



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Документ за разглеждане в заседание

A7-0060/2013

13.3.2013

*****I**
ДОКЛАД

относно предложението за предложението за решение на Европейския парламент и на Съвета за временна дерогация от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността (СОМ(2012)0697 – С7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

Докладчик: Peter Liese

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

Измененията към проекта на акт, внесени от Парламента, се обозначават в ***получер курсив***. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните технически служби и се отнася до частите от проекта на акт, за които е предложено изменение с оглед изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в текста на даден език). Предложенията за поправка подлежат на съгласуване със засегнатите технически служби.

Антетката на всяко изменение към съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, съдържа трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и засегнатата разпоредба от него. Възпроизведените части от разпоредба на съществуващ акт, която Парламентът желае да измени, но която остава непроменена в проекта на акт, се отбелязват с **получер** шрифт. Евантуални заличавания, които засягат такива части от текста се обозначават по следния начин: [...].

СЪДЪРЖАНИЕ

| | Страница |
|--|-----------------|
| ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ | 5 |
| ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ | 20 |
| СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ..... | 26 |
| ПРОЦЕДУРА..... | 38 |

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за решение на Европейския парламент и на Съвета за временна дерогация от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността
(СОМ(2012)0697 – С7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и Съвета (СОМ(2012)0697),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението (С7-0385/2012),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
 - като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет от 13 февруари 2013 г.¹,
 - след консултация с Комитета на регионите,
 - като взе предвид член 55 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и становището на комисията по транспорт и туризъм (А7-0060/2013),
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.

Изменение 1

Проект на законодателна резолюция
Позоваване 7 а (ново)

¹ ОВ С ...

като взе предвид член 2, параграф 2 от Протокола от Киото, одобрен от името на Европейската общност с Решение на Съвета 2002/358/ЕС¹,

¹Решение на Съвета от 25 април 2002 г. за одобрение от името на Европейската общност на Протокола от Киото към Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации за промените на климата и съвместното изпълнение на ангажиментите, произтичащи от нея (ОВ L 130, 15.5.2002 г., стр. 1).

Изменение 2

Предложение за решение Съображение -1 (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(-1) Секторът на въздухоплаването е изключително международен по своята същност. Световните проблеми като породените от емисиите от въздухоплаването могат да бъдат ефективно разрешени с международен подход, включващ световно задължение за спазване на едни и същи мерки или за постигане на едни и същи цели с различни мерки. Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) играе ключова роля в този процес, като определя такива общи цели в рамките на международно споразумение.

Обосновка

Международни проблеми като емисиите на парникови газове, причинени от сектора на въздухоплаването, изискват мерки на световно равнище, затова международният

подход може да бъде ефективен.

Изменение 3

Предложение за решение Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) **Постигнат е** значителен напредък в **Международната организация за гражданско въздухоплаване** по отношение на приемането на събранието на ИКАО през 2013 г. на правна рамка за улесняване на държавите при прилагането на пазарни мерки към емисиите от международното въздухоплаване, както и за разработването на глобална пазарна мярка.

Изменение

(1) **Въпреки че беше започнала обсъждането на въпроса за намаляването на емисиите от въздухоплаването още през 1998 г., едва през ноември 2012 г. ИКАО постигна** значителен напредък по отношение на приемането на събранието на ИКАО през 2013 г. на правна рамка за улесняване на държавите – **членки на ИКАО**, при прилагането на пазарни мерки към емисиите от международното въздухоплаване, както и за разработването на глобална пазарна мярка (**наричана по-нататък „ПМ“**).

Обосновка

Следва да се изясни, че въпросът за ограничаването на емисиите на равнище ИКАО се обсъжда вече повече от десет години, без да е постигнат кой знае какъв напредък, докато наближи изтичането на срока за прилагане на схемата на ЕС за търговия с емисии.

Изменение 4

Предложение за решение Съображение 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1а) **Съюзът очаква събранието на ИКАО да постигне споразумение относно глобална пазарна мярка с реалистични срокове за изпълнение, както и относно рамка за улесняване на всеобхватното прилагане на национални и регионални пазарни мерки в сектора на международното**

въздухоплаване, докато започне прилагането на глобалната пазарна мярка.

Обосновка

Трябва да бъде изяснено, че ЕС има ясни очаквания по отношение на резултатите от събранието на ИКАО и не всеки резултат може да се счита за успешен.

Изменение 5

Предложение за решение Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

(2) С оглед на улесняването на този напредък и даването на необходимия тласък, е желателно да се отложи изпълнението на изискванията, свързани с полети до и от летища извън Съюза и области с тесни икономически връзки със Съюза и споделени ангажименти за справяне с изменението на климата, **възникнали преди събранието на ИКАО през 2013 г.** Следователно действия следва да не бъдат предприемани срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на изисквания, **които произтичат от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността, настъпили преди 1 януари 2014 г.** за докладване на проверените емисии и за съответното връщане на квоти от входящи и изходящи полети до и от тези летища. На операторите на въздухоплавателни средства, които желаят да продължат да спазват тези изисквания, следва да бъде предоставена такава възможност.

Изменение

(2) С оглед на улесняването на този напредък и даването на необходимия тласък **за споделените ангажименти на държавите – членки на ИКАО, за борба с емисиите от въздухоплаването на световно равнище**, е желателно да се отложи изпълнението на изискванията, **възникнали преди събранието на ИКАО през 2013 г.**, свързани с полети до и от летища извън Съюза и области с тесни икономически връзки със Съюза и **които имат** споделени ангажименти за справяне с изменението на климата. Следователно действия следва да не бъдат предприемани срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на изисквания, **отнасящи се до календарни години 2010 до 2012** за докладване на проверените емисии и за съответното връщане на квоти от входящи и изходящи полети до и от тези летища, **които произтичат от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността.** На операторите на въздухоплавателни средства, които желаят да продължат да спазват тези

изисквания, следва да бъде предоставена такава възможност. **Съюзът води преговори с Швейцария относно пълното включване на Швейцария в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза („СТЕ на ЕС“), което би обхванало полети в рамките на Швейцария и от Швейцария до трети страни. Въпросът дали СТЕ на ЕС ще обхване полетите от държавите членки до Швейцария или те подлежат на съществуващата дерогация следва да се обсъди на възможно най-високо равнище между Съюза и Швейцария. Тези обсъждания следва да бъдат проведени при отчитане на правното положение и в приятелско сътрудничество, като се вземе предвид изключително конструктивната роля, която Швейцария изигра в ИКАО.**

Обосновка

Случаят с Швейцария е засегнат в няколко изменения. Според някои възприятия въпросът, който трябва да се реши от съзакондателите на ЕС, не е дали се обхващат полетите в рамките на Швейцария или междуконтиненталните полети от Швейцария до трети държави. Тези въпроси подлежат на преговори между ЕС и Швейцария. Въпросът е само дали в съответствие с настоящото правно положение и с решението на Съда полетите от ЕС следва да бъдат обхванати съгласно предвиденото или дали те подлежат на „спирането на часовника“. Това трябва да се разгледа на възможно най-високо равнище.

