



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Документ за разглеждане в заседание

A7-0079/2014

31.1.2014

*****I**
ДОКЛАД

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	4
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ	23
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА	31
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ.....	42
ПРОЦЕДУРА.....	60

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 от 22 януари 2014 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 становищата на комисията по промишленост, изследвания и енергетика, както и на комисията по транспорт и туризъм (A7-0079/2014),
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 Все още непубликувано в Официален вестник

Изменение 1

Предложение за директива Съображение 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1а) Секторът на въздухоплаването е изключително международен по своята същност. Следва да се предприемат бързо инициативи за опазване на климата, тъй като световните проблеми като тези, породени от емисиите от въздухоплаването, могат да бъдат възможно най-ефективно разрешени с подход, включващ световно задължение за спазване на едни и същи мерки или за постигане на едни и същи цели чрез използването на различни мерки. Постигането на глобално споразумение на равнище ИСАО предлага най-добрата перспектива за гарантиране на дългосрочно решение.

Изменение 2

Предложение за директива Съображение 1б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1б) Приемането на Решение № 377/2013/ЕС на Европейския парламент и Съвета¹ позволи постигането на напредък в рамките на ИСАО за сключването на всеобхватно споразумение по време на следващото заседание. С цел улесняване на сключването на подобно споразумение и избягване на въвеждането на ответни търговски мерки е желателно временно да се разширят разпоредбите за „спирането на часовника“.

¹ Решение № 377/2013/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2013 г. за временна дерогация от Директива 2003/87/ЕО за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността (ОВ L 113, 24.04.2013 г., стр. 1).

Изменение 3

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

Изменение

(2) Вследствие на това, **с цел да се запази импулсът, постигнат на Асамблеята на ИСАО през 2013 г. и да се улесни постигането на напредък на предстоящата Асамблея на ИСАО 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)

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)

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 4

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.

Изменение 5

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 регионални, основани на пазара мерки през **7-те години до влизането в действие** на глобална мярка, основана на пазара, процентите са изчислени от Евроконтрол въз основа

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 **трите години до приемането, по време на 39-та Асамблея на ИКАО през 2016 г.,** на глобална **МОП, която да се**

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.**

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.**

Обосновка

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

Изменение 6

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. **Допълнителният период, предвиден от подхода за „спирането на часовника“ за още една година, следва да бъде използван както от Комисията и държавите членки, действащи от името на Съюза, за да се гарантира международното приемане от страна на трети държави на подход за въздушното пространство, който да бъде прилаган от Съюза през идните години. тези усилия следва да бъдат подкрепяни чрез предлагането**

на третите държави на общ подход за използването на тези приходи, напр. за международната политика в областта на климата или за общи проекти в областта на изследванията и развитието, за да се намери решение на проблема с емисиите на парникови газове от въздухоплаването. Държавите членки следва също така да използват приходите от държавни данъци и такси, с които се облагат пътниците, за да генерират напредък в международните преговори и в преговорите с трети държави.

Изменение 7

Предложение за директива Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) Дерогациите, предвидени в настоящата директива, се отнасят единствено до емисии от авиационни дейности до 2016 година и са заложиени 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 следва да се извършва 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. При съгласие от страна на трети държави да спазват схемата на ЕС за търговия с емисии или да приемат на еквивалентни мерки, дерогациите, предвидени в

настоящата директива, следва да се адаптират съответно.

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) При договарянето на споразумения за въздушен транспорт с трети държави Съюзът следва винаги да включва въпроса за търговията с емисии по отношение на въздухоплаването.

Изменение 9

Предложение за директива Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

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 **за 2014 г. и нататък**, за да се даде време на операторите да разберат тези подходи, когато планират полетните си дейности.

(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 дейности,

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 10

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 11

Предложение за директива Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Полетите между най-отдалечените региони на Съюза, както са определени в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) и континенталната част от ЕИП следва също така да спазват регионалния подход, основан на пазара. До влизането в сила на глобална, основана на пазара, процентите следва да се изчисляват от Евроконтрол въз основа на съотношението на разстоянието по голямата окръжност между главните летища в континенталната част от ЕИП и най-отдалечения регион, който не излиза на повече от 12 мили от най-издадената точка на континенталната част на ЕИП.

Изменение 12

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

Изменение 13

Предложение за директива

Член 1 – точка -1 (нова)

Директива 2003/87/ЕО

Член 3г – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(-1) 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 авиацията 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.“

Изменение 14

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – алинея 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) всички емисии от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо пространство за 2013 г.;

Изменение

а) всички емисии от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо пространство (**ЕИП**);

Изменение 15

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – алинея 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

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 б;

Изменение

б) емисиите от полети до и от държави извън 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 б;

Изменение 16

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – алинея 1 – буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(ба) емисиите от полети между най-отдалечените региони на Съюза, както са определени в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) и континенталната част от ЕИП за всяка календарна година и до момента

на влизането в сила на глобална мярка, основана на пазара, за да бъде отразено съотношението на полетите, извършвани в рамките на европейското въздушно пространство, операторът на такива полети е върнал квоти по отношение на процентите, които трябва да бъдат изчислени от Евроконтрол въз основа на съотношението на разстоянието по голямата окръжност между главните летища в континенталната част от ЕИП и най-отдалечения регион, който не излиза на повече от 12 мили от най-издадената точка на континенталната част на ЕИП или изчислени в съответствие с разпоредбите на параграф 6;

Изменение 17

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – алинея 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

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,

Изменение

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,

Изменение 18

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Проверените емисии, посочени в параграф 1, **буква б**), изчислени в съответствие с приложение Пв се считат за проверени емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12 и 14.

Изменение

Проверените емисии, посочени в параграф 1, **букви б) и ба**), изчислени в съответствие с приложение Пв се считат за проверени емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12 и 14.

Изменение 19

Предложение за директива

Член 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 8 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 [**ОВ**: *въведете дата 4 месеца след влизането в сила на настоящата директива*].

Изменение 20

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. 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

Изменение

4. 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**,

член 28, букви а)—в).

букви а)—в).

