

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Комисия по промишленост, изследвания и енергетика

2006/0304(COD)

14.9.2007

СТАНОВИЩЕ

на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

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 добавяне на
авиационните дейности в схемата за търговия с емисии на парникови
газове в рамките на Общността
(COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Докладчик по становище: Silvia Ciornei

PA_Legam

KPATKA OBOCHOBKA

Air transport, both of passengers and freight, is important for the European economy and the wellbeing of its citizens. However, aviation also contributes to climate change by emitting greenhouse gasses (GHG). A person flying transatlantic generates roughly the same level of emissions as that same person does by heating his home for a whole year. Furthermore, EU emissions from air transport are increasing faster than from any other sector, which threatens to undermine the EU's progress in cutting overall GHG-emissions.

This proposal aims at tackling the sector's emissions by bringing aviation into the EU Emissions Trading Scheme (EU ETS). From 2011, all domestic and international flights between EU airports will be covered, and in 2012 the scope will be extended to all international flights arriving at or departing from EU airports. To limit the rapid growth in aviation emissions, the total number of emission allowances available will be capped at EU-level at the average emissions level in 2005. These allowances will partly be auctioned and for the rest be issued by Member States to the operators on the basis of a harmonised efficiency benchmark.

Your draftswoman welcomes this proposal. Aviation should make a fair contribution to the efforts to combat climate change. Bringing aviation into the existing EU ETS is both from an economic and environmental point of view the best approach. Compared with current trends, this proposal could by 2020 reduce the emissions by more than 45%, saving around 183 million tonnes CO₂ each year - equivalent for example to twice Austria's annual GHG-emissions from all sources.

However, certain elements of the proposal should be carefully considered, also with a view of the "lessons learned" from the first period of EU ETS and the preparation of its general revision:

Scope/timing: The proposal introduces a two steps approach, covering firstly only the emissions of intra EU flights and widening the scope later to cover all flights arriving or departing from the EU. Covering international *flights is necessary in order to have a sizeable environmental impact, since if only intra EU flights will be covered, the CO₂ reduction will be around a quarter. However, to unilaterally cover international flights could lead to retaliatory actions in the form of trade sanctions or WTO-proceedings by non-EU countries. Your draftswoman believes that international flights should be covered from the start to ensure a level playing field. However, in order to avoid a lengthy legal battle, the Commission should immediately enter international negotiations in order to agree on a global scheme.*

Cap: To avoid the current problems in the EU ETS whereby Member States tend to nationally over-allocate allowances, the Commission proposes to apply a single EU-cap for the aviation sector. Your draftswoman applauds this choice. It will prevent distortions between Member States and operators, reduce the danger of over-allocation and provide the market with the predictability necessary for investment decisions. Another question is on what level this EU-cap should be set. Your draftswoman notes that stabilising the emissions at *2005 levels shows a different ambition level than in other sectors. However, taking into account the fact that*

international aviation is not covered by the Kyoto Protocol and possible negative effects on the competitiveness of a lower cap, your draftswoman believes as a first step it is a realistic one. ***In addition, some flexibility in the system is introduced to allow future growth to be taken into account.***

Allocation: Probably the most discussed element is the different allocation mechanisms and their (dis)advantages: Grandfathering is simple, but can have perverse incentives (reward relatively polluting installations). Benchmarking rewards early action, but can be complicated and lead to administrative burden. And auctioning is transparent and efficient, but can undermine competitiveness and lead to higher transaction costs. Your draftswoman welcomes the choice to partly auction and partly allocate the allowances on the basis of a simple benchmark. In order to limit the windfall profits, your draftswoman prefers as much auctioning as possible. Auction revenue should as much as possible be used to mitigate emissions, for example by investing in research into greener technologies and in air traffic ***management.***

Open vs. closed system: Regarding the possibility to trade emission allowances between aviation and rest of companies under EU ETS, your draftswoman agrees that the choice for an open system, whereby aviation could buy credits from other economic sectors, will lead to the most cost efficient environmental investments and will make the current ETS market more fluid.

