблеята на ICAO през 2001 г. подкрепи търговията с емисии, но за съжаление не е постигнат реален напредък:

Асамблея на ICAO през 2001 г.:

- в) Търговия с емисии:
- в) одобри разработването в международната авиация на отворени схеми за търговия с емисии;

Асамблея на ICAO през 2013 г.:

- 18. взе решение да разработи глобална МОП схема за международната авиация, като взема предвид действията, изброени в параграф 19;

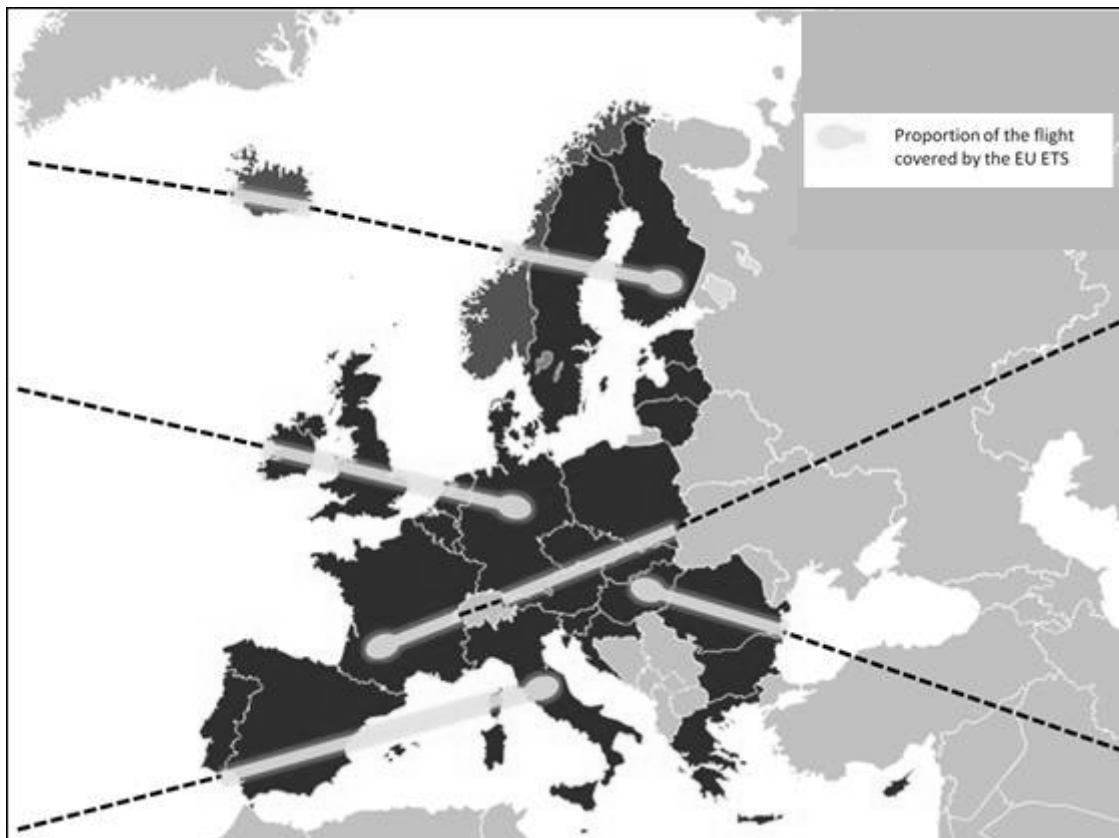
В сравнение с напредъка на РКООНИК, трябва да се отбележи, че 19-ата конференция на страните по РКООНИК във Варшава постигна много по-конкретни и положителни резултати, спрямо постигнатите на Асамблеята на ICAO. Много важно условие на Европейския съюз, за да измени допълнително своето законодателство, е изискването за приемане на рамка за национални и регионални схеми, например схемата за ЕС. За съжаление, случаят не е такъв.

Авиацията, главно представлявана от Международната асоциация за въздушен транспорт, за жалост застана срещу Европейския съюз в процеса на ICAO, но от друга страна, трябва да отбележим факта, че Международната асоциация за въздушен транспорт допринесе за световния процес. Ангажиментът на сектора да намали нивото на емисии с 50 % до 2050 г. надминава обхвата, поставен от текста на ICAO.

Последици за ЕС след Асамблеята на ICAO

Много от заинтересованите страни, например Европейската асоциация на нискобюджетните авиокомпани („ELFAA“), която представлява почти 50 % от вътрешноевропейските полети, много НПО и голям брой членове на ЕП призоваха съществуващото понастоящем законодателство да не бъде изменено. Това означава, че пълната Европейска схема за търговия с емисии, включително по отношение на междуконтинентални полети, които излитат или се приземяват в Европа, за цялото им направление, ще бъде приложена от 1 май следващата година. Други (много заинтересовани страни, защитаващи задкулисно тази позиция) призовават за удължаване на действащото „спиране на часовника“ до 2016 г. или дори до 2020 г., което би означавало, че за много години се покриват единствено вътрешноевропейските полети, дори в случай, че летят над европейското въздушно пространство.

Предложението на Комисията с подхода, основаващ се на въздушното пространство, представлява компромис между следните две крайности:



Източник: Европейска комисия

Това означава, че всички полети, които излитат и/или се приземяват в Европа, се покриват по време на преминаването им през европейското въздушно пространство. Например, полет от Париж или Лондон до летището в Истанбул (това е много важно предвид факта, че в Истанбул ще бъде открито най-голямото летище в света) ще бъде покрит до границата с Гърция, което означава почти 100 %. В рамките на процедурата „спиране на часовника“, той не се покрива изобщо. При използване на подхода, основаващ се на въздушното пространство, полет до център в Обединените арабски емирства ще бъде покрит почти на 50 % от своите емисии.

