

ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 13/2008

приета от Съвета на 18 април 2008 година

с оглед приемането на Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета от ... за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността

(2008/С 122 Е/03)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 175, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) 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 ⁽⁴⁾ създаде схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността, с цел да насърчи намаляването на емисиите на парникови газове по икономичен и икономически ефективен начин.
- (2) Крайната цел на Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата („РКООНИК“), която е одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета ⁽⁵⁾, е да стабилизира концентрациите на парникови газове в атмосферата на ниво, което би предотвратило опасна антропогенна намеса върху климатичната система.
- (3) На своето заседание в Брюксел на 8 и 9 март 2007 г. Европейският съвет подчерта жизненото значение на постигането на стратегическата цел за ограничаване на повишаването на средната глобална температура до не повече от 2 °С над преиндустриалните равнища. В последните научни заключения, докладвани от Междуправителствения комитет по изменение на климата (МКИК) в

четвъртия доклад за оценка на въздействието, се доказва още по-отчетливо, че отрицателните въздействия от изменението на климата излагат на все по-голяма опасност екосистемите, производството на хранителни продукти, постигането на устойчиво развитие и на целите на хилядолетието за развитие, както и здравето и сигурността на хората. За да остане постижима целта от 2 °С, е необходимо концентрациите на парникови газове в атмосферата да се стабилизират около 450 части на милион обем еквивалент на CO₂, което налага емисиите на парникови газове в световен мащаб да достигнат своя връх през следващите 10 до 15 години, а до 2050 г. емисиите в световен мащаб значително да намалеят с най-малко 50 % под нивата от 1990 г.

- (4) Европейският съвет подчерта, че Европейският съюз се ангажира с превръщането на Европа в икономика с висока енергийна ефективност и ниски емисии на парникови газове, и до сключването на цялостно и всеобхватно споразумение за периода след 2012 г., ЕС трябва и независимо се ангажира до 2020 г. да постигне намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 20 % под нивата от 1990 г. Ограничаването на емисиите на парникови газове от въздухоплаването представлява съществен принос в съответствие с този ангажимент.
- (5) Европейският съвет подчерта, че ЕС се ангажира с цялостно и всеобхватно споразумение за намаляване на емисиите на парникови газове за периода след 2012 г., което да предвижда ефективни, ефикасни и справедливи ответни мерки в необходимия мащаб, за да се посрещнат предизвикателствата, произтичащи от изменението на климата. Европейският съвет одобри до 2020 г. емисиите на парникови газове да се намалят с 30 % под нивата от 1990 г. като принос към цялостното и всеобхватно споразумение за периода след 2012 г., при условие че други развити страни се ангажират с подобно намаляване на емисиите и икономически по-напредналите развиващи се страни допринасят според своите отговорности и съответни възможности. ЕС продължава да заема водеща роля в преговорите по амбициозно международно споразумение, което да постигне целта да се ограничи повишаването на температурата в световен мащаб до 2 °С, и е окуражен от постигнатия напредък по отношение на тази цел по време на 13-та Конференция на страните по РКООНИК в Бали през декември 2007 г. ЕС ще се стреми да гарантира включването в подобно споразумение в световен план на мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването, като в такъв случай Комисията следва да разгледа кои са необходимите изменения на настоящата директива, тъй като тя се прилага спрямо операторите на въздухоплавателни средства.

⁽¹⁾ ОВ С 175, 27.7.2007 г., стр. 47.

⁽²⁾ ОВ С 305, 15.12.2007 г., стр. 15.

⁽³⁾ Становище на Европейски парламент от 13 ноември 2007 г. (все още не публикувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 18 април 2008 г. и Позиция на Европейския парламент от ... (все още не публикувана в Официален вестник). Решение на Съвета от ...

⁽⁴⁾ ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32. Директива, изменена с Директива 2004/101/ЕО (ОВ L 338, 13.11.2004 г., стр. 18).

⁽⁵⁾ ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

- (6) РКООНИК изисква всички страни да формулират и прилагат национални, и по целесъобразност, регионални програми с мерки за смекчаване на ефекта от изменението на климата.
- (7) Протоколът от Киото към РКООНИК, който е одобрен от името на Европейската общност с Решение 2002/358/ЕО на Съвета ⁽¹⁾, изисква развитите страни да се стремят към ограничаване или намаляване на емисиите на парникови газове, които не се контролират от Монреалския протокол и са с източник въздухоплаването, като работят в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).
- (8) Общността не е договаряща страна по Чикагската конвенция за международното гражданско въздухоплаване от 1944 г. („Чикагската конвенция“), но всички държави-членки са договарящи страни по нея и са членове на ИКАО. Държавите-членки продължават да подкрепят работата с други държави в рамките на ИКАО за разработване на мерки, включително пазарно ориентирани инструменти, за преодоляване на въздействието на въздухоплаването върху изменението на климата. На шестото заседание на Комитета на ИКАО за защита на околната среда от въздухоплаването през 2004 г. беше постигнато съгласие, че специална за въздухоплаването система за търговия с емисии, основана на нов правен инструмент под егидата на ИКАО, не буди достатъчно интерес и поради това не следва да се продължава работата по нея. Впоследствие Резолюция А 35-5 на Събранията на ИКАО, което се проведе през септември 2004 г., не предложи нов правен инструмент, а вместо това одобри отворената търговия с емисии и възможността държавите да включат емисиите от международното въздухоплаване в своите схеми за търговия с емисии. Допълнение L към Резолюция А 36-22 на 36-то Събрание на ИКАО, което се проведе през септември 2007 г., призовава договарящите държави да не прилагат системи за търговия с емисии спрямо оператори на въздухоплавателни средства от други договарящи държави, освен въз основа на взаимно съгласие между същите държави. Като припомним, че Чикагската конвенция изрично признава правото на всяка договаряща страна да прилага на недискриминационна основа своите закони и разпоредби в областта на въздухоплаването спрямо въздухоплавателните средства на всички държави, държавите-членки на Европейската общност и петнадесет други европейски държави формулираха резерва по тази резолюция и си запазиха правото по Чикагската конвенция да въвеждат и прилагат на недискриминационна основа пазарно ориентирани мерки спрямо всички оператори на въздухоплавателни средства от всички държави, които предоставят услуги до, от или в рамките на техните територии.
- (9) Шестата програма за действие на Общността за околната среда, създадена с Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, предвижда Общността да определя и предприема специфични действия за намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването, ако до 2002 г. такова действие не бъде договорено в рамките на ИКАО. В заключенията си от октомври 2002 г., декември 2003 г. и октомври 2004 г., Съветът многократно призова Комисията да предложи действия за намаляване на въздействието от международния въздушен транспорт върху изменението на климата.
- (10) С цел да се постигнат необходимите съществени намаления, на равнище държава-членка и на общностно равнище следва да се въведат политики и мерки във всички сектори на икономиката на Общността. Ако въздействието от сектора на въздухоплаването върху изменението на климата продължи да нараства със сегашния темп, това значително ще засегне намаленията, постигнати в други сектори в борбата с изменението на климата.
- (11) В съобщението си от 27 септември 2005 г. до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, озаглавено „Намаляване на въздействието на въздухоплаването върху изменението на климата“, Комисията очерта стратегия за намаляване на въздействието на въздухоплаването върху климата. Като част от цялостен пакет от мерки, стратегията предлага включване на въздухоплаването в схемата на Общността за търговия с квоти за емисии на парникови газове и предвижда създаването на работна група за въздухоплаването с участието на множество заинтересовани страни като част от втората фаза на европейската програма по изменение на климата, с цел разглеждането на различни начини за включване на въздухоплаването в схемата на Общността. В заключенията си от 2 декември 2005 г. Съветът призна, че от икономическа и екологична гледна точка включването на сектора на въздухоплаването в схемата на Общността изглежда най-добрият начин за постигане на напредък и призова Комисията да представи законодателно предложение до края на 2006 г. В резолюцията си от 4 юли 2006 г. относно намаляването на въздействието на въздухоплаването върху изменението на климата ⁽³⁾ Европейският парламент призна, че търговията с емисии може да бъде част от цялостен пакет от мерки за преодоляване на въздействието на въздухоплаването върху климата, при условие че бъде подходящо замислена.
- (12) Целта на измененията на Директива 2003/87/ЕО, внесени с настоящата директива, е да намали въздействието върху изменението на климата, дължащо се на въздухоплаването, чрез включване на емисиите от авиационни дейности в схемата на Общността.
- (13) Операторите на въздухоплавателни средства имат най-прекия контрол върху типа въздухоплавателни средства в експлоатация и начина, по който те извършват полетите си, и поради това следва да носят отговорност за спазването на задълженията, наложени с настоящата директива, включително задължението да се изготви план за мониторинг, както и да се извършва мониторинг и да се докладват емисиите в съответствие с този план. Операторът на въздухоплавателни средства може да бъде идентифициран чрез използване на обозначение по ИКАО или всяко друго признато обозначение, използвано за

⁽¹⁾ ОВ L 130, 15.5.2002 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ C 303E, 13.12.2006 г., стр. 119.