Additional measures: The total impact of aviation on climate change is about 2 to 4 times higher than the effect of CO₂ emissions, mainly due to NO_x emissions. Your draftswoman agrees however that these emissions should not be addressed in this proposal, given the current scientific knowledge and the potential trade-off in the medium term between NO_x and CO₂. Your draftswoman welcomes the intention of the Commission to put forwards a proposal on how best to address NO_x emissions in the near future

ИЗМЕНЕНИЯ

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

Текст, предложен от Комисията¹

Изменения, внесени от Парламента

Изменение 1 СЪОБРАЖЕНИЕ 8 А (ново)

¹ Все още непубликуван в ОВ.

(8a) Съществува значителен потенциал за намаляване на емисиите при въздухоплаването чрез технологично и оперативно оптимизиране. Ако изцяло се приложи по-ефективно управление на въздушния трафик, може да се стигне до намаляване с до 12% на потреблението на горива във въздухоплаването. Поради това Комисията следва енергично да се стреми към политика на Единно европейско небе чрез подходящо финансиране и навременно прилагане на проекта SESAR (изследване в областта на управлението на въздушния трафик в единното европейско небе).

Изменение 2
СЪОБРАЖЕНИЕ 8 Б (ново)

(8б) Научните изследвания и разработването на технологии са ключът към иновациите и подобряването на показателите. Необходима е силна подкрепа за работата на Консултативния съвет за въздухоплавателни изследвания в Европа и неговата Програма за стратегическа изследователска дейност, която определя специфични цели за намаляване на емисиите през 2020 г. Освен това, производителите на въздухоплавателни средства и на двигатели, както и производителите на горива следва да се възползват изцяло от инициативата в областта на технологиите "Чисто небе" в Седмата рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие, за да използват изцяло възможностите за намаляване на влиянието на въздушния транспорт върху климата.

Изменение 3
СЪОБРАЖЕНИЕ 9 А (ново)

(9a) Търговията с квоти за емисии според предложените експертизи е най-подходящият инструмент за намаляване на въздействието на въздушния транспорт върху климата. С нейното прилагане към въздушния транспорт става излишно въвеждането на такси и данъци като допълнителни инструменти, още повече, че ползата им за околната среда не може ясно да се докаже, а те имат сериозно отрицателно икономическо въздействие.

Обосновка

This assessment of emissions trading as the most suitable measure to take is in line with the analysis done by the International Civil Aviation Organisation (ICAO).

Изменение 4
СЪОБРАЖЕНИЕ 10 А (ново)

(10a) Следва да се осигури равнопоставеност между летищата и операторите на въздухоплавателни средства. По тази причина международни полети към и от Европейския съюз и полети в границите на Европейския съюз следва да се включат от началото в схемата на Общността.

Изменение 5
СЪОБРАЖЕНИЕ 11

От 2011 г. емисиите от полети между летища в Общността следва да се включат в схемата на Общността. От 2012 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността. По този начин схемата на Общността може да служи за модел за разширяване на схемата по целия свят. Ако трета страна приеме

*От 2012 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността. По този начин схемата на Общността може да служи за модел за разширяване на схемата по целия свят. **Комисията следва незабавно да влезе в международни преговори с цел постигането на международно***

мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети, заминаващи от тази страна към летище в Общността и които са най-малко еквивалентни на изискванията на настоящата директива, обхватът на схемата на Общността следва да се измени, за да изключи полети, пристигащи в Общността от тази страна.

