

## ДИРЕКТИВИ

## ДИРЕКТИВА 2008/101/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 19 ноември 2008 година

за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационните дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността

(текст от значение за ЕИП)

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 <sup>(1)</sup>,като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

(1) С 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 <sup>(4)</sup> беше създадена 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 рентабилен и икономически ефективен начин.

<sup>(1)</sup> ОВ С 175, 27.7.2007 г., стр. 47.

<sup>(2)</sup> ОВ С 305, 15.12.2007 г., стр. 15.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 13 ноември 2007 г. (все още не публикувано в Официален вестник), обща позиция на Съвета от 18 април 2008 г. (ОВ С 122 Е, 20.5.2008 г., стр. 19) и позиция на Европейския парламент от 8 юли 2008 г. (все още не публикувана в Официален вестник). Решение на Съвета от 24 октомври 2008 г.

<sup>(4)</sup> ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

(2) Крайната цел на Рамковата конвенция на Организацията на обединените нации по изменение на климата („РКООНИК“), която е одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета <sup>(5)</sup>, е да стабилизира концентрациите на парникови газове в атмосферата на равнище, което би предотвратило опасна антропогенна намеса в 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, се показва още по-отчетливо, че отрицателните въздействия от изменението на климата излагат на все по-голяма опасност екосистемите, производството на храни, 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 (ppmv) на CO<sub>2</sub>, 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 намалееят с най-малко 50 % под равнищата 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 твърдо и независимо се ангажира до 2020 г. да постигне намаление на емисиите на парникови газове с най-малко 20 % под равнищата от 1990 г. Ограничаването на емисиите на парникови газове от въздухоплаването представлява съществен принос в съответствие с този ангажимент.

<sup>(5)</sup> ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

- (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 равнищата от 1990 г. като принос към цялостното и всеобхватно споразумение за периода след 2012 г., при условие че други развити държави се ангажират с подобно намаляване на емисиите и икономически по-напредналите развиващи се държави 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 °C, 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, така както тя се прилага спрямо операторите на въздухоплавателни средства.
- (6) На 14 февруари 2007 г. Европейският парламент прие резолюция относно изменението на климата<sup>(1)</sup>, в която посочва целта за ограничаване повишаването на средната глобална температура до 2 °C над преиндустриалните равнища и настоятелно призовава ЕС да запази водещата си роля в преговорите с оглед на създаването на международна рамка за изменението на климата за периода след 2012 г. и да запази високото равнище на амбиция в бъдещите разисквания с международните си партньори, както и подчертава, че е необходимо до 2020 г. да се постигне общо намаление от 30 % за всички индустриализирани държави в сравнение с равнищата на емисиите от 1990 г. с цел до 2050 г. да се постигне намаление от порядъка на 60—80 %.
- (7) РКООНИК изисква всички страни да формулират и прилагат национални, и по целесъобразност, регионални програми с мерки за смекчаване на ефекта от изменението на климата.
- (8) Протоколът от Киото към РКООНИК, който е одобрен от името на Европейската общност с Решение 2002/358/ЕО на Съвета<sup>(2)</sup>, изисква развитите държави да се стремят към ограничаване или намаляване на емисиите на парникови газове от въздухоплаването, които не се контролират от Монреалския протокол, като работят в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).
- (9) 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 специалната система за търговия с емисии във въздухоплаването, 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 35-ото събрание 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-ото 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 тях. 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 въведат 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.
- (10) Шестата програма за действие на Общността за околната среда, създадена с Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>(3)</sup>, 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.
- (11) 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.

<sup>(1)</sup> ОВ С 287 Е, 29.11.2007 г., стр. 344.

<sup>(2)</sup> ОВ L 130, 15.5.2002 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