- идентификация на полета. Ако самоличността на оператора на въздухоплавателни средства не е известна, собственикът на въздухоплавателното средство следва да се разглежда като оператор, освен ако той не докаже кое друго лице е операторът на въздухоплавателни средства.
- (14) От 2012 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността. По този начин схемата на Общността може да послужи като модел за използване на търговия с емисии в целия свят. Ако трета държава приеме мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети до Общността, Комисията следва да разгледа съществуващите възможности за осигуряване на най-добро взаимодействие между схемата на Общността и мерките на тази държава, след провеждане на консултации с нея.
- (15) В съответствие с принципа за по-добро регулиране, определени полети следва да бъдат изключени от схемата. В допълнение, за да се избегне несъразмерна административна тежест, от схемата следва да бъдат изключени оператори за търговски въздушен превоз, които за три последователни периода от четири месеца са извършили по-малко от 243 полета на период. Това ще е от полза за авиокомпаниите, които извършват ограничени услуги в рамките на схемата на Общността, включително авиокомпаниите от развиващите се страни.
- (16) Въздухоплаването оказва въздействие върху световния климат чрез изпускането на въглероден диоксид, азотни оксиди, водни пари, сулфатни частици и частици от сажиди. Оценката от МКИК е, че понастоящем цялостното въздействие от въздухоплаването е от два до четири пъти по-голямо, отколкото досегашното въздействие само от емисиите му на въглероден диоксид. Наскоро проведено изследване от Общността показва, че цялостното въздействие от въздухоплаването може да е около два пъти по-голямо от въздействието само на въглеродния диоксид. Нито една от тези оценки обаче не отчита неизвестния до голяма степен ефект от перестите облаци. В съответствие с член 174, параграф 2 от Договора, политиката на Общността в областта на околната среда трябва да се основава на принципа на предпазните мерки. До постигане на научен напредък в тази област, следва да се предприемат действия в рамките на възможното по отношение на всички видове въздействие на въздухоплаването. Действия по отношение на емисиите на азотни оксиди ще бъдат предмет на други законодателни актове, за които Комисията ще направи предложение през 2008 г.
- (17) За да се избегне нарушаване на конкуренцията, следва да се определи хармонизирана методология за разпределение на квотите с цел определяне на общото количество квоти, които да се издават и за разпределяне на квоти между оператори на въздухоплавателни средства. Част от квотите ще бъдат разпределени чрез търг в съответствие с правилата, които ще бъдат разработени от Комисията. Следва да бъде създаден специален резерв от квоти, с цел да се гарантира достъпът до пазара на нови оператори на въздухоплавателни средства и да се подпомагат оператори на въздухоплавателни средства, които рязко увеличават количеството реализирани тонкилометри. 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.
- (18) Пълната хармонизация на частта квоти, които се издават безплатно на всички оператори на въздухоплавателни средства, участващи в схемата, е подходящ начин да се осигурят равни условия за операторите на въздухоплавателни средства, предвид че всеки оператор на въздухоплавателни средства ще се регулира само от една държава-членка по отношение на всички негови дейности, извършвани в посока към, от и в рамките на ЕС, както и от недискриминационните разпоредби на двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги с трети държави.
- (19) Въздухоплаването има принос към цялостното въздействие на човешката дейност върху изменението на климата и въздействието върху околната среда на емисиите на парникови газове от въздухоплавателни средства може да се намали чрез мерки, насочени към справяне с изменението на климата в ЕС и в трети държави и към финансиране на научни изследвания и разработване на начини за ограничаване на вредните последици и за адаптиране. Решенията, свързани с публичните разходи на национално равнище, се вземат от държавите-членки в съответствие с принципа на субсидиарност. Без да се засяга това правило, приходите от продажбата на квоти чрез търг или равностойната им сума, когато това се налага от задължителни бюджетни принципи на държавите-членки, като единство и универсалност, следва да се използват за намаляване на емисиите на парникови газове, за адаптиране към влиянието на изменението на климата в ЕС и в трети държави, за финансиране на научни изследвания и разработване на начини за ограничаване на вредните последици и за адаптиране, както и за покриване на разходите за администриране на схемата. Тук биха могли да се включат и мерки за насърчаване на екологични видове транспорт. Тръжната процедура следва да се използва, по-специално, като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и за мерки за предотвратяване на обезлесяването и улесняване на адаптирането в развиващите се страни. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с използването на приходите, не следва да засягат решения за използването на приходите от продажба на квоти чрез търг в по-широкия контекст на общия преглед на Директива 2003/87/ЕО.
- (20) Разпоредбите относно използването на средства от продажба чрез търг следва да бъдат съобщени на Комисията. Тази нотификация не освобождава държавите-членки от задължението, установено в член 88, параграф 3 от Договора, за предоставяне на информация за определени национални мерки. Настоящата директива не следва да засяга резултатите от бъдещи процедури, свързани с държавни помощи, които могат да бъдат предприети в съответствие с членове 87 и 88 от Договора.
- (21) За да се увеличи икономическата ефективност на схемата, операторите на въздухоплавателни средства следва да могат да използват сертифицирани единици редуцирана емисия (СЕРЕ) и единици редуцирана емисия (ЕРЕ) от дейности по проекти за изпълнение на задълженията за връщане на квоти до определена хармонизирана граница. Използването на СЕРЕ и ЕРЕ следва да съответства на критериите за приемане на използването в схемата за търговия, изложени в настоящата директива.

- (22) С цел да се намали административната тежест за операторите на въздухоплавателни средства, само една държава-членка следва да отговаря за определен оператор на въздухоплавателни средства. От държавите-членки следва да се изисква да гарантират, че операторите на въздухоплавателни средства, на които е издаден оперативен лиценз в тази държава, или оператори на въздухоплавателни средства без оперативен лиценз или с такъв от трети държави, чиито емисии през базовата година в по-голямата си част се дължат на тази държава-членка, спазват изискванията на настоящата директива. В случай че оператор на въздухоплавателни средства не спазва изискванията на настоящата директива и спазването им не е постигнато чрез други мерки за изпълнение от администрацията държава-членка, държавите-членки следва да действат солидарно. Поради това администрацията държава-членка следва да разполага с възможност да поиска от Комисията последната да наложи забрана за експлоатация на общностно равнище на съответния оператор на въздухоплавателни средства като крайна мярка.
- (23) За да се запази целостта на отчетната система за схемата на Общността с оглед на факта, че емисии от международното въздухоплаване не са включени в ангажиментите на държавите-членки съгласно Протокола от Киото, отпуснатите на сектора на въздухоплаването квоти следва да се използват единствено за изпълнение на задълженията на операторите на въздухоплавателни средства за връщане на квоти съгласно настоящата директива.
- (24) За да се запази екологичната цялост на схемата, върнатите от операторите на въздухоплавателни средства единици следва да се отчитат само по тези цели за намаляване на парниковите газове, които са предназначени за отчитане на тези емисии.
- (25) Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) може да притежава информация, която да е от полза на държавите-членки или Комисията при изпълнение на задълженията им, наложени с настоящата директива.
- (26) Разпоредбите на схемата на Общността относно мониторинг, докладване и проверка на емисиите и санкциите, приложими към операторите, следва да се прилагат и към операторите на въздухоплавателни средства.
- (27) Комисията следва да направи преглед на действието на Директива 2003/87/ЕС във връзка с авиационните дейности в светлината на натрупания при нейното прилагане опит и след това да представи доклад пред Европейския парламент и пред Съвета.
- (28) Прегледът на действието на Директива 2003/87/ЕС във връзка с авиационните дейности следва да отчети структурната зависимост от въздухоплаването на държавите, които не разполагат с адекватни и сравними алтернативни средства за транспорт, и поради това са силно зависими от въздушния транспорт, както и в които туристическият отрасъл има висок принос за БВП на съответната държава. Следва да се обърне специално внимание на ограничаването на вредните последици или дори на отстраняването на проблемите по отношение на достъпността и конкурентоспособността, които възникват за най-отдалечените региони, определени в член 299, параграф 2 от Договора, както и на проблемите, свързани със задълженията за предоставяне на обществена услуга, във връзка с изпълнението на настоящата директива.
- (29) Декларацията на министрите относно летището на Гибралтар, договорена в Кордова на 18 септември 2006 г. по време на първата министерска среща на Форум за диалог относно Гибралтар, ще замени съвместната декларация относно летището, направена в Лондон на 2 декември 1987 г., и пълното ѝ спазване ще се счита за спазване на декларацията от 1987 г.
- (30) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (31) По-специално на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия за приемане на мерки за продажба чрез търг на квоти, за които няма задължение да се издават безплатно; за приемане на подробни правила за функционирането на специалния резерв за определени оператори на въздухоплавателни средства и за процедурите във връзка с искания до Комисията последната да наложи забрана за експлоатация на оператор на въздухоплавателни средства; както и за изменение на списъка на авиационните дейности в приложение I, когато трета държава въведе мерки за намаляване на въздействието от въздухоплаването върху изменението на климата. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (32) Доколкото целта на настоящата директива не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба и последиците на предложеното действие, може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (33) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество ⁽²⁾, държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността свои собствени таблици, които, доколкото е възможно, илюстрират съответствието между директивата и мерките за нейното транспониране, и да ги направят обществено достояние.
- (34) Директива 2003/87/ЕО следва да бъде съответно изменена,