Изменение 6

Предложение за решение Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) С цел да се избегне нарушаване на конкуренцията, тази дерогация следва да се прилага единствено по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, които не са получили или са върнали всички безплатни

Изменение

(3) С цел да се избегне нарушаване на конкуренцията, тази дерогация следва да се прилага единствено по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, които не са получили или са върнали всички безплатни

разпределения на квоти, които са били **разпределени** по отношение на такива дейности **през** 2012 г. По същата причина тези квоти следва да не се вземат предвид за целите на изчисляването на правата за използване на международни кредити за намалени емисии в рамките на Директива 2003/87/ЕО.

разпределения на квоти, които са били **издадени** по отношение на такива дейности **за** 2012 г. По същата причина тези квоти следва да не се вземат предвид за целите на изчисляването на правата за използване на международни кредити за намалени емисии в рамките на Директива 2003/87/ЕО.

Обосновка

Както беше посочено по-горе, формулировката не трябва да дава възможности за тълкуване. Ето защо трябва да бъде изяснено, че броят на квотите, които следва да бъдат върнати, се базира на дела проверени тонкилометри на съответните летателни дейности на базата на референтната 2010 г. В противен случай операторите биха могли да тълкуват количеството по различен начин. Освен това следва да се изясни, че само квоти за авиационни емисии за 2012 г. се считат за квоти, които може да бъдат върнати за отмяна. В противен случай ще има изкривяване на количеството квоти в обращение като референтна стойност за 15-те процента за разпределяне чрез търг (вж. изменение 4).

Изменение7

Предложение за решение Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) Квотите, които не са издадени на такива оператори, или са върнати, следва да бъдат отменени. Броят на квотите за авиационни емисии, които са разпределени чрез търг, следва да **съответства на изискванията на член 3г, параграф 1 от Директива 2003/87/ЕО,**

Изменение

(4) Квотите **за авиационни емисии за 2012 г.**, които не са издадени на такива оператори, или са върнати, следва да бъдат отменени. Броят на квотите за авиационни емисии, които са разпределени чрез търг **от държавите членки,** следва да **бъде намален в съответствие с изчисленията на Комисията до 15 % от общия брой квоти за авиационни емисии в обращение за 2012 г.**

Обосновка

Без това изменение не съществува правно основание за намаляване на количеството за разпределяне чрез търг. За да се позволи разпределянето чрез търг на намален брой квоти, като се вземе предвид отмяната на безплатни квоти в съответствие с член 2, решението трябва да включва дерогация от член 3г от Директивата, по-специално от

параграфи 1 и 3. В резултат на това 15 % от общото количество квоти в обращение ще се разпределят чрез търг.

Изменение 8
Предложение за решение
Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4a) За да се изгради на международно равнище доверие по отношение на СТЕ на ЕС, приходите, генерирани от продажбата на квоти чрез търг или всяка равностойна сума, ако се изисква от първостепенните бюджетни принципи на държавите членки, като например принципите на единство и универсалност, следва да се използват за намаляване на емисиите на парникови газове, за приспособяване към последиците от изменението на климата в Съюза и в трети страни, за финансиране на научноизследователската и развойната дейност за смекчаване на последиците и приспособяване и за покриване на разходите за администриране на СТЕ на ЕС. Приходите, генерирани от продажбата на квоти чрез търг, следва да бъдат използвани за транспорт с ниски емисии. Тръжната процедура следва да се използва преди всичко като източник на средства за финансовите вноски в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и в Зеления фонд за климата в рамките на РКООНИК, както и за мерки за предотвратяване на обезлесяването и улесняване на приспособяването в развиващите се страни. Като част от споразумение относно ефективна, основана на маршрута глобална пазарна мярка със значителен потенциал за намаляване на въздействието на

въздухоплаването върху климата, Съюзът следва също да се ангажира да задели средства, събрани чрез тази мярка, за Зеления фонд за климата по РКООНИК, с цел да се отрази принципът на общите, но диференцирани отговорности и съответни възможности, както и да се отразят международните усилия за финансиране на научноизследователската и развойната дейност за намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването.

Обосновка

По време на преговорите относно настоящата директива Европейският парламент настояваше за ясно обвързващо определяне на целевото предназначение на приходите. В този период държавите не бяха готови да приемат това и в директивата е включена само една препоръка. Ако държавите членки приемат много по-ясен ангажимент, това би спомогнало за признаване на схемата на ЕС. Заедно с трети страни биха могли да бъдат създадени общи научноизследователски проекти за технологии за допълнително намаляване на емисиите във въздухоплаването. За да се улесни подкрепата на развиващите се страни, от голяма полза би била финансова вноска от държавите – членки на ЕС, за приспособяване и за смекчаване на последиците, включително Зеления фонд за климата по РКООНИК. Този принцип трябва също така да бъде въведен за международните преговори.

Изменение 9

Предложение за решение Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) Временната отмяна на включването на междуконтиненталните полети в СТЕ на ЕС до септември 2013 г. представлява изключение, което цели постигането на напредък и на успешен резултат на преговорите в ИКАО. За тази цел и за предотвратяване на нарушаването на конкуренцията и отслабването на високите екологични стандарти на

системата, дерогацията следва да се прилага за максимално една година. По-нататъшни законодателни действия биха били подходящи само ако на събранието на ИКАО бъде постигнат ясен и достатъчен напредък по отношение на емисиите от международното въздухоплаване,, включително постигането на споразумение относно глобална пазарна мярка с реалистични срокове за изпълнение и относно недискриминационна рамка, предоставяща всеобхватно покритие на емисиите от международното въздухоплаване от националните и регионалните пазарни мерки, докато започне прилагането на глобалната пазарна мярка. Подобни действия при необходимост следва да вземат предвид възможното въздействие върху вътрешноевропейското въздушно движение, за да се избегне всяко нарушаване на конкуренцията.

Изменение 10

Предложение за решение Съображение 4 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4в) Съюзът се ангажира да намали емисиите си на CO₂, включително емисиите от въздухоплаването. За да се постигне значително намаляване на емисиите, нито един сектор на икономиката на Съюза не следва да бъде освободен. Във връзка с това следва да се отбележи, че секторът на въздухоплаването получава редица субсидии, тъй като не подлежи на данък върху добавената стойност, а и не се налага данък върху горивото за авиационните дейности. Секторът на въздухоплаването се възползва също така от щедри правила за

държавна помощ, както е посочено в съобщението на Комисията от 9 декември 2005 г. относно „Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на първоначални държавни помощи за авиокомпани, опериращи на регионални летища“.