Предложение на докладчика

По принцип, докладчикът подкрепя предложението на Европейската комисия. Въпреки че е убеден, че натискът, оказван от трети държави, е неоснователен, трябва да се отчете фактът, че пълното прилагане на схемата може да има отрицателно въздействие върху международния процес. Подходът, основаващ се на въздушното пространство има много предимства, в сравнение със законодателството за „спиране на часовника“:

- 1) Опазване на околната среда и климата:
Предложението на Комисията включва приблизително 40 % от емисиите, в сравнение с първоначалния регламент, а „спиране на часовника“ покрива само 20 %.
- 2) Последници за международни преговори:

Просто удължаване на решението за „спиране на часовника“ би могло да бъде сметнато за безусловна „капитулация“ на Европейския съюз. Ако на международно равнище има напредък, то той се дължи основно на натиска, оказван от страна на Европейския съюз. Много предложения, които се разглеждат в рамките на ИСАО, не биха намалили реално авиационните емисии, а разглеждат единствено въглеродно неутрален растеж от 2020 г. Главната стратегия на ИСАО се основава върху компенсации (което означава механизъм за чисто развитие) и биогорива. Предвид критичната дискусия относно тези два инструмента в Европейския съюз е важно да се представи алтернатива. Всъщност, нашата схема води до намаляване на емисиите, дори това да е само с 5 %.

- 3) Конкуренцията сред европейските летища и авиацията:
Предложението за „спиране на часовника“ нарушава конкуренцията на европейските авиокомпании и летища. Големите центрове в близост до Европейския съюз, т.е. Истанбул ще спечелят от удължаването на неговия срок. Авиокомпании, които летят основно в Европа, са в неблагоприятно положение от гледна точка на конкуренцията, в сравнение с авиокомпании, които могат да ползват кръстосано субсидиране на полети на територията на Европейския съюз.
- 4) Правна ситуация:
Въз основа на решението на Съда на Европейския съюз и на Чикагската конвенция е очевидно, че подходът, основаващ се на въздушното пространство, е в пълно съответствие с международното право. В началото на месец септември Съветът на ИСАО единодушно подкрепи подхода, основаващ се на въздушното пространство. Резолюцията на ИСАО, която не включва подход, основаващ се на въздушното пространство, не е правно обвързваща по този въпрос, тъй като ЕС и други заинтересовани страни са изразили резерви.

Изменения, предложени от докладчика

Въпреки че докладчикът предлага максимално придържане към предложението на Комисията, разумно е да се обмислят някои изменения.

1. **Правна ситуация след 2016 година:**
Изменението на директивата е оправдано единствено предвид факта, че се очаква пробив с приемането на правно обвързващо споразумение за международната авиация през 2016 година. Въпреки че това е реална възможност, тя не е напълно гарантирана. Поради тази причина е разумно подходът, основаващ се на въздушното пространство, да бъде ограничен до 2016 година, след което от 2017 година повторно да бъде въведена пълна СТЕ. Ако международното споразумение действително бъде прието в ИСАО през 2016 година, Европейският съюз несъмнено трябва да бъде в готовност да измени законодателството съобразно с това.
2. **Изменения, които повишават амбицията и екологосъобразния интегритет и гарантират равното третиране с другите промишлени сектори:**
Тръжното равнище в СТЕ в авиацията е само 15 %, в сравнение със средно 40 %

за останалите промишлени сектори. Таванът е само 5 %, в сравнение с 21 % за останалите промишлени сектори. Това винаги е било повод за критика и още през 2007—2008 г. Европейският парламент призова за равно третиране на всички промишлени сектори. Подходът, основаващ се на въздушното пространство, намалява количеството на емисии, покрити от СТЕ до 40 %, в сравнение с първоначалната схема. За да се ограничи вредата върху околната среда е оправдано да се увеличат тръжните процедури и необходимите мерки за намаляване на емисиите (таван) поне до равнището, с което другите промишлени сектори трябва да се съобразяват още от началото на 2013 г.

Прилагането на действащото законодателство на ЕС е от решаващо значение за реализирането на напредък

Докладчикът отбеляза, че въпреки че СТЕ на ЕС се ограничава в рамките на вътрешноевропейски полети, понастоящем някои държави членки изглежда се колебаят дали да приложат конкретното законодателство. Трети държави като Китай и Индия отказват да връщат квоти за полети в Европа, например от Франкфурт до Лондон. Докладчикът счита за неприемливо да обсъжда със Съвета какъвто и да било резултат от законодателно предложение, преди да стане ясно дали силноограничаващото законодателство за „спиране на часовника“ е приложено. Не може да се приеме, че трети държави като Китай и Индия отказват да спазват европейското законодателство при извършване на дейност на територията на Европейския съюз.

Приемането до април е от решаващо значение

Тези, които не желаят СТЕ на ЕС за авиация да остане в своя първоначален вид, което означава, че всички междуконтинентални полети са покрити от началното до крайното им направление, трябва да постигнат споразумение относно изменена директива до месец април, защото в противен случай на 1 май първоначалната законодателна разпоредба следва да бъде приведена в действие. Ето защо беше приет амбициозен график, с участието на представители от комисията по транспорт и туризъм. Докладчикът счита, че е необходимо да се постигне съгласие относно изменението и е склонен да проведе разговори с всички заинтересовани страни, но не препоръчва Европейският парламент да приема компромис за удължаване на решението за „спиране на часовника“.