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

⁽²⁾ ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

от въздухоплавателни средства, извършващи авиационна дейност, включена в списъка в приложение I.“

Член 1

4) След член 3 се създава следната глава:

Изменения на Директива 2003/87/ЕО

„ГЛАВА II

Въздухоплаване

Директива 2003/87/ЕО се изменя, както следва:

Член 3а

1) Преди член 1 се създава следното заглавие:

„ГЛАВА I

Общи разпоредби“.

Приложно поле

Разпоредбите на настоящата глава се прилагат за разпределение и издаване на квоти по отношение на авиационните дейности, включени в списъка в приложение I.

2) В член 2 се добавя следният параграф:

Член 3б

„3. Прилагането на настоящата директива по отношение на летището на Гибралтар се извършва без да се засягат съответните правни позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство по отношение на спора за суверенитета на територията, на която е разположено летището.“

Авиационни дейности

До ... (*) Комисията, като действа в съответствие с процедурата за регулиране, посочена в член 23, параграф 2, изготвя насоки за подробно тълкуване на авиационните дейности от приложение I и по-специално на полетите, свързани с издирвателни и спасителни операции, полетите с противопожарна цел, хуманитарните полети, полетите за оказване на спешна медицинска помощ и полетите, извършвани от оператори за търговски въздушен превоз, които в продължение на три последователни периода от четири месеца извършват по-малко от 243 полета за период.

3) Член 3 се изменя, както следва:

Член 3в

а) буква б) се заменя със следното:

„б) „емисии“ означава отделянето на парникови газове в атмосферата от източници в инсталация или отделянето от въздухоплавателни средства, извършващи авиационна дейност, включена в списъка в приложение I, на определените по отношение на тази дейност газове;“;

Общо количество на квотите за авиационни дейности

б) добавят се следните букви:

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

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

п) „оператор за търговски въздушен превоз“ означава оператор, който срещу вознаграждение предоставя услуги за обществен превоз на пътници, товари или поща по редовни или нередовни въздушни линии;

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

р) „администрираща държава-членка“ означава държавата-членка, отговорна за администрирането на схемата на Общността по отношение на оператора на въздухоплавателни средства в съответствие с член 18а;

3. Комисията прави преглед на общото количество квоти, които ще се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства в съответствие с член 30, параграф 4.

с) „установени авиационни емисии“ означава емисиите от всички полети, попадащи в обхвата на авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, които заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, или пристигат на такова летище от трета държава;

4. До ... (*) Комисията взема решение относно историческите авиационни емисии въз основа на най-надеждните налични данни, включително предварителни разчети на базата на информация за действителния трафик. Това решение се разглежда в рамките на комитета, посочен в член 23, параграф 1.

т) „исторически авиационни емисии“ означава средноаритметичната стойност на годишните емисии през календарните години 2004, 2005 и 2006, отделени

(*) 6 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

Член 3г

Метод за разпределяне на квотите за въздухоплаването посредством продажба чрез търг

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

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

3. Приема се регламент, съдържащ подробни разпоредби относно продажбата чрез търг, извършвана от държавите-членки за квоти, за които не се изисква да бъдат издадени безплатно в съответствие с параграфи 1 и 2 от настоящия член или член 3е, параграф 8. Броят квоти, който ще бъде определен за продажба чрез търг за всеки период от всяка държава-членка, е пропорционален на дела ѝ от общия брой установени авиационни емисии за всички държави-членки за референтната година, докладвани в изпълнение на член 14, параграф 3 и проверени съгласно член 15. За периода, посочен в член 3в, параграф 1, референтната година е 2010 г., а за всеки следващ период, посочен в член 3в, референтната година е календарната година, завършваща 24 месеца преди началото на периода, за който се отнася търгът.

Този регламент, предназначен да измени несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 23, параграф 3.

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

5. Информацията, предоставена на Комисията въз основа на настоящата директива, не освобождава държавите-членки от задължението за предоставяне на информация, предвидено в член 88, параграф 3 от Договора.

Член 3д

Разпределяне и издаване на квоти на оператори на въздухоплавателни средства

1. За всеки период, посочен в член 3в, всеки оператор на въздухоплавателни средства може да подаде заявление за разпределяне на квотите, които ще се разпределят безплатно. Заявлението може да бъде направено чрез изпращане до компетентния орган в администрацията държава-членка на проверени данни за тонкилометрите от авиационни дейности, изброени в приложение I, изпълнени от този оператор на въздухоплавателни средства за годината, за която е осъществен мониторинг. За целите на настоящия член годината, за която се осъществява мониторинг, е календарната година, приключваща 24 месеца преди нача-

лото на периода, за който се отнася, в съответствие с приложения IV и V или, във връзка с посочения в член 3в, параграф 1 период — до 2010 г. Заявлението се подава най-малко 21 месеца преди началото на периода, за който се отнася, или, във връзка с посочения в член 3в, параграф 1 период — до 31 март 2011 г.

2. Държавите-членки изпращат на Комисията получените съгласно параграф 1 заявления най-малко осемнадесет месеца преди началото на периода, за който се отнася заявлението или във връзка с посочения в член 3в, параграф 1 период — до 30 юни 2011 г.

3. Най-малко петнадесет месеца преди началото на всеки период, посочен в член 3в, параграф 2, или във връзка с посочения в член 3в, параграф 1 период — до 30 септември 2011 г., Комисията изчислява и приема решение, установяващо:

- а) общото количество квоти, които ще бъдат разпределени за този период в съответствие с член 3в;
- б) броя на квотите, които ще бъдат разпределени чрез търг за този период в съответствие с член 3г;
- в) броя на квотите от специалния резерв за оператори на въздухоплавателни средства за този период в съответствие с член 3е, параграф 1;
- г) броя на квотите, които ще бъдат разпределени безплатно за този период, чрез изваждане на броя на квотите, посочени в букви б) и в), от общото количество квоти, за които е взето решение съгласно буква а); и
- д) параметъра, който ще се използва при безплатното разпределяне на квоти на операторите на въздухоплавателни средства, чиито заявления са подадени до Комисията в съответствие с параграф 2.

Параметърът, посочен в буква д), изразен в брой квоти за тонкилометър, се изчислява като се раздели броят на квотите, посочени в буква б), на сбора от тонкилометрите, включени в заявленията, изпратени на Комисията в съответствие с параграф 2.