Изменение 11

Предложение за решение Съображение 4 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4g) Следователно ИКАО и Съюзът следва значително да увеличат своите усилия за намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването в съответствие с целите на Съюза за 2020 и 2050 г. Предвижданата в настоящото решение дерогация следователно не бива да поставя под въпрос включването на въздухоплаването в СТЕ на ЕС и общата цел, а именно да се насърчи развитието на ефективна световна система за овладяване на нарастващите равнища на емисиите от въздухоплаването, и следва ясно да определя задълженията на засегнатите държави и въздушни превозвачи за срока на дерогацията.

Обосновка

Секторът на въздухоплаването с бързо увеличаващите се емисии на парникови газове трябва да допринесе за намаляване на тези емисии, както допринасят останалите видове транспорт; освен това другите промишлени сектори вече от години участват в СТЕ на ЕС; няма причина секторът на въздухоплаването да бъде изключен от СТЕ на ЕС.

Изменение 12

Предложение за решение Съображение 4 д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4d) Включването на въздухоплаването в СТЕ на ЕС следва да се отчита във всички споразумения на Съюза с трети държави в областта на въздухоплаването.

Обосновка

Комисията провежда понастоящем преговори по споразумения за въздухоплаването с редица съседни държави и важни търговски партньори. Важно е тези споразумения да отчитат пълния спектър от цели на европейската политика. Затова Комисията трябва да се опира на примера на споразумението между ЕС и Канада относно въздушния транспорт и да насърчава трети държави да приемат мерки за намаляване на въздействието на въздухоплаването за изменението на климата.

Изменение 13

Предложение за решение Съображение 4 е (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4e) Комисията следва да представи на Европейския парламент пълен доклад относно напредъка, постигнат на събранието на ИКАО през септември 2013 г., и бързо да предложи мерки в зависимост от резултатите от събранието.

Изменение 14

Предложение за решение Член 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Чрез дерогация от член 16 от Директива 2003/87/ЕО, държавите членки не предприемат действия срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на изискванията, **посочени в** член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3 от Директива

Чрез дерогация от член 16 от Директива 2003/87/ЕО, държавите членки не предприемат действия срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на изискванията, **произтичащи от** член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3 от Директива

2003/87/ЕО, *възникнали преди 1 януари 2014 г.*, по отношение на дейност до или от летища в държави извън Европейския съюз, които не са членове на ЕАСТ, не са зависими територии или територии на държави — членки на ЕИП или държави, подписали договор за присъединяване към Съюза, когато на такива оператори на въздухоплавателни средства не са били разпределени безплатно квоти за такава дейност през 2012 г. или, ако са им били издадени такива квоти, те са върнали **съответния брой** квоти на държавите членки за отмяна.

2003/87/ЕО *и отнасящи се до календарни години 2010 до 2012*, по отношение на дейност до или от летища в държави извън Европейския съюз, които не са членове на ЕАСТ, не са зависими територии или територии на държави — членки на ЕИП или държави, подписали договор за присъединяване към Съюза, когато на такива оператори на въздухоплавателни средства не са били разпределени безплатно квоти за такава дейност през 2012 г. или, ако са им били издадени такива квоти, те са върнали **броя** квоти **за авиационни емисии за 2012 г., съответстващ на дела проверени тонкилометри за такава дейност през референтната 2010 година**, на държавите членки за отмяна.

Обосновка

Това изменение изяснява, че дерогацията от член 16 от Директива 2003/87/ЕО засяга само изискванията за календарните години 2010 – 2012. За да се избегне необходимостта от транспониране на решението от страна на държавите членки, обхватът на дерогацията следва да бъде ясно определен, така че да не допуска двусмислие.

Изменение15

Предложение за решение

Член 2

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки отменят всички квоти за 2012 г. по отношение на полети до или от летищата, посочени в член 1, които или не са били издадени, или, ако са били издадени, са им били върнати.

Изменение

Държавите членки отменят всички квоти за **авиационни емисии за 2012 г.** по отношение на полети до или от летищата, посочени в член 1, които или не са били издадени, или, ако са били издадени, са им били върнати. **Чрез дерогация от член 3г от Директива 2003/87/ЕО, държавите членки разпределят чрез търг намален брой квоти за авиационни емисии за 2012 г. Това намаление е пропорционално на по-ниския общ брой квоти за**

авиационни емисии в обращение.

Обосновка

Без това изменение не съществува правно основание за намаляване на количеството за разпределяне чрез търг. За да се позволи разпределянето чрез търг на намален брой квоти, като се вземе предвид отмяната на безплатни квоти в съответствие с член 2, решението трябва да включва дерогация от член 3г от Директивата, по-специално от параграфи 1 и 3. В резултат на това 15 % от общото количество квоти в обращение ще се разпределят чрез търг.

Изменение 16
Предложение за решение
Член 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 3 а

В член 3г, параграф 4 от Директива 2003/87/ЕО параграф 3 се заменя със следното:

„Държавите членки използват приходите, генерирани 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 приспособяване към последиците от изменението на климата в развиващите страни, както и за финансиране на научноизследователската и развойната дейност за смекчаване на последиците и приспособяване, включително преди всичко в областта на авиацията и въздушния транспорт. Приходите, генерирани от продажбата на квоти чрез търг, се използват също за транспорт с ниски емисии. Приходите от търговете се използват също така като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия

и 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.“

Обосновка

По време на преговорите относно настоящата директива Европейският парламент настояваше за ясно обвързващо определяне на целевото предназначение на приходите. В този период държавите не бяха готови да приемат това и в директивата е включена само една препоръка. Ако държавите членки приемат много по-ясен ангажимент, това би спомогнало за признаване на схемата на ЕС. Заедно с трети страни биха могли да бъдат създадени общи научноизследователски проекти за технологии за допълнително намаляване на емисиите във въздухоплаването. За да се улесни подкрепата на развиващите се страни, от голяма полза би била финансова вноска от държавите – членки на ЕС, за приспособяване и за смекчаване на последиците, включително Зеления фонд за климата по РКООНИК. Този принцип трябва също така да бъде въведен за международните преговори.

Изменение 17

Предложение за решение

Член 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 3б

Комисията редовно информира Европейския парламент и държавите членки относно напредъка на преговорите в ИКАО и редовно представя доклад относно постигнатите от събранието на ИКАО резултати. Ако през септември 2013 г. събранието на ИКАО не постигне значителен напредък по отношение на глобална пазарна мярка, от календарната година 2013 г. и нататък СТЕ на ЕС ще включва отново всички международни полети от и до Съюза. Ако събранието на ИКАО все пак съумее да определи рамка за глобална пазарна мярка,

Комисията може да предложи по-нататъшни действия.