Изменение 21

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

6. Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, за полетите съответно до и от държави извън ЕИП даден оператор на въздухоплавателни средства може да избере да не докладва данни за емисиите използвайки процентите в приложение Пв, за да бъдат изчислени тези емисии от компетентния орган. При изчислението се вземат предвид стойностите от инструмента за малки емитери на емисии, одобрен от Комисията и попълнен от Евроконтрол с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ. Компетентният орган докладва всички такива изчисления на Комисията. **Изчисленията** на емисии, направени по този начин, се считат за проверените емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12, 14 и 28а.

Изменение

6. Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, за полетите съответно до и от държави извън ЕИП **и за полетите съответно до и от летище, разположено в някой от най-отдалечените региони** даден оператор на въздухоплавателни средства може да избере да не докладва данни за емисиите използвайки процентите в приложение Пв, за да бъдат изчислени тези емисии от компетентния орган. При изчислението се вземат предвид стойностите от инструмента за малки емитери на емисии, одобрен от Комисията и попълнен от Евроконтрол с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ. Компетентният орган докладва всички такива изчисления на Комисията. **Операторът се информира за резултата от изчисленията, направени от компетентния орган, като изчисленията** на емисии, направени по този начин, се считат за проверените емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12, 14 и 28а.

Изменение 22

Предложение за директива

Член 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 23

Предложение за директива

Изменение

7. Комисията докладва ежегодно пред Европейския парламент и Съвета във връзка с напредъка на преговорите и подготвителните действия за провеждането на Асамблеята на ИСАО през 2016 г., както и за усилията от страна на Комисията за насърчаване на международното приемане на подхода, основаващ се на въздушното пространство, в трети държави. След Асамблеята на ИСАО през 2016 г. Комисията ще докладва на Европейския парламент и Съвета за постигнатите по време на Асамблеята резултати. В случай, че се приеме глобална МОП, която да бъде ратифицирана, докладът следва да включва предложения, ако е целесъобразно, в отговор на тези развития. Всяко едно предложение се придружава от подробна оценка на въздействието.

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“

Приложение

Директива 2003/87/ЕО

Приложение Пв – обяснителна част – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 24

Предложение за директива

Приложение

Директива 2003/87/ЕО

Приложение Пв – обяснителна част – параграф 6а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Процентът на емисиите, посочен в член 28а, за полети, изпълнявани до и от най-отдалечена държава се изчислява съгласно долната таблица, която преди приемането ще бъде попълнена с процентите, резултат *mutatis mutandis* от прилагането на същата формула, на базата на най-добрите налични данни, включително

помощ от Евроконтрол.

Изменение 25

Предложение за директива

Приложение

Директива 2003/87/ЕО

Приложение II в – таблица – ред 37

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

**КИТАЙ, включително ХОНКОНГ и
МАКАО**

Изменение 26

Предложение за директива

Приложение

Директива 2003/87/ЕО

Приложение II в – таблица – ред 147 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

ТАЙВАН

Изменение

TW ТАЙВАН

Изменение 27

Предложение за директива

Приложение II в – таблица – след последния ред – редове 172 а - 172 и (нови)