споразумение за световна схема. Ако трета страна приеме мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети, заминаващи от тази страна към летище в Общността и които са най-малко еквивалентни на изискванията на настоящата директива, обхватът на схемата на Общността следва да се измени, за да изключи полети, пристигащи в Общността от тази страна, ***за да се гарантира равнопоставеност.***

Изменение 6 СЪОБРАЖЕНИЕ 12

(12) Авиацията въздейства върху световния климат чрез изпускането на въглероден двуокис, азотни окиси, водни пари, сулфатни частици и частици сажди. Оценката от междуправителствената експертна група по изменението на климата е, че понастоящем общото въздействие от авиацията е от два до четири пъти по-голямо, отколкото само ефекта от емисиите ѝ досега на въглероден двуокис. Наскоро проведено изследване от Общността показва, че общото въздействие от авиацията може да е около два пъти по-голямо от въздействието само от въглеродния двуокис. Трябва да се отбележи обаче, че нито една от тези оценки не включва неизвестния до голяма степен ефект от перестите облаци. В съответствие с член 174, параграф 2 от Договора политиката на Общността за околната среда трябва да се основава на принципа на предотвратяване и по тази причина трябва да се предприемат действия, във възможната степен, срещу всички въздействия от авиацията. В очакване на научния прогрес да определи подходящи методи на измерване за сравняване на различните въздействия, е необходимо приемането на прагматичен и предотвратяващ подход. Емисиите на азотни окиси ще бъдат третирани в други

(12) Авиацията въздейства върху световния климат чрез изпускането на въглероден двуокис, азотни окиси, водни пари, сулфатни частици и частици сажди. Оценката от междуправителствената експертна група по изменението на климата е, че понастоящем общото въздействие от авиацията е от два до четири пъти по-голямо, отколкото само ефекта от емисиите ѝ досега на въглероден двуокис. Наскоро проведено изследване от Общността показва, че общото въздействие от авиацията може да е около два пъти по-голямо от въздействието само от въглеродния двуокис. Трябва да се отбележи обаче, че нито една от тези оценки не включва неизвестния до голяма степен ефект от перестите облаци. В съответствие с член 174, параграф 2 от Договора политиката на Общността за околната среда трябва да се основава на принципа на предотвратяване и по тази причина трябва да се предприемат действия, във възможната степен, срещу всички въздействия от авиацията. В очакване на научния прогрес да определи подходящи методи на измерване за сравняване на различните въздействия, е необходимо приемането на прагматичен и предотвратяващ подход. Емисиите на азотни окиси ще бъдат третирани в други

законодателни актове, които ще бъдат представени от Комисията.

законодателни актове, които ще бъдат представени от Комисията, *след обстойни консултации със заинтересованите страни и след внимателна оценка на въздействието.*

.Обосновка

It is important to address the emissions of NOx. However, one has to take into account the latest scientific state-of-the-art and a proper cost-benefit analysis of the different legislative and non-legislative options.

Изменение 7 СЪОБРАЖЕНИЕ 13

(13) С цел да се избегне нарушаване на конкуренцията, трябва да се определи хармонизирана методология за разпределение на квотите. За да гарантира достъп до пазара на нови оператори на въздухоплавателни средства, част от квотите ще бъдат разпределени чрез състезателно наддаване в съответствие с правилата, които ще бъдат разработени от Комисията. Операторите на въздухоплавателни средства, които прекратяват дейността си, следва да продължат да получават квоти до края на периода, за който вече са били разпределени безплатни квоти.

(13) С цел да се избегне нарушаване на конкуренцията, трябва да се определи хармонизирана методология за разпределение на квотите. За да гарантира достъп до пазара на нови оператори на въздухоплавателни средства **и да предотврати поставянето на неуместни бариери пред достъпа до пазар**, част от квотите, **които** ще бъдат разпределени чрез състезателно наддаване, **се запазват за нови участници на пазара**, в съответствие с правилата, които ще бъдат разработени от Комисията. Операторите на въздухоплавателни средства, които прекратяват дейността си, следва да продължат да получават квоти до края на периода, за който вече са били разпределени безплатни квоти.