Обосновка

Последиците, които би имало постигането на значителен напредък в ИКАО, трябва да бъдат ясно посочени. Комисията следва да предостави на Европейския парламент възможно най-пълна информация относно преговорите в ИКАО, така че Парламентът да има възможност да оцени постиженията, преди Европейската комисия да може да удължи дерогацията или да предприеме всяко друго действие.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Съществуващо законодателство:

След дълго и внимателно разглеждане, през 2008 г. Европейският парламент и Съветът на министрите постигнаха споразумение относно включването на въздухоплаването в СТЕ на ЕС.

Съветът единодушно подкрепи законодателството, а Парламентът – с повече от 90 процента от гласовете. Основанието за включване на въздухоплаването беше необходимостта усилията да се насочат към справяне с бързото нарастване на емисиите на парникови газове от този сектор. От 1990 г. насам, базовата година от Протокола от Киото, **емисиите на парникови газове от сектора на въздухоплаването са се увеличили с около 100 процента.** Това драматично контрастира с неотложната необходимост от намаляване на тези емисии на парникови газове и с целта за 2 градуса, потвърдена от международната общност например в Канкун.

Освен това да се остави незасегнат въпросът, свързан с емисиите на авиационните компании, би било безотговорно по отношение на съгласуваността и честното отношение към други индустрии и други видове транспорт, които са обект на регулиране в ЕС и в държавите членки. СТЕ по отношение на авиационните компании е **много умерена** в сравнение с другите индустрии в Европейския съюз. Авиационната индустрия следва да намали емисиите си само с 5 процента до 2020 г., в сравнение с намаление от 21 процента, отнасящо се за други индустрии, а тя има достъп до намаления от други сектори. Само 15 процента от квотите за авиационните компании се разпределят на търг, в сравнение със 100 процента разпределяне на търг в енергийния отрасъл, а и за много други индустрии броят на безплатно разпределени квоти е по-малък. Тежестта за пътници и авиационни компании е много умерена. Съгласно Европейската комисия цената на билет за междуконтинентален полет би се повишила с по-малко от 2 евро, ако авиационните компании не включват в цената сертификатите, които получават безплатно. Много европейски и неевропейски авиационни компании вече увеличиха умерено цените си въз основа на въвеждането на СТЕ на ЕС. Например Ryanair повиши цената на билетите с **25 цента на полет**¹. Много данъци и такси, въведени от държави – членки на ЕС и от трети страни като САЩ и Индия, включват много по-големи тежести.

„Цената на СТЕ за полет от Лондон Хитроу до Шанхай е по-ниска от тази на чаша кафе на летището Хитроу“ (J.G. Gerbrandy, заместник председател на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните).

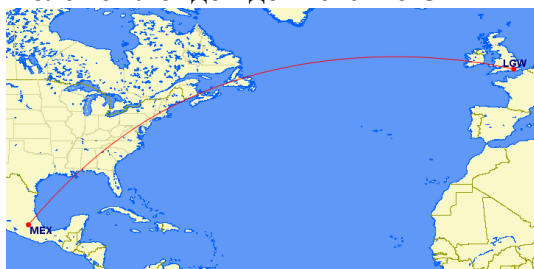
Настоящото законодателство обхваща всички полети, при които се излита или каца в Европа, а авиационните компании на трети страни участват в СТЕ, когато излитат или кацат в Европа. Покриването на входящите и изходящите полети беше включено преди всичко поради екологични причини, тъй **като две трети от емисиите** се изпускат при междуконтинентални полети и само една трета – при полети в рамките на Европейския съюз. Тази разпоредба е проучена внимателно от адвокатите не само от Европейската комисия, но също и от независими адвокати, и оценката показва, че разпоредбата е напълно съвместима с международното право.

¹ Ryanair осъществява предимно полети в рамките на Европейския съюз.

Оспорването от трети страни и критична оценка:

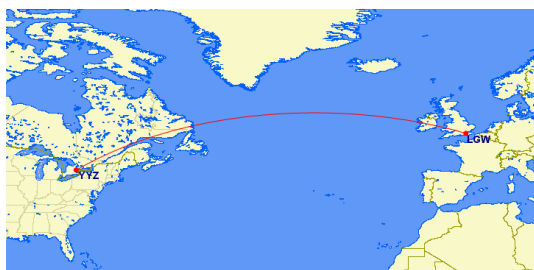
Още преди приемането на законодателството трети страни като САЩ и Китай изразиха несъгласието си с включването на полети на съответните техни авиационни компании. Поради правната оценка и въз основа на политическите и екологичните аргументи за равно третиране Парламентът и Съветът все пак решиха да включат авиационните компании от трети страни на недискриминационна основа. Сдружението на авиационните компании на САЩ и три авиационни компании на САЩ оспориха законодателството съгласно британското право и делото беше отнесено до **Съда на Европейския съюз**. Съдът постанови ясно, че **законодателството е в съответствие с международното право** (Решение на Съда по дело C-366/10, 21 декември 2011 г.) Едно от твърденията на третите страни беше, че Европейският съюз налага такси на техните авиационни компании за използването на тяхното собствено въздушно пространство, например налага такси на авиационните компании, когато прелитат над територията на САЩ. Това не е така, тъй като СТЕ на ЕС се отнася до пристигане на и излитане от летищата, а емисиите, които се изпускат по пътя, са мерната единица. Това не представлява специфична характеристика на СТЕ на ЕС. Също и за националните такси и данъци се прилага подобен принцип, например в Обединеното кралство и Германия. Авиационният пътнически данък на British Air (APD) е по-висок за полет до Мексико Сити, отколкото за полет до Торонто, Канада.

Полет от Лондон до Мексико Сити



За полет в бизнес класа от Лондон до Мексико Сити след 1 април 2012 г. (приблизително 5000 мили) се таксува пътнически данък в размер на 162 GBP(195 EUR / 257 USD).

Полет от Лондон до Торонто

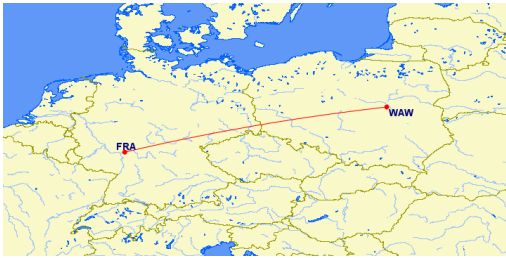


За полет до Торонто, Канада (приблизително 3500 мили) се таксува пътнически данък в размер на само 130 GBP (156 EUR / 206 USD).