Текст, предложен от Комисията

Гваделупа

Френска Гвиана

Мартиника

Реюнион

Сен Бартелеми

Сен Мартен

Изменение

Гваделупа

Френска Гвиана

Мартиника

Реюнион

Сен Бартелеми

Сен Мартен

Азорски острови

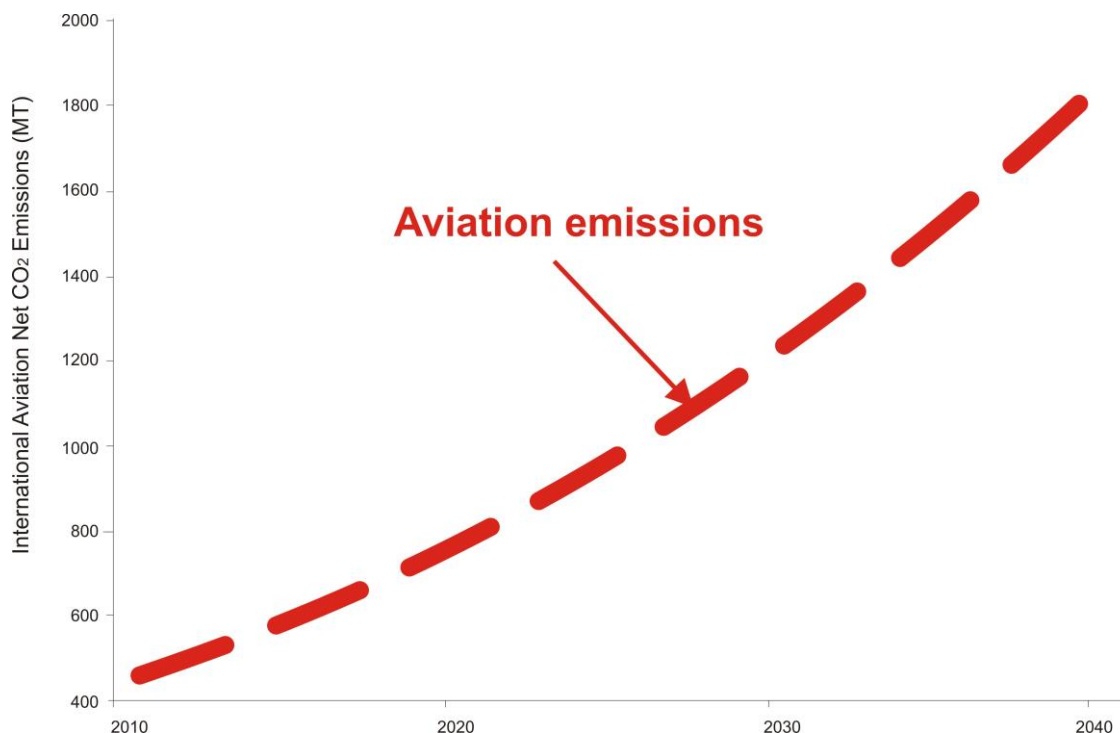
Мадейра

Канарски острови

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

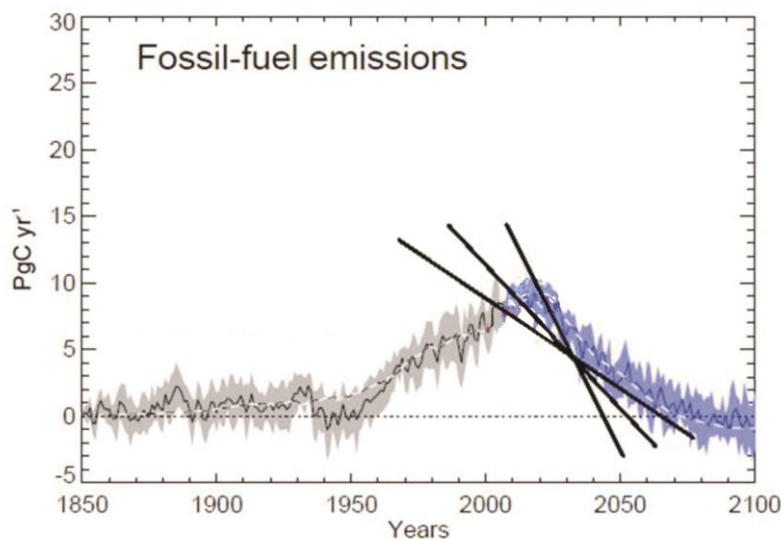
Защо е необходимо ограничаването на емисии на парникови газове от авиация?

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 (ICAO) предвижда, че тяхното количество ще се увеличи до 1900 милиона тона към 2040 г.



Източник: ICAO

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.



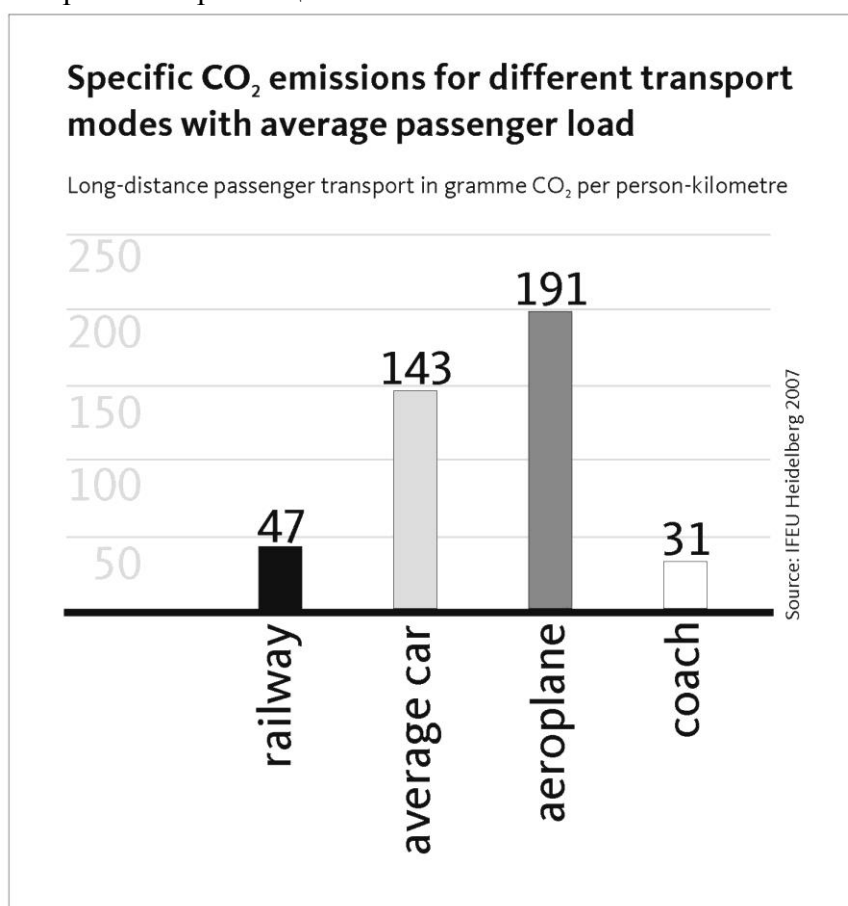
Според петия МКИК (2013 г.) емисиите в световен мащаб трябва да бъдат значително намалени до 2050 г., в случай че желаем да имаме поне 2/3 вероятност да спазим целта от 2 градуса до тази година.

PE522.946v02-00

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:



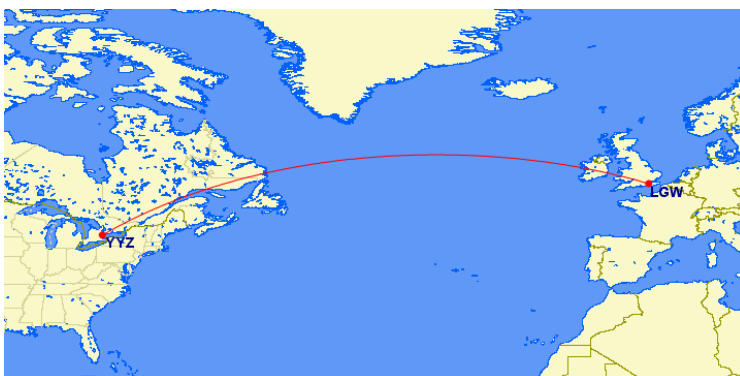
Законодателството от 2008 г., критиките, отправени от трети държави и обосноваването на тази критика

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.

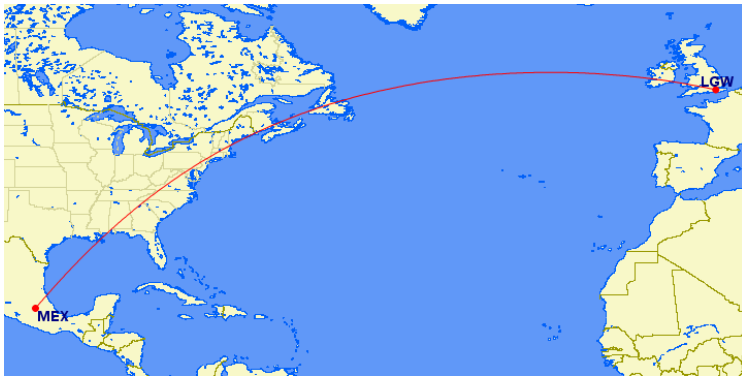
Държава	Правна рамка	разходи за полет
Германия	Данък върху въздушния транспорт	До 42,18 EUR, в зависимост от направлението
Обединено кралство	Данъци за пътниците във въздушния транспорт (APD)	Над 184 GBP/6000 мили
САЩ	Международен транспортен данък	16,30 USD/пътник
ЕС	СТЕ	0.03 EUR (Ryanair) До 2 EUR/междуконтинентален полет (оценка на Комисията)
Индия	такса излитане + 10,3 % такса обслужване (върху данъка за развиване на летищата в Делхи)	7,40 EUR , 10 USD +19 EUR, 25 USD (единствено в Делхи)
Австрия	Данък за въздушен транспорт	До 35 EUR, в зависимост от разстоянието