4. В срок от три месеца след датата, на която Комисията взема решение съгласно параграф 3, всяка администрация държава-членка изчислява и публикува:

- а) всички квоти, разпределени за периода на всеки оператор на въздухоплавателни средства, чието заявление е изпратено на Комисията в съответствие с параграф 2, изчислени, като се умножат тонкилометрите, включени в заявлението, по параметъра, посочен в параграф 3, буква д); и
- б) квотите, разпределени на всеки оператор на въздухоплавателни средства за всяка година, които се определят, като се раздели количеството на всички разпределени му квоти за периода, изчислено съгласно буква а), на броя години в периода, за който този оператор на въздухоплавателни средства извършва авиационна дейност, включена в списъка в приложение I.

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

Член 3е

Специален резерв за определени оператори на въздухоплавателни средства

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

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

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

2. Оператор на въздухоплавателни средства, който отговаря на условията от параграф 1, може да кандидатства за безплатно разпределяне на квоти от специалния резерв, като подаде заявление до компетентния орган на администриращата го държава-членка. Заявлението се подава до 30 юни през третата година на посочения в член 3в, параграф 2 период, за който то се отнася.

3. В заявлението по параграф 2:

- а) се включват проверени данни за тонкилометрите в съответствие с приложения IV и V за авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, извършвани през втората календарна година на периода, посочен в член 3в, параграф 2, за който се отнася заявлението;
- б) се представят доказателства за изпълнението на критериите за допустимост, посочени в параграф 1; и
- в) по отношение на оператори на въздухоплавателни средства, за които се прилага параграф 1, буква б), се декларира:
 - (i) процентното увеличение в тонкилометри на дейността на оператора на въздухоплавателни средства в периода между годината, за която е осъществен мониторинг и за която са подадени данните за тонкилометрите съгласно член 3д, параграф 1, по отношение на периода, посочен в член 3в, параграф 2, и втората календарна година на този период;
 - (ii) абсолютното увеличение в тонкилометри на дейността на оператора на въздухоплавателни

средства за периода между годината, за която е осъществен мониторинг и за която са подадени данните за тонкилометрите съгласно член 3д, параграф 1, по отношение на периода, посочен в член 3в, параграф 2, и втората календарна година на този период; и

- (iii) абсолютното увеличение в тонкилометри на дейността на оператора на въздухоплавателни средства за периода между годината, за която е осъществен мониторинг и за която са подадени данните за тонкилометрите съгласно член 3д, параграф 1, по отношение на периода, посочен в член 3в, параграф 2, и втората календарна година на този период, което надвишава определения в параграф 1, буква б) процент.

4. Не по-късно от шест месеца след изтичането на крайния срок за подаване на заявления по параграф 2, държавите-членки изпращат на Комисията заявленията, получени по този параграф.

5. Не по-късно от дванадесет месеца след изтичането на крайния срок за подаване на заявления по параграф 2, Комисията решава какъв да бъде параметърът, който ще се използва за безплатното разпределяне на квоти на операторите на въздухоплавателни средства, чиито заявления са изпратени на Комисията в съответствие с параграф 4.

При спазване на разпоредбата на параграф 6, параметърът се изчислява като се раздели броят на квотите в специалния резерв на сбора от:

- а) данните за тонкилометрите за операторите на въздухоплавателни средства, за които се прилага параграф 1, буква а), включени в заявленията, изпратени на Комисията в съответствие с параграф 3, буква а) и параграф 4; и
 - б) данните за абсолютното увеличение в тонкилометри, надвишаващи процента, определен в параграф 1, буква б), за операторите на въздухоплавателни средства, за които се прилага параграф 1, буква б), включени в заявленията, изпратени на Комисията в съответствие с параграф 3, буква в), подточка iii) и параграф 4.
6. Показателят, посочен в параграф 5, не следва да води до годишно разпределяне на тонкилометър, което е по-голямо от годишното разпределяне на тонкилометър за оператори на въздухоплавателни средства съгласно член 3д, параграф 4.
7. В срок от три месеца след датата, на която Комисията взема решение съгласно параграф 5, всяка администрираща държава-членка изчислява и публикува:
- а) квотите от специалния резерв, разпределени на всеки оператор на въздухоплавателни средства, чието заявление е изпратено на Комисията в съответствие с параграф 4. Тези квоти се изчисляват като се умножи параметърът, посочен съгласно параграф 5:
 - (i) по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, за които се прилага параграф 1, буква а) — по тонкилометрите, включени в заявлението, изпратено на Комисията в съответствие с параграф 3, буква а) и параграф 4;

(ii) по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, за които се прилага параграф 1, буква б) — по абсолютното увеличение в тонкилометри, надвишаващи определения в параграф 1, буква б) процент, включени в заявлението, изпратено на Комисията в съответствие с параграф 3, буква в), подточка iii) и параграф 4; и

б) квотите, разпределени на всеки оператор на въздухоплавателни средства за всяка година, които се определят, като се раздели количеството квоти по буква а) на броя на оставащите за периода, посочен в член 3в, параграф 2, пълни календарни години, за които се отнасят разпределените квоти.

8. Всички неразпределени квоти от специалния резерв се продават чрез търг от държавите-членки.

9. Комисията може да установи подробни правила относно използването на специалния резерв по настоящия член, включително и оценка на съответствието с критериите за допустимост по параграф 1. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 23, параграф 3.

Член 3ж

Планове за мониторинг и докладване

Администриращата държава-членка следи всеки оператор на въздухоплавателни средства да представи на компетентния орган в съответната държава-членка план за мониторинг, в който са установени мерките за мониторинг и докладване на данните за емисиите и тонкилометрите за целите на заявлението по член 3д, както и тези планове да бъдат одобрени от компетентния орган в съответствие с насоките, приети съгласно член 14.“

5) Създават се следното заглавие и член:

„ГЛАВА III

Стационарни инсталации

Член 3з

Приложно поле

Разпоредбите на настоящата глава се прилагат за разрешителните за емисии на парникови газове и за разпределението и издаването на квоти по отношение на дейностите, включени в списъка в приложение I, които не са авиационни дейности.“

б) В член 6, параграф 2 буква д) се заменя със следното:

„д) задължение за връщане на квоти, различни от квотите, издадени съгласно глава II, равни на общото количество емисии от инсталацията за всяка календарна година, проверено и потвърдено в съответствие с член 15, в

рамките на четири месеца след приключване на съответната година.“

7) След член 11 се създава следното заглавие:

„ГЛАВА IV

Разпоредби, приложими за въздухоплаването и стационарните инсталации“

8) В член 11а се създава следният параграф:

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

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

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

9) В член 11б, параграф 2 думата „инсталации“ се заменя с думата „дейности“.

10) Член 12 се изменя, както следва:

а) в параграф 2, след думата „цел“ се създават думите „изпълнение на задълженията на оператора на въздухоплавателни средства съгласно параграф 2а или“;

б) създава се следният параграф:

„2а. Администриращите държави-членки гарантират, че до 30 април всяка година всеки оператор на въздухоплавателни средства връща броя квоти, равен на общото за предходната календарна година количество на емисиите от авиационни дейности, изброени в приложение I, които същият е извършил като оператор на въздухоплавателни средства, като това е проверено в съответствие с член 15. Държавите-членки гарантират, че предадените в съответствие с настоящия параграф квоти впоследствие са отменени.“;

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Държавите-членки гарантират, че до 30 април на всяка година операторът на всяка инсталация връща определен брой квоти, различни от квотите, издадени съгласно глава II, равен на общото количество емисии, изпуснати от тази инсталация през предходната календарна година, като това е проверено в съответствие с член 15, както и че те са отменени впоследствие.“

11) В член 13, параграф 3 думите „член 12, параграф 3“ се заменят с думите „член 12, параграфи 2а или 3“.

12) Член 14 се изменя, както следва:

а) в първото изречение на параграф 1:

(i) след думите „тези дейности“ се създават думите „и от данни за тонкилометрите за целите на заявлението по членове 3д или 3е“;

(ii) думите „до 30 септември 2003 г.“ се заличават;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Държавите-членки трябва да се погрижат всеки оператор или оператор на въздухоплавателни средства да докладва на компетентния орган съгласно указанията емисиите, отделени през всяка календарна година от инсталацията или, считано от 1 януари 2010 г., от въздухоплавателното средство, което експлоатира, след края на съответната година в съответствие с указанията.“.

13) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Проверка

Държавите-членки гарантират, че докладите, представени от операторите и операторите на въздухоплавателни средства съгласно член 14, параграф 3, са проверени в съответствие с критериите, изложени в приложение V, и всички подробни разпоредби, приети от Комисията в съответствие с настоящия член, както и че компетентният орган е информиран за това.

Държавите-членки гарантират, че оператор или оператор на въздухоплавателни средства, чийто доклад не е признат за удовлетворителен след проверката в съответствие с критериите, изложени в приложение V, и всички подробни разпоредби, приети от Комисията в съответствие с настоящия член, до 31 март на всяка година за емисиите през предходната година, не може да извършва други прехвърляния на квоти, докато доклад на този оператор или оператор на въздухоплавателни средства не бъде признат за удовлетворителен след проверката.

Комисията може да приеме подробни разпоредби за проверка на докладите, представени от операторите на въздухоплавателни средства съгласно член 14, параграф 3, и на заявленията по членове 3д и 3е, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 23, параграф 2.“.

14) Член 16 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 думите „най-късно до 31 декември 2003 г.“ се заличават;

б) параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. Държавите-членки осигуряват публикуването на имената на операторите, които нарушават изискванията за връщане на достатъчно квоти по настоящата директива.

3. Държавите-членки гарантират, че от всеки оператор, който до 30 април на всяка година не върне достатъчно квоти за покриване на своите емисии през предходната година, се търси отговорност чрез налагане на санкция за извънредно количество емисии. Размерът на санкцията за извънредно количество емисии е 100 EUR за всеки тон еквивалент на въглероден диоксид емисии, за който операторът не е върнал квоти. Заплащането на сумата по санкцията за извънредно количество емисии не освобождава оператора от задължението да върне определено количество квоти, равняващи се на това извънредно количество емисии при връщане на квоти за следващата календарна година.“;

в) добавят се следните параграфи:

„5. В случай, че оператор на въздухоплавателни средства не изпълни изискванията на настоящата директива и спазването им не е постигнато чрез други мерки за изпълнение, администрацията държава-членка може да поиска Комисията да наложи забрана за експлоатация на съответния оператор на въздухоплавателни средства.

6. Искането, подадено от администрацията държава-членка съгласно параграф 5, включва:

а) доказателства, че операторът на въздухоплавателни средства не е спазил задълженията си по настоящата директива;

б) сведения за предприетите от тази държава-членка действия по изпълнение;

в) обосновка за налагането на забрана за експлоатация на общностно равнище; и

г) препоръка за обхвата на забраната за експлоатация на общностно равнище, както и други условия, които следва да бъдат приложени.

7. Когато искания като посочените в параграф 5 са адресирани към Комисията, тя информира другите държави-членки (чрез техните представители в комитета, посочен в член 23, параграф 1, в съответствие с процедурния правилник на комитета).

8. Приемането на решение вследствие на искане по параграф 5 се предшества, когато е уместно и възможно, от консултации с органите, отговорни за осъществяването на регулаторен надзор върху засегнатия оператор на въздухоплавателни средства. При възможност консултациите се провеждат съвместно от Комисията и държавите-членки.

9. Когато Комисията разглежда въпроса за приемане на решение вследствие на искане по параграф 5, тя осведомява засегнатия оператор на въздухоплавателни средства за основните факти и съображения, които стоят в основата на такова решение. На засегнатия оператор на въздухоплавателни средства се дава възможност да внесе в Комисията писмен коментар в десетдневен срок от датата, на която са му предоставени тези сведения.

10. По искане на държава-членка, Комисията, като действа в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 23, параграф 2, може да приеме решение за налагане на забрана за експлоатация на засегнатия оператор на въздухоплавателни средства.

11. Всяка държава-членка предприема на своя територия мерки за изпълнение на всякакви решения, приети съгласно параграф 10. Тя информира Комисията за предприетите от тях мерки за изпълнение на такива решения.

12. Когато е уместно, се създават подробни правила във връзка с процедурите, посочени в този член. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 23, параграф 3.“

15) Създават се следните членове:

„Член 18а

Администрираща държава-членка

1. По отношение на операторите на въздухоплавателни средства администриращата държава-членка е:

а) в случай на оператор на въздухоплавателни средства с валиден оперативен лиценз, издаден му от държава-членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи (*), държавата-членка, която е издала оперативния лиценз на съответния оператор на въздухоплавателни средства; и

б) във всички други случаи — държавата-членка с най-голям брой предвидени установени авиационни емисии от полети, извършени от този оператор на въздухоплавателни средства през базовата година.

2. Когато през първите две години на всеки от периодите, посочени в член 3в, няма установени авиационни емисии от полети, извършени от оператор на въздухоплавателни средства, за който се прилага параграф 1, буква б) от настоящия член, които да са установени за неговата администрираща държава-членка, операторът на въздухоплавателни средства се прехвърля към друга администрираща държава-членка за следващия период. Новата администрираща държава-членка е държавата-членка с най-голям брой предвидени установени авиационни емисии от полети, извършени от този оператор на въздухоплавателни средства по време на първите две години от предходния период.

3. Въз основа на най-надеждната налична информация Комисията:

а) публикува преди 1 февруари 2009 г. списък на операторите на въздухоплавателни средства, които са извършвали авиационна дейност, включена в списъка в приложение I на 1 януари 2006 г. или след това, като за всеки оператор на въздухоплавателни средства се посочва администриращата държава-членка в съответствие с параграф 1; и

б) актуализира този списък преди 1 февруари на всяка следваща година, като добавя операторите на въздухоплавателни средства, които са извършвали впоследствие авиационна дейност, включена в списъка в приложение I.

4. За целите на параграф 1, „базова година“ означава, по отношение на оператор на въздухоплавателни средства, който е започнал да извършва дейност в Общността след 1 януари 2006 г. — първата календарна година на дейността, а във всички останали случаи — календарната година, започваща на 1 януари 2006 г.

Член 18б

Съдействие от Евроконтрол

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

(*) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.“

16) Член 19, параграф 3 се изменя, както следва:

а) последното изречение се заменя със следното:

„Регламентът включва също така и разпоредби относно използването и идентифицирането на СЕРЕ и ЕРЕ в схемата на Общността и за мониторинга на степента на използването им, както и разпоредби, с които се взема предвид включването на авиационни дейности в схемата на Общността“.

б) добавя се следната алинея:

„Регламентът за стандартизираната и защитена регистрационна система гарантира, че квоти, СЕРЕ и ЕРЕ, върнати от оператори на въздухоплавателни средства, се прехвърлят към партидите за оттеглени квоти на държавите-членки за първия период на ангажиментите, предвиден в Протокола от Киото, само доколкото тези квоти, СЕРЕ и ЕРЕ съответстват на емисии, включени в националните общи стойности от националните инвентаризации на държавите-членки за този период.“

17) В член 23 параграф 3 се заменя със следното:

„3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1-4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.“

18) Създава се следният член:

„Член 25а

Мерки, предприети от трети държави за намаляване на въздействието на въздухоплаването върху изменението на климата

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

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

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

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

2. Общността и нейните държави-членки продължават да се стремят към споразумение относно глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от авиационни дейности. В контекста на всяко такова споразумение Комисията преценява доколко са необходими изменения на настоящата директива във връзка с прилагането ѝ по отношение на оператори на въздухоплавателни средства.“

19) Член 28 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 буква б) се заменя със следното

„б) който да отговаря за връщането на квоти, различни от квотите, издадени съгласно глава II, равни на общото количество емисии от инсталациите от пула, чрез дерогация от член 6, параграф 2, буква д) и член 12, параграф 3; и“;

б) параграф 4 се заменя със следното

„4. Попечителят подлежи на санкции, приложими при нарушаване на изискванията за връщане на достатъчно квоти, различни от квотите, издадени съгласно глава II, за покриване на общото количество емисии от инсталациите в пула, чрез дерогация от член 16, параграфи 2, 3 и 4.“

20) В член 30 се добавя следният параграф:

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

- а) последиците и въздействието на настоящата директива по отношение на общото функциониране на схемата на Общността;
- б) функционирането на пазара на квоти за въздухоплаването като обръща специално внимание на евентуални смущения на пазара;
- в) екологичната ефективност на схемата на Общността и степента, в която общото количество квоти, предназначени за разпределяне на операторите на въздухоплавателни средства съгласно член 3в, следва да се намалят в съответствие с общите цели на ЕС за намаляване на емисиите;
- г) въздействието на схемата на Общността върху сектора на въздухоплаването;
- д) запазването на специалния резерв за оператори на въздухоплавателни средства, като отчита вероятното сближаване на нивата на растеж в целия отрасъл;
- е) въздействието на схемата на Общността върху структурната зависимост от въздушен транспорт на островните и периферните региони на Общността, както и на тези без излаз на море;
- ж) необходимостта от включване на система *gateway* за улесняване на търговията с квоти между оператори на въздухоплавателни средства и оператори на инсталации, като същевременно се гарантира, че при тези сделки няма да се получи нетно прехвърляне на квоти от оператори на въздухоплавателни средства към оператори на инсталации;
- з) последиците от определените допустими прагове, посочени в приложение I, по отношение на удостовереното максимално тегло при излитане и броя на извършваните от оператора на въздухоплавателни средства полети годишно; и
- и) въздействието от изключването от схемата на Общността на някои полети, извършвани в рамките на задълженията за предоставяне на обществена услуга, наложени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (*).