Разликата в цената е въз основа на разликата в разстоянието. Голяма част от разстоянието се изминава във въздушното пространство на САЩ. Това означава, че разликата между пътническият данък в размер на 130 GBP и пътническият данък в размер на 162 GBP се дължи на по-голямото разстояние, което се изминава предимно във въздушното пространство на САЩ.

Същото важи и за прилагания в Германия данък за въздушен транспорт.

Полет от Франкфурт до Варшава



За полет от Франкфурт до Варшава съгласно германския пътнически данък се таксуват 7,50 EUR (10 USD) .

Полет от Франкфурт до Токио



За полет от Франкфурт до Токио съгласно германския пътнически данък се таксуват 42,18 EUR (56 USD) .

Това означава, че разликата между много ниския германски пътнически данък и много високия данък се дължи на по-голямото разстояние, което се изминава преди всичко във въздушното пространство на Русия.

Както германската мярка, така и британският пътнически данък се приемат от трети страни и **не са обект на такава интензивна критика или на каквито и да било репресивни мерки**. Както и в случая със СТЕ на ЕС, позицията на държавите е, че те имат право да таксуват полети, когато се излита от или каца във съответните техни страни. Това е обосновката и за данъците, налагани от САЩ и Индия. Това показва, че **в дебатите политическият елемент е значителен**. Част от съпротивата може да обоснове с предположението, че законодателството на ЕС няма същата тежест като законодателството на държавите членки. Също така фактът, че СТЕ на ЕС се оправдава преди всичко със смекчаване на последиците от изменението на климата, би могъл да представлява причина за острата критика от някои трети страни. Например новото мнозинство в Камарата на представителите на САЩ желае да демонстрира, че техният собствен закон по отношение на климата, който обхващаше и международното въздухоплаване (т.нар. закон Waxman - Markey), практически е мъртъв.

Процесът ИКАО:

Още през **1997 г. на Международна организация за гражданска авиация (ИКАО) беше възложено да регулира емисиите от въздухоплаването.**

За съжаление до момента не е намерено решение. ЕС винаги е твърдял, че нашият предпочитан вариант е разбира се постигането на международно споразумение, а задължението за продължаване на преговорите е включено в съществуващото законодателство относно СТЕ на ЕС. На **заседание на Съвета на ИКАО на 9 ноември 2012 г.** беше постигнат значителен напредък по отношение на целта за глобалното регулиране на емисиите от въздухоплаването. Създадена беше Група на високо равнище с цел подготовка на решение на следващото общо събрание на ИКАО. Общото събрание на ИКАО се провежда само веднъж на всеки три години, а следващото заседание предстои през септември 2013 г. Трети страни, които се възпротивяват на европейската схема, винаги са казвали, че желаят глобално решение в рамките на ИКАО.

За съжаление до днес противниците на СТЕ на ЕС не са успели да постигнат единство по отношение на въпроса как точно ИКАО следва да разреши проблема. Но трябва да се признае **изключително силният ангажимент на ръководството на ИКАО.**

Предложението за „спиране на часовника“:

В светлината на решението на Съвета на ИКАО от 9 ноември 2012 г. Европейската комисия обяви предложение да спре прилагането на СТЕ на ЕС за междуконтинентални полети.

На 20 ноември Комисията внесе в Парламента и Съвета предложение за „спиране на часовника“. Целта на това предложение е **да се засили положителната инерция в ИКАО и да се увеличат шансовете за постигане на успешен резултат на Общото събрание на ИКАО през 2013 г.** Първо, по отношение на развитието на глобална пазарна мярка и второ, по отношение на приемането на рамка за улесняване на прилагането от държавите на пазарни мерки за международното въздухоплаване във времето преди влизането в сила на глобалната пазарна мярка.

Предложението предвижда **през 2012 г. по отношение на емисиите да не се прилага СТЕ на ЕС за междуконтинентални полети. Полетите в рамките на европейското пространство ще бъдат обхванати от задълженията по директивата, съгласно решеното от Парламента и Съвета през 2008 г. Всички мерки са недискриминационни, което означава, че същите правила се прилагат за превозвачи от ЕС и от страни извън ЕС.** Това означава, че превозвач от ЕС, който лети от летище на ЕС до летище на трета страна, ще бъде изключен, а превозвач от трета страна, който извършва полет в рамките на европейското пространство, ще бъде обхванат от задълженията на директивата.

Препоръка на докладчика:

Докладчикът принципно **приветства предложението на Комисията** и препоръчва **бързото му приемане.** Съгласно настоящата директива авиационните компании трябва да представят своите квоти до 30 април 2013 г. Следователно за правна яснота законодателната процедура следва да бъде завършена преди тази дата, като се признава, че аргументите трябва да бъдат внимателно оценени, а колегите от комисията

по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (ENVI) и комисията по транспорт и туризъм (TRAN) следва да имат възможността да предложат изменения. Някои изменения изглежда са необходими по причини от правно естество. Те само изясняват целта на предложението, както е посочено в обяснението, съображенията и придружаващото съобщение на Комисията.

Тъй като Комисията не предвижда транспониране от страна на държавите членки в националното законодателство, решението трябва да бъде формулирано точно и не бива да има свобода за тълкуване. Чрез изричното посочване на изискванията, които ще бъдат обхванати от дерогацията и на броя и вида квоти, които операторите трябва да върнат, за да се възползват от правото на дерогация, се създава правна сигурност.

Освен това е необходимо правно основание за намаляване на количествата, които се разпределят на търг, което за момента не е установено, тъй като предложението съдържа само дерогация от член 16. Ако изчисляването на количеството за разпределяне на търг не се промени, същият брой ще трябва да се разпределя на търг от държавите членки, което явно не е желаният резултат. Вместо това количеството за разпределяне на търг следва да бъде 15 % от общото количество квоти за авиационни емисии в обращение през 2012 г. (вж. изменения 1, 3, 4, 6, 7).