Важен аргумент от страна на третите държави беше този, че законодателството на Европейския съюз е незаконно поради извънтериториалността си. Съгласно Съда на ЕС този аргумент не е валиден, тъй като са обхванати единствено полетите, излитащи и кацащи в Европа. Независимо от това задължението за връщане на квоти е разбира се по-голямо ако полетът е по-продължителен. Но това не е уникална характеристика на законодателството на ЕС. Националните данъци и такси прилагат също същия принцип, напр. британската такса е значително по-висока при полет до Мексико, отколкото при полет до Канада, дори и разстоянието между Канада и Мексико да се изразява основно в територия на САЩ (вж. следната карта):



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

PE522.946v02-00



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 авиацията 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 международната авиация, 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 международното въздухоплаване, 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.:

- с) Търговия с емисии:
- с) 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;

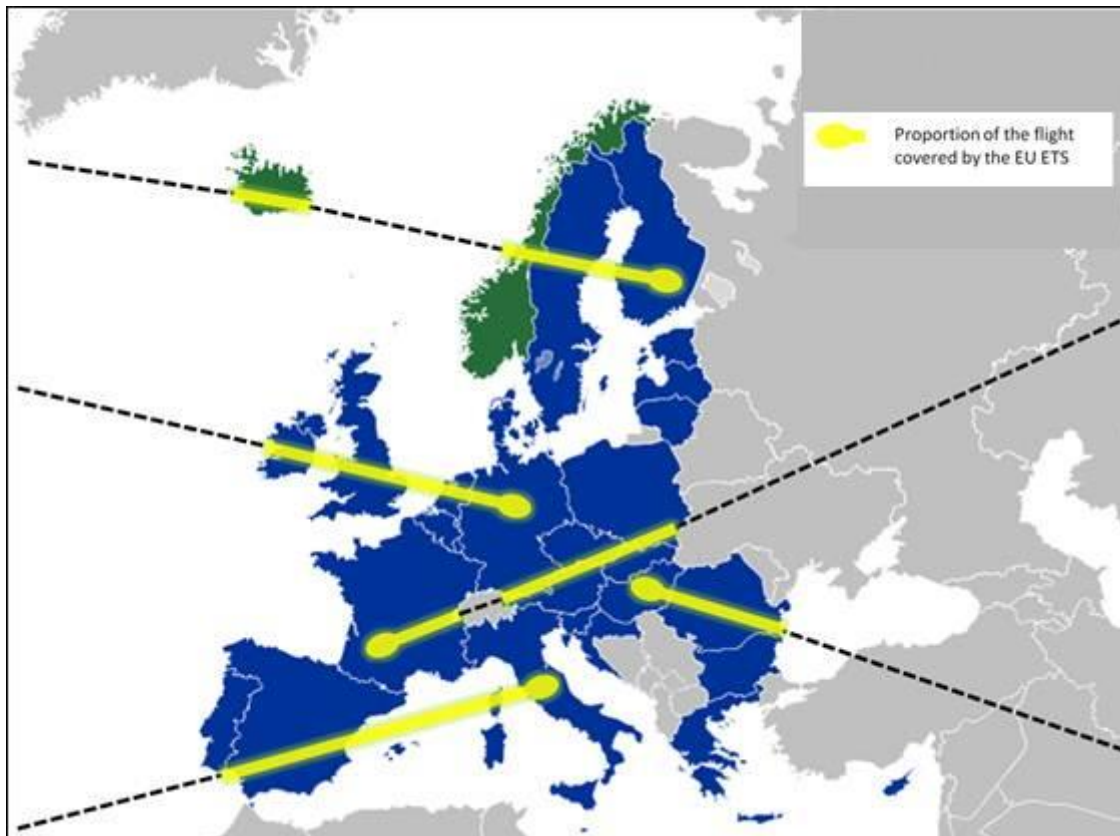
В сравнение с напредъка на РКООНИК, трябва да се отбележи, че 19-ата конференция на страните по РКООНИК във Варшава постигна много по-конкретни и положителни резултати, спрямо постигнатите на Асамблеята на ICAO. Много важно условие на Европейския съюз, за да измени допълнително своето законодателство,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

Въздухоплаването, главно представлявано 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 сектора на въздухоплаването: 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 международното въздухоплаване 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 във въздухоплаването 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 въздухоплаването 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“.

24.1.2014

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА

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

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 (СОМ(2013)0722 – С7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Докладчик по становище: Ейя-Рита Корхола

КРАТКА ОБОСНОВКА

Контекст

Изменението на климата е световен проблем и следователно трябва да бъде разрешаван на световно равнище. Включването на авиацията в СТЕ на ЕС е решение, което беше взето поради бавния напредък в процеса на ICAO и по това време изглеждаше като добра идея. То се възприемаше като пример, който другите да последват и който би могъл да насърчи международната общност да разработи едно наистина глобално решение. По това време редица държави вече планираха МОП (мерки, основаващи се на пазара), но постигането на глобално споразумение все още изглеждаше далечно. След приемането обаче на СТЕ на ЕС в областта на въздухоплаването налагането на нейните разпоредби върху превозвачите от трети държави незабавно се превърна в тема, бъдеща силна загриженост, и скоро след това оказа своите ясни последици. По време на изпълнението на СТЕ на ЕС в областта на въздухоплаването от началото на 2012 г. насам държавите членки и техните авиокомпаниии се натъкват на ответни мерки от страна на трети държави, които значително отслабиха конкурентоспособността и потенциала за растеж на авиокомпаниите. Поради това и поради явното нежелание на третите държави да сътрудничат и да действат в съответствие със СТЕ на ЕС, ЕС трябваше да „спре часовника“ – решение, което се оказа правилно и разумно.