След това Комисията представя доклад пред Европейския парламент и Съвета.

(*) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1791/2006 (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 1).“

21) След член 30 се създава следното заглавие:

„ГЛАВА V

Заключителни разпоредби“.

22) Приложения I, IV и V се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

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

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива. Комисията информира държавите-членки за това.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в ...

За Европейския парламент

Председател

...

За Съвета

Председател

...

(*) 18 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I, IV и V към Директива 2003/87/ЕО се изменят, както следва:

1. Приложение I се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„КАТЕГОРИИ ДЕЙНОСТИ, ЗА КОИТО СЕ ПРИЛАГА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА“;

б) в параграф 2 преди таблицата се създава следната алинея:

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

в) добавя се следната категория дейности:

<p>„Въздухоплаване</p> <p>Полети, които заминават от или пристигат на летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договорът.</p> <p>Тази дейност не включва:</p> <p>а) полети, извършвани единствено за транспортиране по официален повод на управляващ монарх и най-близките му роднини, на държавни ръководители, правителствени ръководители и министри на държави, които не са държави-членки, когато това е подкрепено от съответното указание за характера на полета в летателния план;</p> <p>б) военни полети, извършвани от военни въздухоплавателни средства и полети на митническите и полицейските служби;</p> <p>в) полети, свързани с издирвателни и спасителни операции, полети с противопожарна цел, хуманитарните полети и полетите за оказване на спешна медицинска помощ, които са разрешени от съответния компетентен орган;</p> <p>г) всички полети, извършвани изключително по правилата за визуални полети, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенцията;</p> <p>д) полети, завършващи на летището, от което въздухоплавателното средство е излязло, и по време на които не са извършвани междинни кацания;</p> <p>е) тренировъчни полети, проведени изключително с цел получаване на свидетелство или на клас, когато става дума за летателен екипаж, когато това е подкрепено от съответната забележка в летателния план, при условие че полетът не служи за превоз на пътници и/или товари, или за позициониране, или превоз на въздухоплавателното средство;</p> <p>ж) полети, извършвани изключително с цел проверка, изпитване или издаване на свидетелство за въздухоплавателното средство или оборудване, независимо дали е предназначено за летене или за наземна работа;</p> <p>з) полети, извършвани от въздухоплавателни средства с удостоверение максимално тегло при излитане по-малко от 5 700 kg;</p> <p>и) полети, извършвани в рамките на задължения за предоставяне на обществени услуги, наложени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2408/92 по маршрути в най-отдалечените региони, определени в член 299, параграф 2 от Договора или по маршрути, при които предложеният капацитет не надвишава 30 000 места на година; и</p> <p>й) полети, различни от полетите, извършвани единствено за транспортиране по официален повод на управляващ монарх и най-близките му роднини, на държавни ръководители, правителствени ръководители и министри на държави-членки, които се извършват от оператори за търговски въздушен превоз, които в продължение на три последователни четиримесечия извършват по-малко от 243 полета за период и които биха попаднали в тази дейност, при отсъствие на настоящата буква.</p>	<p>Въглероден диоксид“</p>
---	----------------------------

2. Приложение IV се изменя както следва:

а) след заглавието на приложението се добавя следното заглавие:

„ЧАСТ А — МОНИТОРИНГ И ДОКЛАДВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ СТАЦИОНАРНИ ИНСТАЛАЦИИ“;

б) добавя се следната част:

„ЧАСТ Б — МОНИТОРИНГ И ДОКЛАДВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ

Мониторинг на емисиите от въглероден диоксид

Мониторингът на емисиите се извършва чрез изчисления. Емисиите се изчисляват като се използва формулата:

Количеството изразходвано гориво × емисионния фактор

Количеството изразходвано гориво включва и горивото, изразходвано от спомагателния захранващ блок. Когато е възможно, се използва действителното изразходвано гориво за всеки полет, което се изчислява по следната формула:

Количеството гориво, съдържащо се в резервоарите на въздухоплавателното средство, когато зареждането с гориво за полета е завършило – количеството гориво, съдържащо се в резервоарите на въздухоплавателното средство, когато зареждането с гориво за следващия полет е завършило + количеството заредено гориво за този следващ полет.

Ако няма данни за действително изразходваното гориво, се използва метод на стандартизирано подреждане за оценка на изразходваното гориво въз основа на най-надеждната налична информация.

Използват се емисионните фактори, зададени от МКИК в неговите насоки за инвентаризация от 2006 г. или последващите актуализирани варианти на тези насоки, освен ако няма по-точни емисионни фактори за конкретната дейност, определени от независими акредитирани лаборатории въз основа на признати аналитични методи. Емисионният фактор за биомаса е нула.

За всеки полет и за всяко гориво се прави отделно изчисление.

Докладване на емисиите

Всеки оператор на въздухоплавателни средства включва в доклада си по член 14, параграф 3 следната информация:

A. Данни за идентифициране на оператора на въздухоплавателни средства, включително:

- наименование на оператора на въздухоплавателни средства;
- администриращата го държава-членка;
- адрес, включително пощенски код и държава, както и адрес за контакт в администриращата държава-членка, ако е различен от първия;
- регистрационните номера на въздухоплавателните средства и видовете въздухоплавателни средства, използвани през периода, обхванат от доклада за авиационни дейности, включени в списъка в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателни средства;
- номер и издаващ орган на свидетелството за авиационен оператор и на оперативния лиценз, с които са извършени авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателни средства;
- адрес, телефон, факс и адрес за електронна поща на лицето за контакти; и
- наименование на собственика на въздухоплавателното средство.

B. За всеки вид гориво, за който се изчисляват емисии:

- разход на гориво;
- емисионен фактор;
- общо количество съвкупни емисии за всички полети, извършени през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателни средства;
- съвкупните емисии от:
 - всички извършени полети през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателни средства и които са заминали от летище, разположено на територията на държава-членка, и са пристигнали на летище, разположено на територията на същата държава-членка;
 - всички други полети, извършени през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателни средства;

- съвкупните емисии за всички полети, извършени през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателни средства и които:
 - са заминали от държава-членка; и
 - са пристигнали в държава-членка от трета страна;
- несигурност.

Мониторинг на данните за тонкилометри за целите на членове 3д и 3е

За целите на кандидатстването за получаване на квоти в съответствие с член 3д, параграф 1 или член 3е, параграф 2, количеството авиационна дейност се изчислява в тонкилометри, като се използва следната формула:

тонкилометри = разстояние × полезен товар

където:

„разстояние“ означава разстоянието по най-късата дъга от земната сфера (ортодрома) между летището на заминаване и летището на пристигане плюс допълнителен непроменлив фактор от 95 km; и

„полезен товар“ означава общото тегло на превозваните товари, поща и пътници.

За целите на изчисляването на полезния товар:

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

Докладване на данните за тонкилометри за целите на членове 3д и 3е

Всеки оператор на въздухоплавателни средства включва следната информация в заявлението си по член 3д, параграф 1 или член 3е, параграф 2:

А. Данни за идентифициране на оператора на въздухоплавателни средства, включително:

- наименование на оператора на въздухоплавателни средства;
- администриращата го държава-членка;
- адрес, включително пощенски код и държава, както и адрес за контакт в администриращата държава-членка, ако е различен от първия;
- регистрационните номера на въздухоплавателните средства и видовете въздухоплавателни средства, използвани през годината, обхваната от заявлението за извършване на авиационни дейности, включени в списъка в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателни средства;
- номер и издаващ орган на свидетелството за авиационен оператор и на оперативния лиценз, с които са извършени авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателни средства;
- адрес, телефон, факс и адрес за електронна поща на лицето за контакти; и
- наименование на собственика на въздухоплавателното средство.