Трябва да бъде ясно изразено, че прилагането на схемата само в рамките на ЕС **не може да бъде алтернатива за повече от една година**. Прилага се равно третиране на всички авиационни компании, осъществяващи полети по един и същ маршрут. Квотите, които трябва да бъдат представени до 30 април 2013 г., обхващат 2012 г. – година, през която цената на въглерода беше много ниска (между 6 и 8 EUR) и за която авиационните компании можеха да използват до 15 % кредити по механизма за чисто развитие (МЧР) (около 0,4 EUR). Ето защо всяко потенциално нарушаване на конкуренцията между превозвачи от ЕС и превозвачи от трети страни по отношение на стимули за осъществяване на полети по различни маршрути е ограничено, например 13,6 цента за полет от Хамбург до Франкфурт. Всяко продължаване на това положение обаче би могло да предизвика значително нарушаване на конкуренцията и не би било достатъчно амбициозно по отношение на околната среда. Ето защо трябва да бъде изяснено, че „спирането на часовника“ не може да бъде продължено след 31 декември 2013 г. Също така трябва да бъдат ясно определени **очакванията на ЕС от Общото събрание на ИКАО**. Не всеки резултат може да се разглежда като задоволителен резултат. Вече в съществуващото законодателство е посочено, че сме готови да изменим законодателството си, ако бъде постигнато световно споразумение. Трябва да бъде ясно посочено, че световно споразумение, което по задоволителен начин обхваща емисиите на авиационните компании, няма да бъде в сила преди края на 2013 г. Ето защо **междувременно** трябва да бъде приета **рамка** за регионални и национални схеми. ЕС обаче не би трябвало да приеме положение, в което съществуващото законодателство се отменя с оглед на само потенциално възможно споразумение в рамките на ИКАО (вж. изменения 2, 5).

Предложението на Комисията дава възможност **да се изясни еднозначно, че ЕС не възпрепятства постигането на международно споразумение**. Ако дори след приемането на настоящото предложение трети страни не са действително готови да постигнат компромис на равнището на ИКАО, това ще покаже еднозначно, че тези, които винаги търсят международно решение в рамките на ИКАО, не се ангажират действително в тази насока. От друга страна, ако ИКАО постигне споразумение, това

би бил предпочитаният вариант за всички страни, включително и за Европейския съюз.

19.2.2013

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

на вниманието на комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

относно предложението за решение на Европейския парламент и на Съвета за временна дерогация от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Докладчик по становище: Mathieu Grosch

КРАТКА ОБОСНОВКА

Делът на въздухоплаването в общите емисии на парникови газове понастоящем е около 3 %, но нараства бързо. Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) изчислява, че емисиите на CO₂ от въздухоплаването почти са се удвоили между 1990 и 2006 г. И това на фона на с 34-процентовото увеличение на употребата на всички изкопаеми горива. ИКАО прогнозира увеличение между 63 и 88 % до 2020 г. — период, в който ЕС се е ангажирал да намали своите емисии с 20 % спрямо равнищата от 1990 г.

Глобалното затопляне може да бъде ефективно преодоляно само с международен подход. Нито емисиите на въглероден диоксид, нито изменението на климата познават национални граници. Необходимо е да се придържаме към едни и същи климатични цели на световно равнище. Тук ИКАО играе съществена роля. Организацията започна да обмисля пазарни мерки през 1991 г. и търговия с емисии през 1998 г., но досега не е осъществила значителен напредък. Затова през 2008 г. Европейският съюз реши, че въздухоплаването следва да бъде включено в неговата схема за търговия с емисии (СТЕ). Този законодателен акт получи единодушна подкрепа в Съвета и широко мнозинство в Парламента. Становището на комисията по транспорт призова сектора на въздухоплаването да положи усилия по примера на другите видове транспорт и други сравними сектори. Тя се обяви за 2012 г. като начална дата за включване на въздухоплаването в СТЕ и отбеляза, че включването на кацащи на или излитащи от летища на Общността въздухоплавателни средства от трети държави в европейската схема за търговия с емисии е правно допустимо. Съдът на ЕС потвърди това през 2011 г.

Въпреки това редица трети държави приемат с неохота европейската СТЕ. Очакваното отражение на включването на въздухоплаването в СТЕ обаче е малко в сравнение с пътническите такси, налагани от трети държави, като например таксата в размер на 16,30 USD, която САЩ събират от всички пристигащи и заминаващи пътници (с допълнителни такси за „електронна система за разрешения за пътуване“, налагани на лицата, които не са граждани на САЩ).

През ноември 2012 г. ИКАО демонстрира значителен напредък по пазарните мерки за борба с емисиите от международното въздухоплаване. Затова Европейската комисия реши да подаде сигнал до партньорите в преговорите, като предложи да „спре часовника“. Докладчикът приветства това предложение, тъй като то отговаря на стремежа на Европа към международно споразумение и е ограничено за едногодишен срок.

Това ограничение е изключително важно за запазването на натиска върху партньорите в преговорите. Трябва да дадем ясен сигнал, че ако не се постигне удовлетворително споразумение за борба с емисиите от въздухоплаването, всички международни полети ще бъдат включени, считано от 2013 г. В противен случай ще се създаде риск процесът в ИКАО да продължи с години, ако не и с десетилетия.

Ограничаването до 1 година е важно също и за свеждане до минимум на изразените опасения за възможни изкривявания на пазара. Изключването на полетите, навлизащи в или излизащи от Европейското икономическо пространство (ЕИП), успоредно с продължаващото прилагане на СТЕ за полетите в границите на ЕИП би могло да доведе до нарушаване на правилата на конкуренцията.

Ако в международните преговори се постигнат пазарни механизми или механизми, гарантиращи, че емисиите от въздухоплаването са подложени на същия натиск за понижаване като останалите сектори, това би било причина да се обмисли приспособяване на СТЕ. Въпросът не е прилагането на европейските екологични стандарти на световно равнище, а по-скоро на изграждането на общи мерки за разрешаването на общ проблем.

Ако през септември 2013 г. ИКАО постигне споразумение, което да означава удължаване на различното третиране на вътрешните и външните полети и след 2013 г., трябва да се извърши подробно проучване на отраженията върху конкуренцията между европейските въздушни линии и тези на трети държави. Европейската комисия трябва да предприеме ответни действия с цел да се избегне всяко нарушаване на правилата на конкуренцията. Няма да се реализират ползи нито за околната среда, нито за европейската икономика, ако въздушните линии имат изкуствено създаден стимул да използват повече възлови летища извън Европа. Освен това Европейският парламент следва да има възможност да оцени резултата от преговорите в ИКАО, преди Европейската комисия да предложи по-нататъшни действия.

В заключение можем да кажем, че едногодишната дерогация за полетите, кацащи от или излитащи за летища извън ЕИП, не е съвършеното решение, но предлага по-добри изгледи за постигане на удовлетворително международно споразумение тази година, отколкото запазването на действащото законодателство. Затова Парламентът следва да работи за бързото приемане на това предложение с цел премахване на правната

несигурност относно задълженията на въздушните линии и да даде ясен сигнал на нашите партньори в международните преговори. Те следва да могат да разберат, че Европа иска международно споразумение, тя е отворена за преговори за най-добрите форми на пазарните мерки, но не е склонна да изчаква за неопределено време до решаването на въпроса с емисиите от въздухоплаването по начин, сравним с прилагания спрямо останалите сектори.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за решение Съображение -1 (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(-1) Секторът на въздухоплаването е изключително международен по своята същност. Световните проблеми като породените от емисиите от въздухоплаването могат да бъдат ефективно разрешени само с международен подход, включващ световно задължение за спазване на едни и същи мерки или едни и същи цели с различни мерки. Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) играе ключова роля в този процес, като определя общите цели в рамките на международно споразумение.