Настояща ситуация

Според докладчика са налице няколко причини, поради които процесът на ICAO сега

трябва да бъде оставен да се развива на спокойствие, без да се правят опити да се продължава налагането на вътрешното законодателство на ЕС на трети държави, което не само би изложило на риск самия процес на ICAO, но също така би подложило държавите членки и авиокомпаниите от ЕС на по-нататъшни ответни мерки и търговски войни. На първо място, взети са решенията за глобална МОП и процесът вече е в ход; ICAO е единственият орган, в който може да бъде постигнато глобално решение. Второ, за първи път глобален механизъм явно получава активна подкрепа и извън ЕС и основните участници буквално са на борда. Трето, всички заинтересовани страни, включително авиокомпаниите и авиационната промишленост, подкрепят това глобално решение, което е по-реално от всякога. Държавите са готови, по-ангажирани и с по-голямо желание да постигнат съгласие от преди. Освен това, предложението от ЕС Въздушно пространство беше изрично отхвърлено от ICAO.

Заклучение

Докладчикът счита, че поради този факт ЕС трябва бъде активен участник в насърчаването на едно глобално споразумение, а не да продължава да действа едностранно, което само ще върне процеса назад. ЕС трябва да избягва всякакви действия, които ще бъдат възприети като неконструктивни от страна на нашите международни партньори и които ще възпрепятстват преговорите на ICAO. Всички доклади от трети държави във връзка с настоящото предложение сочат обратното, поради това докладчикът предлага продължаване на „спирането на часовника“ в рамките на ЕИП до 2016 г. С този обхват на СТЕ на ЕС Съюзът също така ще продължи да играе водеща роля при ранните действия за намаляване на авиационните емисии. Дори ЕС да разполага с изключителното право да приема законодателни актове на своята територия, докладчикът счита, че това не е крачка в правилната посока, ако наистина искаме истинско глобално решение. Дипломатията в областта на климата означава, че всеки участник трябва да бъде отборен играч, който допринася за общата цел с общи средства. В допълнение към постигането на глобално решение, приоритетите на ЕС трябва да осигуряват благосъстояние на нашата авиационна промишленост, конкурентоспособност и оперативни възможности в тази силно конкурентна област.

Поради горепосочените причини докладчикът предлага продължаване на разпоредбите за „спиране на часовника“ в рамките на ЕИП до общото събрание на ICAO през 2016 г., за да се постигне действително глобално решение, което да бъде наистина благоприятно за климата и за всички участници.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните да вземе предвид следните изменения:

Изменение 1

Предложение за директива
Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Съюзът се стреми да осигури бъдещо международно споразумение за контрол на въздействията върху парниковия газ от авиацията, **като междувременно ограничава въздействията върху изменението на климата от авиационните дейности до и от летища в Съюза чрез самостоятелно действие. С цел да се осигури, че тези цели са взаимно подкрепящи се и не са в противоречие, е целесъобразно да се вземат** предвид развитието и становищата, изразени на международни форуми и по-специално, **да се вземе предвид** резолюцията, която съдържа „Консолидиран отчет за продължаващите политики и практики на ИСАО, свързани с опазването на околната среда“, приета на 38-мата сесия на Асамблеята на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИСАО).

Изменение

(1) Съюзът се стреми да осигури бъдещо международно споразумение за контрол на въздействията върху парниковия газ от авиацията. **Ще бъдат взети** предвид развитието и становищата, изразени на международни форуми, **както** и, по-специално, резолюцията, която съдържа „Консолидиран отчет за продължаващите политики и практики на ИСАО, свързани с опазването на околната среда“, приета на 38-мата сесия на Асамблеята на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИСАО).

Изменение 2

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**

Изменение

заличава се

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)

Обосновка

Съображението е излишно поради ограничаването на обхвата на директивата само до полети в рамките на ЕИП.

Изменение 3

Предложение за директива
Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

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 влизането 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

заличава се

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.

Обосновка

Съображението е излишно поради ограничаването на обхвата на директивата само до полети в рамките на ЕИП.

Изменение 4

Предложение за директива

Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6) За да се установи процент от проверени емисии за полети съответно до и от летища в трети държави, трябва да са известни емисиите за целия полет. При все това, не се вземат под внимание емисиите, които не попадат в този процент.

заличава се

Изменение 5

Предложение за директива

Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7) В допълнение, по отношение на полетите съответно до и от трети държави, даден оператор на въздухоплавателни средства следва да може да избере да не докладва проверени емисии за тези полети, а

заличава се

вместо това да разчита на оценка на емисиите, които не са извън държавите членки на ЕИП от такива полети, която е възможно най-точна.

Изменение 6

Предложение за директива
Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

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 за 2014 г. и нататък, за да се даде време на операторите да разберат тези подходи, когато планират полетните си дейности.

заличава се

Изменение 7

Предложение за директива
Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

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—2020 г. Държавите, които за целите на настоящото предложение се считат за развиващи се, са тези, които в момента на приемането на настоящото предложение се ползват

заличава се

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.

Изменение 8

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – алинея 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

всички емисии от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо пространство за **2013 г.**;

Изменение

всички емисии от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо пространство за **всяка календарна година между 2013 г. и 2020 г., включително;**

Изменение 9

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – алинея 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

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 IIв или изчислени в съответствие с параграф б;

Изменение

заличава се

Изменение 10

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Проверените емисии, посочени в параграф 1, буква б), изчислени в съответствие с приложение IIв се считат за проверени емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12 и 14.

заличава се

Изменение 11

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а - параграф 5

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Чрез дерогация от членове 3ж, 12, 15 и 18а, когато оператор на въздухоплавателни средства има общи годишни емисии под 25 000 тона, емисиите му се считат за проверени емисии, ако за определянето им **е използван инструментът за малки емитери на емисии, одобрен от Комисията и попълнен от Евроконтрол** с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ, а държавите членки могат да използват опростени процедури за нетърговски оператори на въздухоплавателни средства при условие, че точността не е по-малка от предлаганата от този инструмент.

Чрез дерогация от членове 3ж, 12, 15 и 18а, когато оператор на въздухоплавателни средства има общи годишни емисии под 25 000 тона, емисиите му се считат за проверени емисии, ако за определянето им **са използвани** данни от програмата **на Евроконтрол** за подпомагане на СТЕ, а държавите членки могат да използват опростени процедури за нетърговски оператори на въздухоплавателни средства при условие, че точността не е по-малка от предлаганата от този инструмент.