Изменение 8 ЧЛЕН 1, ТОЧКА 2, БУКВА Б Член 3, точка (о а) (нова) (Директива 2003/87/ЕО)

(оа) „нов участник” е всяко лице или оператор, който извършва въздухоплавателна дейност, вписана в Приложение I, и не е кандидатствал за разпределение на квоти в съответствие с член 3г. Същият не трябва нито частично, нито изцяло да е собственост на оператор на

въздухоплавателни средства, който е подал заявление за разпределение на квоти;

Изменение 9

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 2, БУКВА Б

Член 3, точка с) (Директива 2003/87/ЕО)

с) „исторически авиационни емисии“ означава средноаритметичната стойност от годишните емисии през календарните години **2004, 2005 и 2006** от въздухоплавателни средства, изпълняващи авиационна дейност, изброена в приложение I.“

с) „исторически авиационни емисии“ означава средноаритметичната стойност от годишните емисии през календарните години **2008, 2009 и 2010** от въздухоплавателни средства, изпълняващи авиационна дейност, изброена в приложение I.“

Изменение 10

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3б, параграф 1 (Директива 2003/87/ЕО)

1. За периода от **1 януари 2011 г.** до 31 декември 2012 г. общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства е равно на 100 % от умножените по две исторически авиационни емисии.

1. За периода от **1 януари 2012 г.** до 31 декември 2012 г. общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства е равно на 100 % от умножените по две исторически авиационни емисии.

Изменение 11

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3б, параграф 4 (Директива 2003/87/ЕО)

4. В рамките на шест месеца след влизането в сила на настоящата директива Комисията **решава за** историческите авиационни емисии въз основа на най-добрите налични данни.

4. В рамките на шест месеца след влизането в сила на настоящата директива Комисията **прави публично достояние** историческите авиационни емисии въз основа на най-добрите налични данни

Обосновка

The historical aviation emissions should be factual and not based on a political decision. Furthermore, the long lead times and the relatively high costs involved in the development of new technology in the aviation field require long term predictability. The historical aviation emissions are crucial for the total quantity to be allocated for aviation and should therefore be made publicly available as soon as possible.

Изменение 12
ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3
Член 3б, параграф 4 а (нов) (Директива (2003/87/ЕО))

4а. Най-малко 24 месеца преди началото на втория период, посочен в член 11, параграф 2 и за всеки следващ период, Комисията може да приеме в съответствие с процедура по регулиране с контрол, посочена в член 23, параграф 2а, регламент, който изменя общото количество квоти, посочено в параграф 3 на настоящия член, като се вземе предвид растежа на въздухоплавателния сектор и задълженията, поети във връзка с политиката за климата.

Изменение 13
ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3
Член 3в, параграф 1 (Директива (2003/87/ЕО))

1. В периода от член 3б, параграф 1, определен процент от квотите се разпределя чрез състезателно наддаване. Процентът съответства на средноаритметичния процент, предложен от **държавите-членки, включително и състезателното наддаване** в техните национални планове за разпределение съгласно глава III за съответния период.

1. В периода от член 3б, параграф 1, определен процент от квотите се разпределя чрез състезателно наддаване. Процентът съответства на средноаритметичния процент, предложен от **всички държави-членки** в техните национални планове за разпределение съгласно глава III за съответния период, **и на съответните разпоредби за новите участници.**

Обосновка

The choice of an average percentage is to reflect the various policies adopted by the Member States regarding auctioning versus free allocation. Therefore the average should include the Member States allocating 100% of allowances free of charge.

Изменение 14
ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3
Член 3в, параграф 2 (Директива (2003/87/ЕО))

2. За по-нататъшни периоди процентът, който ще бъде определен за състезателно наддаване, **взима предвид** общия преглед

2. За по-нататъшни периоди процентът, **посочен в параграф 1**, който ще бъде определен за състезателно наддаване,

на настоящата директива.

може да се промени при общия преглед на настоящата директива.

Обосновка

The percentage of allocations to be auctioned should be clearly defined at the outset for all concerned. Since the auctioning of allowances is essentially intended to facilitate market access for new aircraft operators, the percentage should be fixed at 5 per cent.

The revenues generated from the auctioning of allowances in aviation must be used specifically to cut emissions and to improve climate conditions in aviation.