Б. Данни за тонкилометрите:

- брой полети за всяка двойка летища;
- брой пътнички километри за всяка двойка летища;
- брой тонкилометри за всяка двойка летища;
- метод, избран за изчисляването на теглото на пътниците и регистрирания багаж;
- общо количество тонкилометри за всички полети, извършени през годината, за която се отнася докладът, и спадащи към авиационните дейности, включени в списъка в приложение I, за които е оператор на въздухоплавателни средства.“

3) Приложение V се изменя, както следва:

а) след заглавието на приложението се добавя следното заглавие:

„ЧАСТ А — ПРОВЕРКА НА ЕМИСИИТЕ ОТ СТАЦИОНАРНИ ИНСТАЛАЦИИ“;

б) добавя се следната част:

„ЧАСТ Б — ПРОВЕРКА НА ЕМИСИИТЕ ОТ АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ

13. Общите принципи и методика, определени в настоящото приложение, се прилагат за проверка на докладите за емисии от полети, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I.

За тази цел:

- а) в точка 3 позоваването на оператора се тълкува като включващо позоваване на оператор на въздухоплавателни средства, а в буква в) от този параграф думата „инсталация“ се тълкува като включващо позоваване на въздухоплавателното средство, използвано за извършването на авиационни дейности, обхванати от доклада;
- б) в точка 5 позоваването на инсталация се тълкува като включващо позоваване на оператор на въздухоплавателни средства;
- в) в точка 6 позоваването на дейностите, извършени в инсталацията се тълкува като включващо позоваване на авиационни дейности, обхванати от доклада и извършени от оператора на въздухоплавателни средства;
- г) в точка 7 позоваването на обекта, на който се намира инсталацията, се тълкува като включващо позоваване на обектите, използвани от оператора на въздухоплавателни средства за провеждане на авиационни дейности, обхванати от доклада;
- д) в точки 8 и 9 позоваването на източниците на емисии в инсталацията се тълкува като включващо позоваване на въздухоплавателните средства, за които е отговорен операторът на въздухоплавателни средства; и
- е) в точки 10 и 12 позоваването на оператора се тълкува като включващо позоваване на оператор на въздухоплавателни средства.

Допълнителни разпоредби за проверка на докладите за емисии от авиационни дейности

14. Проверяващият установява по-специално дали:

- а) са взети предвид всички полети, попадащи в авиационните дейности, включени в списъка в приложение I. Изпълнението на тази задача от проверяващия се подпомага от данни за разписанието и други данни за въздушното движение, осъществено от оператора на въздухоплавателни средства, включително данни от Евроконтрол, поискани от този оператор;
- б) съществува цялостна съгласуваност между данните за изразходваното гориво, изчислени с натрупване, и данните за закупеното или доставено по друг начин гориво за въздухоплавателното средство, извършващо авиационната дейност.

Допълнителни разпоредби за проверката на данните за тонкилометрите, подадени за целите на членове 3д и 3е

15. Установените в настоящото приложение общи принципи и методика за проверка на докладите за емисии по член 14, параграф 3, при възможност се прилагат съответно и за проверка на данните за тонкилометрите за авиационни дейности.
 16. Проверяващият по-специално установява дали в заявлението на този оператор съгласно членове 3д, параграф 1 и член 3е, параграф 2 са отчетени само полетите, които действително са извършени и спадат към авиационните дейности, включени в списъка в приложение I и за които е отговорен операторът на въздухоплавателни средства. Изпълнението на тази задача от проверяващия се подпомага от данни за разписанието и други данни за осъществения от оператора на въздухоплавателни средства трафик, включително данни от Евроконтрол, поискани от този оператор. Освен това проверяващият установява дали докладваният от оператора на въздухоплавателни средства полезен товар отговаря на водените от оператора отчети за полезния товар във връзка с безопасността.“.
-

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

През декември 2006 г. Комисията прие своето предложение ⁽¹⁾ за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността. Това предложение бе представено на Съвета на 22 декември 2006 г.

Европейският парламент прие становището си на първо четене на 13 ноември 2007 г.

Икономическият и социален комитет прие становището си на 30 май 2007 г. ⁽²⁾

Комитетът на регионите прие становището си на 10 октомври 2007 г. ⁽³⁾

Съветът прие общата си позиция на 18 април 2008 г.

II. ЦЕЛ

Основната цел на предложението за директива е да се намали дължащото се на въздухоплаването въздействие върху изменението на климата предвид нарастващите емисии от сектора на въздухоплаването, а именно чрез включване на авиационни дейности в общата схема на Общността за търговия с емисии (СТЕ).

Предложението е под формата на изменение на Директива 2003/87/ЕО (Директива за СТЕ).

III. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

Общи бележки

Общата позиция включва няколко изменения, внесени от Европейския парламент на първо четене, предадени дословно, отчасти или в същия дух. Тези изменения внасят подобрения или яснота в текста на предложената директива. Други изменения обаче не са отразени в общата позиция, защото Съветът постигна съгласие, че те не са необходими и/или са неприложими, тъй като не са достатъчно подкрепени от съвременната наука и се пораждат по-големи и непропорционални административни разходи за тяхното прилагане.

Общата позиция включва също така известен брой промени извън предвидените в приетото на първо четене становище на Европейския парламент, тъй като в редица случаи разпоредби от първоначалното предложение на Комисията са допълнени с нови елементи или са изцяло преработени, като са създадени някои напълно нови разпоредби.

В допълнение са внесени няколко редакционни поправки, които имат за цел единствено да се изясни текстът или да се осигури цялостната съгласуваност на директивата.

Конкретни бележки

(1) *Начална дата и обхват на схемата*

Съветът, като се съгласи с Европейския парламент, отхвърли предложението от Комисията двуетапен подход и избра **една начална дата за всички полети**, които предстои да бъдат включени в схемата. Това бе счтено за необходимо, за да се гарантира по-голямото екологично въздействие на схемата, като същевременно се ограничи до минимум нарушаването на конкуренцията. Въпреки това Съветът, за разлика от Комисията и от Европейския парламент, които предлагат за начало 2011 г., реши, че отлагането на схемата с една година, т.е. **2012 г.**, би било разумно предвид процедурните стъпки при приемането на законодателството, сложността на схемата и необходимостта да се предвидят редица мерки по прилагането.

⁽¹⁾ Док. 5154/07 — COM(2006) 818 окончателен.

⁽²⁾ ОВ С 206, 27.7.2007 г., стр. 47.

⁽³⁾ ОВ С 305, 15.12.2007 г., стр. 15.

(2) *Разпределяне*

Съветът, подобно на Европейския парламент, счита въпроса за разпределянето на квотите за изключително важен за функционирането на схемата. Във връзка с това Съветът внесе редица промени в предложението на Комисията, които ще сближат съдържанието му с философията на редица изменения на ЕП, макар и да не ги възпроизвеждат буквално в текста на общата позиция.

Така, макар че Съветът запази **тавана** от 100 % за историческите емисии, както е в предложението на Комисията, той все пак обърна внимание на възможно бъдещо намаление като част от прегледа на действието на директивата по отношение на авиационните дейности, които да се извърши до 2015 г. (член 30, параграф 4).

Съветът се съгласи с избора на Комисията за **механизъм за разпределяне**, който да работи отчасти чрез безвъзмездно разпределяне на квоти въз основа на прост критерий и отчасти чрез търг.

Въпреки това Съветът леко **адаптира критерия**, като въведе изменения в полезния товар (който увеличи на 110 kg на пътник и неговия регистриран багаж) и в разстоянието (като добави 95 km разстоянието по най-късата дъга от земната сфера), които се използват за изчисление на авиационната дейност (в тонкилометри) на всеки оператор на въздухоплавателно средство.