Обосновка

Ролята на инструмента за малки емитери не е очевидна в този контекст, тъй като докладът за емисиите може да бъде получен от програмата за подпомагане на СТЕ,

ако превозвачът притежава лиценз за използване на тази програма.

Изменение 12

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28а - параграф 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, за полетите съответно до и от държави извън ЕИП даден оператор на въздухоплавателни средства може да избере да не докладва данни за емисиите използвайки процентите в приложение Пв, за да бъдат изчислени тези емисии от компетентния орган. При изчислението се вземат предвид стойностите от инструмента за малки емитери на емисии, одобрен от Комисията и попълнен от Евроконтрол с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ. Компетентният орган докладва всички такива изчисления на Комисията. Изчисленията на емисии, направени по този начин, се считат за проверените емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12, 14 и 28а.

заличава се

Изменение 13

Предложение за директива

Член 1 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2) Приложенията се изменят, както

заличава се

*е определено в приложението към
настоящата директива.*

Изменение 14

Предложение за директива

Приложение

Текст, предложен от Комисията

Изменение

[...]

заличава се

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	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
Позовавания	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 24.10.2013
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	ITRE 24.10.2013
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
Разглеждане в комисия	16.12.2013
Дата на приемане	23.1.2014
Резултат от окончателното гласуване	+: 29 –: 22 0: 3
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Maria Badia i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke

22.1.2014

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

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

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 (СОМ(2013)0722 – С7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Докладчик по становище: Матийо Грош

КРАТКА ОБОСНОВКА

Обща информация

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. Същите цели за климата следва да бъдат приети в световен мащаб. Това може да бъде постигнато единствено чрез споразумение в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване.

По време на нейната асамблея през 2013 г. беше признато, че ще бъдат необходими мерки, основаващи се на пазара (МОП), за да се насърчи устойчив растеж в сферата на въздухоплаването и че са изпълними три опции за схема на МОП (задължително компенсиране с/без разпределяне на приходите и търговия с квоти за емисии). Тя взе решение да се разработи глобална схема за МОП, за която да бъде взето решение по време на 2016-а асамблея. Това ще бъде приложено считано от 2020 г.

Изменено предложение на Комисията

Последното предложение на Комисията ще освободи изцяло полетите до трети държави за 2013 г. и ще ограничи схемата за търговия с емисии, така че да обхване само част от международните полети в рамките на въздушното пространство на ЕИП (12 морски мили от най-отдалечената точка на външното крайбрежие на територия на ЕИП) за периода 2014-2020 г.

Полети до и от държави с нисък и по-нисък среден доход, чийто дял е по-малко от 1 % от международното въздухоплаване, ще бъдат освободени, както се призовава в резолюция на ICAO. Освен това нови нива за освобождаване са били определени за оператори на малки бизнес самолети. Това се приветства, тъй като то води до големи икономии от разходи за привеждане в съответствие, без да засяга особено избегнатите емисии.

Глобално споразумение на равнище ICAO представлява дългосрочно решение

Въпреки че освобождаването на страните с по-ниски доходи дава отговор на важен елемент в рамките на резолюцията на ICAO, използването на подход, базиращ се на въздушното пространство, може да подкопае добрата воля в международен план, която ще се изисква за постигането на глобално споразумение през 2016 г. Този риск се увеличава от липсата на каквото и да е универсално договорено определение за „европейското въздушно пространство“. Следователно това становище е в подкрепа на разширяването на подхода за „спирането на часовника“, който беше приета за 2012 г. до следващата Асамблея на ICAO.

По време на този период, Комисията следва да засили двустранните и многостранните връзки с трети държави, за да насърчава споразумение на равнище ICAO и, като временна мярка, да насърчи повече държави да спазват схемите за квоти за търговия с емисии или да приемат подобни мерки. Това трябва да бъде допълнено от други мерки за намаляване на емисиите от въздухоплаването, по-специално чрез създаване на „Единно европейско небе“, което ще сведе до минимум закъсненията и отклонения в контрола на въздушния трафик.

Необходимостта от стабилност

Основанието за разширяването на обхвата на „спирането на часовника“ се засилва от честотата на промените, пред които се е изправяла промишлеността през последните години. Първоначално обявеният за 2012 г. режим включваше всички полети до и от Европа в схемата за търговия с квоти за емисии. Действителният режим за 2012 г. изключваше полетите до и от трети държави. Комисията предлага сега това изключване да продължи да бъде валидно за 2013 г. и след това да се въведе трети режим от 2014 до 2020 г.

Противно на това вашият докладчик предлага запазването на режима от 2012 г. най-малко до 2016 г. и до 2020 г. ако по време на следващата Асамблея на ICAO се постигне съгласие да бъде въведена глобална мярка от тази дата. Ако подобно

споразумение не бъде постигнато ще бъде приет подход, основаващ се на въздушното пространство, считано от 2017 г.

Такъв подход би увеличил максимално шансовете за постигане на международно споразумение, без обаче да поставя под съмнение правото на ЕС да регулира собственото си въздушно пространство, право, гарантирано от Чикагската конвенция и одобрено от Съда. ЕС ще покаже на международните партньори готовността си да работи конструктивно в международни и двустранни преговори. това ще бъде също така показателно, че той очаква ICAO да спази своя ангажимент за вземането на решение през 2016 г. и че наличието на допълнително отлагане няма да бъде приемливо.

ИЗМЕНЕНИЯ

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

Изменение 1

Предложение за директива

Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Съюзът се стреми да осигури бъдещо международно споразумение за контрол на въздействията върху парниковия газ от авиацията, **като междувременно ограничава въздействията върху изменението на климата от авиационните дейности до и от летища в Съюза чрез самостоятелно действие. С цел да се осигури, че тези цели са взаимно подкрепящи се и не са в противоречие**, е целесъобразно да се вземат предвид развитието и становищата, изразени на международни форуми и по-специално, да се вземе предвид резолюцията, която съдържа „Консолидиран отчет за продължаващите политики и практики на ICAO, свързани с опазването на околната среда“, приета на 38-мата

Изменение

(1) Съюзът се стреми да осигури бъдещо международно споразумение за контрол на въздействията върху парниковия газ от авиацията. **Междувременно** е целесъобразно е да се вземат предвид развитието и становищата, изразени на международни форуми и по-специално, да се вземе предвид резолюцията, която съдържа „Консолидиран отчет за продължаващите политики и практики на ICAO, свързани с опазването на околната среда“, приета на 38-мата сесия на Асамблеята на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO).