Изменение 15

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3в, параграф 3, алинея 1 (Директива (2003/87/ЕО))

3. Комисията приема регламент, съдържащ подробни разпоредби за състезателното наддаване, извършвано от държавите-членки, за квоти, за които не се изисква да бъдат издадени безплатно в съответствие с параграфи 1 и 2. Броят квоти, който ще бъде определен за състезателно наддаване за всеки период за всяка държава-членка е пропорционален на дела ѝ от общия брой разпределени авиационни емисии за всички държави-членки за съответстващата година, декларирани в изпълнение на член 14, параграф 3 и проверени в изпълнение на член 15. За периода от член 3б, параграф 1, съответстващата година е 2010 г., а за всеки следващ период от член 3б съответстващата година е календарната година, завършваща 24 месеца преди началото на периода, за който се отнася състезателното наддаване.

3. Комисията приема регламент, съдържащ подробни разпоредби за състезателното наддаване, извършвано от държавите-членки, за квоти, за които не се изисква да бъдат издадени безплатно в съответствие с параграфи 1 и 2. **Същият регламент съдържа специфичните разпоредби за новите участници.** Броят квоти, който ще бъде определен за състезателно наддаване за всеки период за всяка държава-членка е пропорционален на дела ѝ от общия брой разпределени авиационни емисии за всички държави-членки за съответстващата година, декларирани в изпълнение на член 14, параграф 3 и проверени в изпълнение на член 15. За периода от член 3б, параграф 1, съответстващата година е 2010 г., а за всеки следващ период от член 3б съответстващата година е календарната година, завършваща 24 месеца преди началото на периода, за който се отнася състезателното наддаване.

Изменение 16

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3г, параграф 1 (Директива 2003/87/ЕО)

1. За всеки период от член 3б всеки

1. За всеки период от член 3б всеки

оператор на въздухоплавателно средство може да кандидатства за разпределението на квоти, които ще бъдат разпределени безплатно в съответствие с член 3в. Кандидатстването може да стане чрез подаване до администриращата държава-членка на проверени данни за тонкилометрите от авиационни дейности, изброени в приложение I, изпълнени от този оператор за календарната година, приключваща двадесет и четири месеца преди началото на периода, за които се отнася, в съответствие с приложения IV и V. Всяко кандидатстване трябва да се направи поне двадесет и един месеца преди началото на периода, за който се отнася.

оператор на въздухоплавателно средство може да кандидатства за разпределението на квоти, които ще бъдат разпределени безплатно в съответствие с член 3в. Кандидатстването може да стане чрез подаване до **компетентния орган** в администриращата държава-членка на проверени данни за тонкилометрите от авиационни дейности, изброени в приложение I, изпълнени от този оператор за календарната година, приключваща двадесет и четири месеца преди началото на периода, за които се отнася, в съответствие с приложения IV и V. Всяко кандидатстване трябва да се направи поне двадесет и един месеца преди началото на периода, за който се отнася.

Обосновка

Provides clarity that the same competent authority in each Member State administers the scheme for all participants.

Изменение 17

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3г, параграф 5 (Директива 2003/87/ЕО)

До **28 февруари 2011 г.** и до 28 февруари на всяка следваща година, компетентният орган на администриращата държава-членка издава на всеки оператор на въздухоплавателно средство броя квоти, разпределени на този оператор на въздухоплавателно средство за тази година.

До **28 февруари 2012 г.** и до 28 февруари на всяка следваща година, компетентният орган на администриращата държава-членка издава на всеки оператор на въздухоплавателно средство броя квоти, разпределени на този оператор на въздухоплавателно средство за тази година.

Изменение 18

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3 г, параграф 5 а (нов) (Директива (2003/87/ЕО))

5а. В случай на сливане или поглъщане, в което участват няколко превозвачи за определен период, квотите, които са им разпределени или които те са придобили, се запазват от новото

образуване.

Обосновка

Merged entities should be allowed to keep their allocated allowances.