Обосновка

Международни проблеми като емисиите на парникови газове, причинени от сектора на въздухоплаването, изискват мерки на световно равнище, затова международният подход може да бъде ефективен.

Изменение 2

Предложение за решение Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) **Постигнат е** значителен напредък в **Международната организация за гражданско въздухоплаване** по отношение на приемането на събранието на ИКАО през 2013 г. на правна рамка за улесняване на държавите при прилагането на пазарни мерки към емисиите от международното въздухоплаване, както и за разработването на глобална пазарна мярка.

Изменение

(1) **Въпреки че беше започнала обсъждането на въпроса за ограничаването на емисиите от въздухоплаването още през 1998 г., едва през ноември 2012 г. ИКАО постигна** значителен напредък по отношение на приемането на събранието на ИКАО през 2013 г. на правна рамка за улесняване на държавите при прилагането на пазарни мерки към емисиите от международното въздухоплаване, както и за разработването на глобална пазарна мярка.

Обосновка

Следва да се изясни, че обсъждането на въпроса за ограничаването на емисиите на равнище ИКАО е започнало преди повече от десет години, без да е постигнат кой знае какъв напредък до изтичането на срока за прилагане на схемата на ЕС за търговия с емисии.

Изменение 3

Предложение за решение Съображение 2 – бележка под линия

Текст, предложен от Комисията

1. Включително държави от **ЕАСТ**, държави, които са подписали договор за присъединяване към Съюза и зависимите територии и териториите на държави — членки на ЕИП

Изменение

1. Включително държави от **ЕИП**, държави, които са подписали договор за присъединяване към Съюза и зависимите територии и териториите на държави — членки на ЕИП

Обосновка

Не всички държави от ЕАСТ са се съгласили да въведат Директива 2003/87/ЕО в своето национално законодателство, а само държавите от ЕАСТ, които са същевременно членки на ЕИП (т.е. Исландия, Лихтенщайн и Норвегия, без Швейцария). Затова текстът трябва да посочва държавите от ЕИП, а не от ЕАСТ.

Изменение 4

Предложение за решение Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) С цел да се избегне нарушаване на конкуренцията, тази дерогация следва да се прилага единствено по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, които не са получили или са върнали всички безплатни разпределения на квоти, които са били разпределени по отношение на такива дейности през 2012 г. По същата причина тези квоти следва да не се вземат предвид за целите на изчисляването на правата за използване на международни кредити за намалени емисии в рамките на Директива 2003/87/ЕО.

Изменение

(3) С цел да се избегне нарушаване на конкуренцията, тази дерогация следва да се прилага единствено по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, които не са получили или са върнали всички безплатни разпределения на квоти, които са били разпределени по отношение на такива дейности през 2012 г. По същата причина тези квоти следва да не се вземат предвид за целите на изчисляването на правата за използване на международни кредити за намалени емисии в рамките на Директива 2003/87/ЕО, **с изключение на международните кредити, получени преди влизането в сила на настоящото решение.**

Обосновка

Важно е да се гарантира правна сигурност и да не се наказват отговорните дружества, които са се подготвяли за прилагането на директивата за въздухоплаването през 2012 г. Тази разпоредба би позволила също да се осигури равнопоставеното третиране на операторите, независимо дали те се ползват от въпросната дерогация.

Изменение 5

Предложение за решение Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) Следователно ИКАО и Съюзът следва значително да увеличат своите усилия за намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването в съответствие с целите на Съюза за 2020 и 2015 г. Предвижданата в настоящото

решение дерогация не бива да поставя под въпрос включването на въздушния транспорт в Европейската схема за търговия с емисии и общата цел, която е да се насърчи ефективна световна система за овладяване на нарастващите равнища на емисиите от въздухоплаването, и следва ясно да определя задълженията на засегнатите държави и въздушни превозвачи за срока на дерогацията.

Обосновка

Секторът на въздухоплаването с бързо увеличаващите се емисии на парникови газове трябва да допринесе за намаляване на тези емисии, както допринасят останалите видове транспорт; освен това другите промишлени сектори вече от години участват в СТЕ на ЕС; няма причина секторът на въздухоплаването да бъде изключен от СТЕ на ЕС.

Изменение 6

Предложение за решение Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) Временната дерогация не може да се прилага за повече от една година. Ако на преговорите в ИКАО в този период не бъде постигната световна система от пазарни мерки за емисиите от въздухоплаването, включваща реалистичен срок за прилагането, всички полети от и до летища извън Съюза отново следва да попаднат в обхвата на СТЕ на ЕС, както се предвижда в Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Изменение 7

Предложение за решение Съображение 4 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4с) Комисията следва да представи на Европейския парламент пълен доклад относно напредъка, постигнат в събранието на ИКАО през септември 2013 г., и бързо да предложи мерки в зависимост от резултатите.

Изменение 8

Предложение за решение

Съображение 4 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4г) Ако след изтичането на срока на предвижданата в настоящото решение дерогация Комисията обмисля предприемането на допълнителни действия в тази насока, тя следва да отчете възможното въздействие върху вътрешноевропейското въздушно движение и да предприеме такива подходящи действия, че да се избегне всяко нарушаване на правилата на конкуренцията.

Обосновка

В периода на дерогацията — за полетите извън Европа — спрямо полетите между летища на държавите от ЕИП ще продължава да се прилага директивата за СТЕ на ЕС. Това положение може да доведе до нарушаване на правилата на конкуренцията между европейските въздушни линии, които оперират главно в Европа и затова по-голяма част от техните полети ще бъдат включени в СТЕ на ЕС, и въздушните линии на трети държави, които оперират главно в трети държави. Европейската комисия трябва да анализира този факт и да предприеме подходящи действия за избягването на възможното нарушаване на конкуренцията, преди да предложи бъдещи мерки.

Изменение 9

Предложение за решение

Съображение 4 д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4d) Включването на въздухоплаването в Схемата на ЕС за търговия с емисии следва да се отчита във всички споразумения на Съюза с трети държави в областта на въздухоплаването.

Обосновка

Комисията провежда понастоящем преговори по споразумения за въздухоплаването с редица съседни страни и важни търговски партньори. Важно е тези споразумения да отчитат пълния спектър от цели на европейската политика. Затова Комисията трябва да се опира на примера на споразумението между ЕС и Канада относно въздушния транспорт и да насърчава трети държави да приемат мерки за намаляване на въздействието на въздухоплаването за изменението на климата.