сесия на Асамблеята на
Международната организация за
гражданско въздухоплаване (ИКАО).

Изменение 2

Предложение за директива
Съображение 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1а) Секторът на въздухоплаването е изключително международен по своята същност. Инициативите за опазване на климата следва бързо да бъдат разглеждани като световни проблеми като породените от емисиите от въздухоплаването могат да бъдат възможно най-ефективно разрешени с подход, включващ световно задължение за спазване на едни и същи мерки или за постигане на едни и същи цели чрез използването на различни мерки. Постигането на глобално споразумение на равнище ИКАО предлага най-добрата перспектива за гарантиране на дългосрочно решение.

Изменение 3

Предложение за директива
Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(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

(2) Приемането на Решение 377/2013/ЕС^{4а} направи възможно осъществяването на реален напредък в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), насочен към сключване на глобално споразумение на следващата асамблея. С цел улесняване на

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.

сключването на подобно споразумение, за защита на конкурентоспособността на европейския въздушнотранспортен сектор и за да се избегне въвеждането на ответни търговски мерки, е желателно временно - поне до провеждането на следващата обща асамблея на ИСАО през есента на 2016 г., да разшири обхватът на разпоредбите за „спирането на часовника“.

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)

4^a Предложение за решение 2013/377/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2013 г. за временна дерогация 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

Изменение 4

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

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 влизането 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.**

ограничаване на прилагането на регионални, основани на пазара мерки до влизането в действие на глобална мярка, основана на пазара, **добавянето на емисиите от полети до и от държави извън Европейското икономическо пространство (ЕИП) и изчисляването от страна на Евроконтрол на** процентите 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 **е приложимо от 2017 г. нататък ако не бъде договорен глобален механизъм, основан на пазара, по време на следващата Асамблея на ИКАО през 2016 г.** . 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 периода, в който договорена глобална мярка, основана на пазара, влезе в сила.**

Изменение 5

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. **Ако тези преговори доведат до приемането от страна на трети държави да спазват европейската схема за търговия с емисии или до приемането на еквивалентни мерки, дерогациите, предвидени в**

настоящата директива следва да се адаптират съответно.

Изменение 6

Предложение за директива
Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) За да се изгради доверие към схемата на ЕС на международно равнище държавите членки следва да използват приходите от прилагането на европейската схема за търговия на квоти за емисии по отношение на сектора на въздухоплаването за смекчаване на въздействието на емисиите от въздухоплаването. Това следва да включва подпомагане на усилията за опазване на климата в развиващите се държави съгласно член 3г, параграф 4 от Директива 2003/87/ЕО.

Изменение 7

Предложение за директива
Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) При договарянето на споразумения за въздушен транспорт с трети държави ЕС следва винаги да включва темата относно търговията с емисии по отношение на авиацията.

Изменение 8

Предложение за директива
Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6) За да се установи процент от проверени емисии за полети съответно до и от летища в трети държави, трябва да са известни емисиите за целия полет. При все това, не се вземат под внимание емисиите, които не попадат в този процент.

заличава се

Изменение 9

Предложение за директива
Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

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 за 2014 г. и нататък, за да се даде време на операторите да разберат тези подходи, когато планират полетните си дейности.

заличава се

Изменение 10

Предложение за директива
Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

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

(10) 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 **от**

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, 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.

2014 г. до момента, в който договорена глобална мярка, основана на пазара, влезе в сила. 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.

Изменение 11

Предложение за директива
Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Полетите между най-отдалечените региони на Съюза, както са определени в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз, континенталната част от ЕИП следва също да следват регионалния подход, основан на пазара, до момента на влизането в сила на глобална мярка, основана на пазара. Процентите следва да се изчисляват от Евроконтрол въз основа на тази част от разстоянието по голямата окръжност между главните летища в континенталната част от ЕИП и най-отдалечения регион, който не е на повече от 12 мили отвъд най-отдалечената точка от континенталната част от ЕИП.

Изменение 12
Предложение за директива
Член 1 – точка -1

Директива 2003/87/ЕО
Член 4 – параграф 1 – точка -1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(-1) Член 3г, параграф 4 от Директива 2003/87/ЕО се заменя със следния текст:

4. „Държавите членки използват приходите от продажбата на квоти чрез търг за усилия или научни изследвания за справяне с изменението на климата.“

Изменение 13

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а - параграф 1 - уводно изречение

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, държавите членки приемат, че изискванията, определени в тези параграфи, са изпълнени по отношение на:

1. Дерогации от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3:

Изменение 14

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 1 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

а) всички емисии от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо пространство за 2013 г.;

а) Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, държавите членки приемат, че изискванията, определени в тези параграфи, са изпълнени по отношение на всички емисии от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо

пространство за *всяка календарна година от 2013 до 2016 г.* Ако Асамблеята на ИСАО през 2016 г. вземе решение за въвеждането на глобалната мярка, основана на пазара, която ще се прилага от 2020 г., като тя ще продължава да се прилага за календарните години от 2017 до 2020 г.;

Обосновка

това би разширило обхвата на подхода за „спирането на часовника“ и би изключило всички полети пристигащи или заминаващи за трети държави по време на периода на провеждане на преговорите в ИСАО. Това би довело до избягване на конфронтация с авиокомпаниите, които вече се беше наложило да се подготвят за първоначалното предложение за 2012 г. и впоследствие за „спирането на часовника“, при наличието на нова система, считано от 2014 г.

Изменение 15

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

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 б;

Изменение

б) Ако Асамблеята на ИСАО през 2016 г. не вземе решение за въвеждането на глобалната мярка, основана на пазара, то тогава чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, държавите членки приемат, че изискванията, определени в тези параграфи са изпълнени по отношение на емисиите от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо пространство), за всяка календарна година, **считано от 2017 г., когато **за да отрази частта от полетите, които се извършват в рамките на европейското въздушно пространство**, 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;

Обосновка

Това би въвело подхода, основаващ се на европейско въздушно пространство, от 2017 г. при неуспех на преговорите в ИСАО (вж. изменение 7).