Изменение 19

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 10, БУКВА Б, ТОЧКА (II)
Член 14, параграф 3 (Директива 2003/87/ЕО)

(ии) думите „от тази инсталация за всяка календарна година“ се заменят с „през всяка календарна година от инсталацията или от **1 януари 2010 г.** въздухоплавателното средство, което експлоатира“.

(ии) думите „от тази инсталация за всяка календарна година“ се заменят с „през всяка календарна година от инсталацията или от **1 януари 2011 г.** въздухоплавателното средство, което експлоатира“.

Изменение 20

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 13
Член 18а, параграф 2, точка а) (Директива (2003/87/ЕО))

а) публикува до **1 февруари 2009 г.** списък на операторите на въздухоплавателни средства, които са изпълнили авиационна дейност, изброена в приложение I на или след **1 януари 2006 г.**, като се посочва администриращата държава-членка за всеки оператор на въздухоплавателно средство в съответствие с параграф 1; и

а) публикува до **1 февруари 2010 г.** списък на операторите на въздухоплавателни средства, които са изпълнили авиационна дейност, изброена в приложение I на или след **1 януари 2008 г.**, като се посочва администриращата държава-членка за всеки оператор на въздухоплавателно средство в съответствие с параграф 1; и

Обосновка

Adaptation to the amendment in Article 3, subparagraph (b), point (r) and in Article 3b

Изменение 21

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 13
Член 18а, параграф 3 (Директива (2003/87/ЕО))

3. За целите на параграф 1, „година за сравнение“ означава, при оператор на въздухоплавателно средство, започнал да извършва дейност в Общността след **1 януари 2006 г.**, първата календарна година на дейност; и във всички останали случаи календарната година, започваща

3. За целите на параграф 1, „година за сравнение“ означава, при оператор на въздухоплавателно средство, започнал да извършва дейност в Общността след **1 януари 2008 г.**, първата календарна година на дейност; и във всички останали случаи календарната година, започваща

на 1 януари 2006 г.

на 1 януари 2008 г.

Обосновка

Adaptation to the amendment in Article 3, subparagraph (b), point (r) and in Article 3b

Изменение 22

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 16

Член 25а, параграф 1 (Директива (2003/87/ЕО))

Когато трета страна приема мерки за намаляване на въздействието върху изменението на климата от полети, **заминаващи от тази страна, които се приземяват в Общността и** които са най-малко еквивалентни на изискванията на настоящата директива, Комисията изменя настоящата директива, за да **разпорежи полетите, пристигащи от тази страна да бъдат изключени от авиационните дейности, изброени в приложение I с влизане в сила от следващия период, посочен в член 3б.**

Когато трета страна приема мерки за намаляване на въздействието върху изменението на климата от полети, които са най-малко еквивалентни на изискванията на настоящата директива, Комисията изменя настоящата Директива, за да **се избегне двойното отчитане и да се гарантира равнопоставеност.**

Обосновка

In case a third country adopts equivalent measures, the geographical scope of the Community emissions trading scheme should take into consideration the scope covered by the system put in place by the third country. Double counting may arise when both the Community emission trading scheme and the third country's have a scope covering to/from flights.

Изменение 23

ПРИЛОЖЕНИЕ, ТОЧКА 1, БУКВА Б

Приложение I, параграф 2 а (Директива 2003/87/ЕО)

„За 2011 г. единствено полети, които заминават от летище и пристигат на летище и двете разположени на територията на държава-членка, за която се прилага Договора, се включват в дейността на авиацията. От 1 януари 2012 г. се включват всички полети, които пристигат или заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договора“.

„От 1 януари 2012 г. всички полети, които пристигат или заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договорът, се включват в дейността на авиацията“.

Обосновка

To ensure a level playing field, international flights should be covered from the start.

Изменение 24

ПРИЛОЖЕНИЕ, ТОЧКА 1, БУКВА В

Приложение I, параграф 2, таблица, точка а) (Директива (2003/87/ЕО))

**а) полети, проведени единствено за *заличава се*
транспортиране, на официална мисия,
на действащ монарх и най-близките му
роднини, държавни глави, министър-
председатели и държавни министри,
когато това е подкрепено от подходящ
индикатор на статуса в летателния
план;**

Обосновка

The public sector should be a positive example and not be in contrast to the expectation of the public. Some governments have already introduced a voluntary contribution to compensate greenhouse gas emissions caused by governmental flights.