Що се отнася до **тръжните нива**, Съветът отхвърли предложението на Комисията да се използва процент, отговарящ на средния процент, предложен от държавите-членки, който да включва провеждането на търгове в националните им разпределителни планове, като вместо това се спря на **фиксиран процент от 10 %**. В допълнение на това, Съветът въведе изрично възможността този процент да се увеличи като част от общия преглед на Директивата за схема за търговията с емисии. Така че, макар и да не включва изменение 74 на ЕП, общата позиция споделя цялостния дух на това изменение, тъй като отчита, че е желателно да се предвиди (постепенно) увеличение на тръжното ниво. Изборът на по-нисък първоначален тръжен процент, съчетан с възможността той да бъде увеличен в бъдеще, бе сметена за по-подходяща от Съвета, доколкото представлява по-предпазлив подход, даващ възможност от една страна въздухоплаването да не бъде третирано по начин, значително различаващ се третирането на другите сектори, попадащи в СТЕ, а от друга страна предоставящ възможност за по-добро адаптиране към цялостното функциониране на схемата на Общността.

По въпроса за **употребата на постъпленията от търговете**, Съветът възприема една леко изменена позиция както по отношение на Комисията, така и на Европейския парламент. Според съществуваща формулировка на член 3г, параграф 4, самите държави-членки решават как да се използват тези постъпления. Въпреки това, член 3г, параграф 4 предвижда, че тези постъпления следва да се използват за борба с изменението на климата както в ЕС, така и в трети страни и за покриване на административните разходи по прилагане на схемата. Това изменение има за цел да осигури спазване на конституционните и/или бюджетни принципи, имащи предимство във вътрешния правов ред на редица държави-членки.

Един от основните нови елементи, въведени от Съвета в предложението на Комисията, касае създаването на специален резерв за **новоприсъединили се или бързо разрастващи се оператори на въздухоплавателни средства** (т.е. оператори, които могат да демонстрират годишен ръст от 18 % в годините, следващи годината, използвана за база при разпределяне на средствата). Съгласно член 3е, определен процент (3 %) от средствата се оставят настрана, за да бъдат предоставени на отговарящи на условията оператори на въздухоплавателни средства на базата на система от критерии за сравнение, подобна на системата, използвана при първоначалното разпределение на средствата. Въвеждането на такава разпоредба би осигурило възможност новите оператори на въздухоплавателни средства или операторите на въздухоплавателни средства в държави-членки с много ниска първоначална (но разрастваща се в процеса) степен на мобилност да не бъдат санкционирани от схемата. Съветът противодейства на възможни деформации на пазара, като предвижда разпределянето на средства от специалния резерв да става в единични случаи, както и чрез разпоредбата, предвиждаща отпуснатите в резултат годишни средства за тонкилометър на отговарящи на изискванията оператори на въздухоплавателни средства да не надвишават отпуснатите за годината средства за тонкилометър на операторите на въздухоплавателни средства по линия на основното разпределение (член 3е, параграф 6). Така че всъщност Съветът се движи в същата посока като изменения 22, 28 и 33 на ЕП. При все това, функционирането на специалния резерв съгласно предвиденото в общата позиция би довело до по-ниски административни разходи и не би имало за резултат значително деформиране на пазара.

(3) Изключения

Съветът допълнително **прецизира** редица изключения от схемата, като взе предвид съответстващите изменения на ЕП (т.е. изменения 51, 52, 531 70 и 79). Така той реши да не изключва полетите на държавни глави на ЕС от схемата, но реши да включи в нея издирвателни и спасителни полети, полети за борба с пожарите, хуманитарни полети и полети за осигуряване на спешна медицинска помощ. В допълнение се изключват и полети, извършвани изключително с цел проверка, изпитване или сертифициране на въздухоплавателно средство или оборудване, независимо дали е предназначено за летеене или за наземна работа.

Общата позиция въведе допълнително изключване от схемата, а именно **клауза de minimis**, водеща до изключване на полети, извършвани от търговски въздушнотранспортен оператор, който за три последователни четиримесечни периода извършва по-малко от 243 полета на период. Съветът обвързва това изключване със съответстваща дефиниция на „търговски въздушнотранспортен оператор“ и съображение, имащо за цел да предостави гаранции, че оператори с много ниски нива на трафик, включително много оператори от развиващите се страни, няма да бъдат изправени пред непропорционални административни разходи. По този начин на развиващите се страни се изпраща силен политически сигнал, като същевременно се намаляват бюрокрацията и общите административни тежести, свързани с администрирането на схемата. Чрез избора на неутрален критерий за изключване, основан на „чиста“ дейност, се вземат предвид евентуалните неблагоприятни ефекти за пазара.

Съветът, до голяма степен подобно на Европейския парламент, взема също така предвид **специалните нужди на най-отдалечените региони и особения статут на полетите, извършвани в рамките на задълженията за обществени услуги**. В общата позиция от схемата се изключват полети, извършвани в рамките на задълженията за обществени услуги по маршрути в най-отдалечените региони или по маршрути, където предлаганият капацитет не надхвърля 30 000 места на година, като се предвижда и съответстващо съображение. Следователно, в това отношение тя отива отвъд изменение 78 на ЕП.

(4) Други въпроси

Създава се нов член (член 3ж), налагащ на държавите-членки допълнителното задължение да осигурят предоставянето от операторите на въздухоплавателни средства на съответните компетентни органи на **планове за наблюдение и отчитане**, в които да бъдат изложени мерките за наблюдение и отчитане на емисиите, както и данните за тонкилометър, за целите на подаване на заявки за издаване на разрешения.

Към члена за **прилагане** на Директивата за СТЕ (член 16) се добавят ред нови параграфи, които предвиждат възможността администрираща държава-членка да отправи искане към Комисията да наложи забрана за опериране на общностно ниво върху оператор на въздухоплавателни средства, който не спазва изискванията на директивата. Макар и налагането на забрана за опериране да се разглежда като крайна принудителна мярка, включването ѝ бе счтено за необходимо с оглед гарантиране на пълно спазване от страна на операторите на въздухоплавателни средства на схемата, един въпрос от първостепенно значение за Съвета.

Освен това, Съветът измени предложението на Комисията по отношение на **преобразуването на разрешения и по-нататъшното им използване за международни ангажменти**, като избра „полуотворена“ схема и заличи разпоредбата от предложението на Комисията, което би позволило на операторите на въздухоплавателни средства да преобразуват разрешенията си в разрешения, които могат да се използват от други оператори. За да се отчете фактът, че вътрешното (а не международното) въздухоплаване представлява част от ангажиментите на държавите-членки за първия период на ангажменти по Протокола от Киото, се добавя нов параграф към съществуващия член 19 от Директивата за СТЕ, предвиждащ Регламент за регистрите, за да се гарантира, че разрешенията, СЕРЕ и ЕРЕ се прехвърлят към квотите за оттегляне на държавите-членки за първия период на ангажменти по Протокола от Киото, ако те съответстват на емисиите, включени в общите национални съвкупности на националните описи на държавите-членки за този период.

Съветът също така измени значително член 25а, който сега има за цел да изясни различните институционални процедури, с които Комисията разполага, за да приспособи, адаптира или измени директивата след консултации или сключване на нови споразумения с **трети страни**. Подчертава се значението на търсенето на цялостно решение на въпроса за намаляване на емисиите от въздухоплавателни дейности, както и нуждата да се търси оптимално взаимодействие между схемата на Общността и еквивалентни схеми от трети страни. В това отношение, въпреки че Съветът реши да не включва буквално съответното изменение на ЕП (изменение 49), духът на общата позиция следва отблизо неговата аргументация.

И накрая, добавят се редица точки към съществуващата **клауза за преразглеждане** на Директивата за СТЕ (член 30), които да играят ролята на „контролен списък“ за преглед на функционирането на директивата по отношение на въздухоплавателните дейности и за решаване на всички проблеми, които вероятно непременно ще възникнат от включването на тези дейности в общата СТЕ.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Съветът смята, че общата позиция представлява балансиран пакет от мерки, които ще допринесат за намаляване на емисиите по начин, съвместим с политиките и целите на ЕС, изразени и в рамките на РКОНИК, като същевременно гарантират прилагането на схемата към всички оператори на въздухоплавателни средства без разлика по отношение на националността, и че следователно включването на въздухоплаването в СТЕ на Общността не следва да доведе до деформиране на конкуренцията.

Съветът се надява на конструктивна дискусия с Европейския парламент с оглед приемане на директивата на ранен етап.