Изменение 10

Предложение за решение Съображение 4 е (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4e) С цел укрепване на международното доверие в схемата на ЕС държавите членки е препоръчително да използват приходите от прилагането на схемата на ЕС за търговия с емисии по отношение на сектора на въздухоплаването за смекчаване на въздействието на такива емисии и за допринасяне към международното финансиране на борбата с изменението на климата в полза на, наред с другото, усилията на развиващите се страни за климатична защита съгласно член 3г, параграф 4 от Директива 2003/87/ЕО.

Обосновка

С цел да се улесни въвеждането на световна пазарна мярка за въздухоплаването, ЕС следва да насърчава заделянето на средствата от сектора на въздухоплаването за

международно финансиране на борбата с изменението на климата по споразумението за РКООНИК. СТЕ на ЕС следва да продължи да обхваща въздухоплаването до въвеждането на ефективна световна система, която да намалява значително въздействието на този сектор върху климата. Затова натискът трябва да се запази, с цел да се постигнат общите цели.

Изменение 11

Предложение за решение

Член 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Чрез дерогация от член 16 от Директива 2003/87/ЕО, държавите членки не предприемат действия срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на изискванията, посочени в член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3 от Директива 2003/87/ЕО, възникнали преди 1 януари 2014 г., по отношение на дейност до или от летища в държави извън Европейския съюз, които не са членове на **ЕАСТ**, не са зависими територии или територии на държави — членки на ЕИП или държави, подписали договор за присъединяване към Съюза, когато на такива оператори на въздухоплавателни средства не са били разпределени безплатно квоти за такава дейност през 2012 г. или, ако са им били издадени такива квоти, те са върнали съответния брой квоти на държавите членки за отмяна.

Изменение

Чрез дерогация от член 16 от Директива 2003/87/ЕО, държавите членки не предприемат действия срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на изискванията, посочени в член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3 от Директива 2003/87/ЕО, възникнали преди 1 януари 2014 г., по отношение на дейност до или от летища в държави извън Европейския съюз, които не са членове на **ЕИП**, не са зависими територии или територии на държави — членки на ЕИП или държави, подписали договор за присъединяване към Съюза, когато на такива оператори на въздухоплавателни средства не са били разпределени безплатно квоти за такава дейност през 2012 г. или, ако са им били издадени такива квоти, те са върнали съответния брой квоти на държавите членки за отмяна.

Обосновка

Не всички държави от ЕАСТ са се съгласили да въведат Директива 2003/87/ЕО в своето национално законодателство, а само държавите от ЕАСТ, които са същевременно членки на ЕИП (т.е. Исландия, Лихтенщайн и Норвегия, без Швейцария). Затова текстът трябва да посочва държавите от ЕИП, а не от ЕАСТ.

Изменение 12

Предложение за решение
Член 3 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Квотите, отменени в съответствие с член 2, не се вземат предвид за целите на изчисляването на правата за използване на международни кредити за намалени емисии в рамките на Директива 2003/87/ЕО.

Изменение

Квотите, отменени в съответствие с член 2, не се вземат предвид за целите на изчисляването на правата за използване на международни кредити за намалени емисии в рамките на Директива 2003/87/ЕО.

Международните кредити, получени преди влизането в сила на настоящото решение в съответствие с Директива 2008/101/ЕО, могат да се използват през 2013 г. до пределна стойност от 15 % от анулираните или върнатите квоти.

Обосновка

Важно е да се гарантира правна сигурност и да не се наказват отговорните дружества, които са се подготвяли за прилагането на директивата за въздухоплаването през 2012 г. Тази разпоредба би позволила също да се осигури равнопоставеното третиране на операторите, независимо дали те се ползват от въпросната дерогация.

Изменение 13

Предложение за решение
Член 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 3а

Комисията редовно информира Европейския парламент и държавите членки относно напредъка в преговорите в ИКАО и редовно представя доклад относно постигнатите от събранието на ИКАО резултати. Ако през септември 2013 г. събранието на ИКАО не постигне значителен напредък за световен пазарен механизъм, СТЕ на ЕС ще включи отново всички международни полети от и до Съюза,

считано от 2013 г. нататък. Ако събранието все пак съумее да определи рамка за световни пазарни мерки, Комисията може да предложи по-нататъшни действия.

Обосновка

Последиците от евентуално постигнатия значителен напредък в ИКАО трябва да бъдат ясно изтъкнати. Комисията следва да предостави на Европейския парламент най-пълната възможна информация относно преговорите в ИКАО., така че Парламентът да има възможност да оцени постиженията, преди Европейската комисия да удължи дерогацията или да предприеме всяко друго действие.

ПРОЦЕДУРА

| | |
|--|--|
| Заглавие | Временна дерогация от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността |
| Позовавания | COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD) |
| Водеца комисия Дата на обявяване в заседание | ENVI 10.12.2012 г. |
| Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание | TRAN 10.12.2012г. |
| Докладчик по становище: Дата на назначаване | Mathieu Grosch 19.12.2012 г. |
| Разглеждане в комисия | 22.1.2013 г. |
| Дата на приемане | 19.2.2013 г. |
| Резултат от окончателното гласуване | +: 35 –: 1 0: 6 |
| Членове, присъствали на окончателното гласуване | Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle |
| Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване | Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke |

ПРОЦЕДУРА

| | | | | |
|--|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Заглавие | Временна дерогация от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността | | | |
| Позовавания | COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD) | | | |
| Дата на представяне на ЕП | 20.11.2012 г. | | | |
| Водеща комисия Дата на обявяване в заседание | ENVI 10.12.2012 г. | | | |
| Подпомагаща(и) комисия(и) Дата на обявяване в заседание | INTA 10.12.2012 г. | ECON 10.12.2012 г. | ITRE 10.12.2012 г. | IMCO 10.12.2012 г. |
| | TRAN 10.12.2012 г. | | | |
| Неизказано становище Дата на решението | INTA 18.12.2012 г. | ECON 14.1.2013 г. | ITRE 17.12.2012 г. | IMCO 18.12.2012 г. |
| Докладчик(ци) Дата на назначаване | Peter Liese 3.12.2012 г. | | | |
| Разглеждане в комисия | 17.12.2012 г. | 24.1.2013 г. | 18.2.2013 г. | |
| Дата на приемане | 26.2.2013 г. | | | |
| Резултат от окончателното гласуване | +: –: 0: | 51 8 0 | | |
| Членове, присъствали на окончателното гласуване | Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Владко Тодоров Панайотов, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils | | | |
| Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване | Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zannoni | | | |
| Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване | Phil Prendergast | | | |
| Дата на внасяне | 13.3.2013 г. | | | |