Изменение 25

ПРИЛОЖЕНИЕ, ТОЧКА 2, БУКВА Б

Приложение IV, част Б, подзаглавие "Мониторинг на данните за тонкилометри за целите на член 3г" параграф 1 (Директива 2003/87/ЕО)

За целите на кандидатстване за получаване на квоти в съответствие с член 3г, параграф 1, количеството авиационна дейност се изчислява в тонкилометри, като се използва следната формула:
тонкилометри = разстояние x полезен товар
където:

„разстояние“ означава разстоянието по **най-късата дъга от земната сфера** между летището на заминаване и летището на пристигане; и
„полезен товар“ означава общото тегло на превозваните товари, поща и пътници.

За целите на кандидатстване за получаване на квоти в съответствие с член 3г, параграф 1, количеството авиационна дейност се изчислява в тонкилометри, като се използва следната формула:
тонкилометри = разстояние x полезен товар
където:

„разстояние“ означава разстоянието по **обичайния въздушен коридор за полети** между летището на заминаване и летището на пристигане; и
„полезен товар“ означава общото тегло на превозваните товари, поща и пътници.

Обосновка

The benchmark refers to the great circle distance, which is the shortest distance between two

points on the Earth's surface. However, actual flying paths often differ substantially from the Great Circle Distance due to air traffic congestion and airspace entry restrictions. These are factors lying outside the control of airline operators. Airline operators should not be penalised for additional emissions resulting from matters that are out of their control.

Изменение 26

ПРИЛОЖЕНИЕ, ТОЧКА 2, БУКВА Б

Приложение IV, част Б, подзаглавие "Мониторинг на данните за тонкилометри за целите на член 3г" параграф 3 и 4 (нов) (Директива 2003/87/ЕО)

Дейността в тонкилометри се изчислява усреднено, когато една услуга между две летища започне в хода на годината, за която се прави изчислението.

Не се представят данни за дейността, когато една услуга между двойка летища бъде прекратена в хода на годината, за която се прави изчислението.

Обосновка

Since these data are required two years in advance of the actual allocation for a period, it is necessary to appropriately account for new services established and terminated during the year when applying for allowances.

Изменение 27

ПРИЛОЖЕНИЕ, ТОЧКА 3, БУКВА Б

Приложение V, Част Б, точка (14), алинея 1 а) (нова) (Директива 2003/87/ЕО)

Европейските институции и държавите членки гарантират, че методите за проверка, използвани от проверяващите, са хармонизирани преди прилагането на директивата и на практика се прилагат единно.

Обосновка

The work of the national verifiers should be carried out uniformly, in order to avoid distortion of competition between airlines.

Изменение 28

ПРИЛОЖЕНИЕ, ТОЧКА 3, БУКВА Б

(16а) Европейските институции и държавите-членки гарантират, че методите за проверка, използвани от проверяващите, са хармонизирани преди прилагането на директивата и на практика се прилагат единно.

Обосновка

The work of the national verifiers should be carried out uniformly, in order to avoid distortion of competition between airlines.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Изменение на Директива 2003/87/ЕО за добавяне на авиационните дейности в схемата за търговия с емисии на парникови газове в рамките на Общността
Позовавания	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)
Водеща комисия	ENVI
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	ITRE 1.2.2007
Докладчик по становище Дата на назначаване	Silvia Ciornei 12.4.2007
Разглеждане в комисия	25.6.2007
Дата на приемане	13.9.2007
Резултат от окончателното гласуване	+: 26 -: 16 0: 2
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Joan Calabuig Rull, Manuel António dos Santos, Neena Gill, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Vittorio Prodi, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen, Peter Skinner, Silvia-Adriana Țicău
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Hans-Peter Mayer, Sepp Kusstatscher, Thomas Mann