Изменение 16

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 1 – буква ба)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, до момента на влизането в сила на глобална мярка, основана на пазара, държавите членки приемат, че изискванията, определени в тези параграфи, са изпълнени по отношение на всички емисии от полети между най-отдалечените региони на Съюза, както са определени в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз, и извън континенталната част от ЕИП когато, за да отрази частта от полетите, които се извършват в рамките на европейското въздушно пространство, операторът на такива полети е върнал квоти по отношение на процентите на емисии от тези полети, които трябва да се изчисляват от Евроконтрол въз основа на тази част от разстоянието по голямата окръжност между главните летища в континенталната част от ЕИП и най-отдалечения регион, който не е на повече от 12 мили отвъд най-отдалечената точка от континенталното ЕИП, или да се изчислява в съответствие с параграф

Изменение 17**Предложение за директива****Член 1 – точка 1**

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

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,

Изменение

в) чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, държавите членки приемат, че изискванията, определени в тези параграфи, са изпълнени по отношение на всички емисии от полети, изпълнявани от нетърговски оператор на въздухоплавателни средства за всяка календарна година до момента на въвеждането на международна, основана на пазара мярка, при която емисиите, за които отговаря този оператор на въздухоплавателни средства през календарната година, са по-малко от 1 000 тона;

Изменение 18**Предложение за директива****Член 1 – точка 1**

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 1 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

г) връщането на квоти, съответстващи на проверените емисии за 2013 г. от полети между държави в ЕИП, се извършва до 30 април 2015 г. вместо до 30 април 2014 г., и проверите емисии за 2013 г. за тези полети се докладват до 31 март 2015 г. вместо до 31 март 2014 г.

Изменение

г) Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, държавите членки приемат, че изискванията, определени в тези параграфи, са изпълнени по отношение на връщането на квоти, съответстващи на проверените емисии за 2013 г. от полети между държави в ЕИП, се извършва до 30 април 2015 г. вместо до 30 април 2014 г., и проверените емисии за 2013 г. за тези полети се докладват до 31 март

2015 г. вместо до 31 март 2014 г.

Изменение 19

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 – параграф 1 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

Проверените емисии, посочени в параграф 1, **буква б**), изчислени в съответствие с приложение Пв се считат за проверени емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12 и 14.

Изменение

Проверените емисии, посочени в параграф 1, **букви б) и ба**), изчислени в съответствие с приложение Пв се считат за проверени емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12 и 14.

Изменение 20

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. 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

4. 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 **параграф 1**, букви а)—в), от **настоящия член**.

Обосновка

За да се разясни, че се извършва позоваване на новия член 28а, добавен с настоящата директива.

Изменение 21

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

6. Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, за полетите съответно до и от държави извън ЕИП даден оператор на въздухоплавателни средства може да избере да не докладва данни за емисиите използвайки процентите в приложение Пв, за да бъдат изчислени тези емисии от компетентния орган. При изчислението се вземат предвид стойностите от инструмента за малки емитери на емисии, одобрен от Комисията и попълнен от Евроконтрол с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ. Компетентният орган докладва всички такива изчисления на Комисията. **Изчисленията** на емисии, направени по този начин, се считат за проверените емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12, 14 и 28а.

Изменение 22

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 6 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

6. Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, за полетите съответно до и от държави извън ЕИП **и за полетите съответно до и от летище, разположено в някой от най-отдалечените региони**, даден оператор на въздухоплавателни средства може да избере да не докладва данни за емисиите използвайки процентите в приложение Пв, за да бъдат изчислени тези емисии от компетентния орган. При изчислението се вземат предвид стойностите от инструмента за малки емитери на емисии, одобрен от Комисията и попълнен от Евроконтрол с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ. Компетентният орган докладва всички такива изчисления на Комисията. **Операторът трябва да бъде информиран за резултата от изчисленията, направени от компетентния орган, като изчисленията** на емисии, направени по този начин, се считат за проверените емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12, 14 и 28а.

6а. Комисията информира редовно Европейския парламент и Съвета относно напредъка на преговорите в

Изменение 23

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 7 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

7. След Асамблеята на ИКАО 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.

Изменение

7. След Асамблеята на ИКАО 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. Всяко предложение следва да бъде придружено от подробна оценка на въздействието.

Изменение 24

Предложение за директива

Член 1 – точка 1

Директива 2003/87/ЕО

Член 28 а – параграф 7 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

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

В случай, че глобалната мярка няма да се прилага, този доклад разглежда подходящия обхват за покриване на емисиите от дейност до и от държави извън ЕИП, 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 25

Предложение за директива
Приложение I, последна алинея

Текст, предложен от Комисията

Изменение

[Процентът на емисиите, посочен в член 28а за полети, изпълнявани до и от най-отдалечен регион се изчислява също съгласно долната таблица, която преди приемането ще бъде попълнена с процентите, резултат по подразбиране от прилагането на същата формула, на основата на най-добрите налични данни, включително помощ от Евроконтрол:

Изменение 26

Предложение за директива
Приложение IIв – нови редове

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Добавяне на редове за: Гваделупа, Френска Гвиана, Мартиника, Реюнион, Сен Бартелми, Сен-Мартен, Азорските острови, Мадейра и Канарските острови.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	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	
Позовавания	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 24.10.2013	
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	TRAN 24.10.2013	
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Mathieu Grosch 4.11.2013	
Разглеждане в комисия	16.12.2013	20.1.2014
Дата на приемане	21.1.2014	
Резултат от окончателното гласуване	+: 31 –: 6 0: 4	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, 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, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile	
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool	

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	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	
Позовавания	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Дата на представяне на ЕП	16.10.2013	
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 24.10.2013	
Подпомагаща(и) комисия(и) Дата на обявяване в заседание	ITRE 24.10.2013	TRAN 24.10.2013
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Peter Liese 17.10.2013	
Разглеждане в комисия	17.12.2013	23.1.2014
Дата на приемане	30.1.2014	
Резултат от окончателното гласуване	+: 41 -: 7 0: 6	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zannoni	
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
Дата на внасяне	31.1.2014	