- (12) 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<sup>(1)</sup> 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.
- (13) Цялостният пакет от мерки следва също да включва оперативни и технологични мерки. Подобренятия на управлението на въздушното движение съгласно програмите „Единно европейско небе“ и SESAR следва да спомогнат за увеличаване с до 12 % на цялостната ефективност при използване на гориво. Научни изследвания в областта на новите технологии, включително методи за подобряване на ефективността на въздухоплавателното средство при използването на гориво, могат допълнително да намалят емисиите от въздухоплаването.
- (14) Целта на измененията на Директива 2003/87/ЕО, внесени с настоящата директива, е да се намали въздействието върху изменението на климата, дължащо се на въздухоплаването, чрез включване на емисиите от авиационни дейности в схемата на Общността.
- (15) 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 въздухоплавателно средство може да бъде идентифициран чрез използване на обозначение по ИКАО или всяко друго признато обозначение, използвано за идентификация на полета. Ако самоличността на оператора на въздухоплавателно средство не е известна, собственикът на въздухоплавателното средство следва да се разглежда като оператор, освен ако той не докаже кое друго лице е оператор на въздухоплавателно средство.
- (16) За да се избегне нарушаване на конкуренцията и да се подобри екологичната ефективност, от 2012 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността.
- (17) Общността и нейните държави-членки следва да продължават да се стремят към постигане на споразумение за мерки в световен мащаб за намаляване на емисиите на парникови газове от авиационни дейности. Схемата на Общността може да послужи като модел за използване на търговия с емисии в целия свят. Общността и нейните държави-членки следва да продължават да поддържат контакт с трети страни по време на прилагането на настоящата директива и да ги насърчават да предприемат еквивалентни мерки. Ако трета държава приеме мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети до Общността, като тези мерки имат екологичен ефект, който най-малко е еквивалентен на този на настоящата директива, Комисията следва да разгледа съществуващите възможности за осигуряване на оптимално взаимодействие между схемата на Общността и мерките на тази държава, след провеждане на консултации с нея. Схемите за търговия с емисии, които се развиват в трети държави, започват да осигуряват оптимално взаимодействие със схемата на Общността във връзка с тяхното обхващане на въздухоплаването. Двустранни споразумения относно свързването на схемата на Общността с други схеми за търговия с цел формиране на обща схема или вземането предвид на еквивалентни мерки за избягване на двойното регулиране, биха могли да представляват стъпка към споразумение с глобален характер. При наличието на такива двустранни споразумения, Комисията може да измени типове авиационни дейности, включени в схемата на Общността, включително да извърши последващи корекции на общото количество квоти, които се издават на оператори на въздухоплавателни средства.
- (18) В съответствие с принципа за по-добро регулиране определени полети следва да бъдат изключени от схемата на Общността. В допълнение, за да се избегне несъразмерна административна тежест, от схемата на Общността следва да бъдат изключени оператори за търговски въздушен превоз, които за три последователни периода от четири месеца са извършили по-малко от 243 полета за период. Това ще е от полза за авиокомпаниите, които извършват ограничени услуги в рамките на схемата на Общността, включително авиокомпаниите от развиващите се държави.
- (19) Въздухоплаването оказва въздействие върху световния климат чрез изпускането на въглероден диоксид, азотни оксиди, водни пари, сулфатни частици и частици от сажиди. Оценката на МКИК е, че понастоящем цялостното въздействие от въздухоплаването върху климата е от два

(1) ОВ С 303 Е, 13.12.2006 г., стр. 119.

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 върху климата 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. Действията по отношение на емисиите на азотни оксиди ще бъдат предмет на други законодателни актове, за които Комисията ще направи предложение през 2008 г. Следва да се насърчават научните изследвания в областта на образуването на инверсионна следа и перести облаци и относно ефективни мерки за ограничаване на вредните последици, включително оперативни и технически мерки.

- (20) За да се избегне нарушаване на конкуренцията, следва да се определи хармонизирана методология на разпределение на квотите с цел определяне на общото количество квоти, които да се издават, и за разпределяне на квотите между операторите 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 операторите 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.
- (21) Пълната хармонизация на частта квоти, които се издават безплатно на всички оператори на въздухоплавателни средства, участващи в схемата на Общността, е подходящ начин да се осигурят равни условия за операторите на въздухоплавателни средства, като се има 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.
- (22) 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, по-специално в развиващите се държави, и към финансиране на научни изследвания и разработване на начини за ограничаване на вредните последици и за адаптиране, включително и по-специално в секторите на въздухоплаването и въздушния транспорт. Решенията, свързани с нацио-

налните публични разходи, 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 на Общността. Приходите, генерирани от продажбата на квоти чрез търг, следва да бъдат използвани за транспорт с ниски емисии. Приходите от търговете следва да се използват, по-специално, като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и за мерки за предотвратяване на обезлесяването и улесняване на адаптирането в развиващите се държави. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с използването на приходите, не следва да засягат решенията за използване на приходите от продажба на квоти чрез търг в по-широкия контекст на общия преглед на Директива 2003/87/ЕО.

- (23) Разпоредбите относно използването на средствата от продажба чрез търг следва да се нотифицират 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.
- (24) За да се увеличи рентабилността на схемата на Общността, 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. Средноаритметичната стойност на процентите, посочени от държавите-членки за използването на СЕРЕ и ЕРЕ за първия период на ангажиментите, предвидени в Протокола от Киото, е приблизително 15 %.
- (25) В заключенията от заседанието си, проведено в Брюксел на 13 и 14 март 2008 г., Европейският съвет призна, че в глобалния контекст на конкурентните пазари рискът от изтичане на въглерод е проблем, който спешно се нуждае от анализ и разрешаване в новата директива относно схемата за търговия с емисии, така че при неуспех на международни преговори да могат да се вземат подходящи мерки. Сключването на международно споразумение остава най-добрият начин за разрешаване на този проблем.

- (26) С цел да се намали административната тежест за операторите на въздухоплавателни средства, само една държава-членка следва да отговаря за определен оператор на въздухоплавателно средство. От държавите-членки следва да се изисква да гарантират, че операторите на въздухоплавателни средства, на които е издаден оперативен лиценз в тази държава-членка, или операторите 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 въздухоплавателно средство не спазва изискванията на настоящата директива и спазването им не е постигнато чрез други мерки за изпълнение от администриращата държава-членка, държавите-членки следва да действат солидарно. Поради това администриращата държава-членка следва да разполага с възможност да поиска от Комисията последната да наложи забрана за експлоатация на общностно равнище на съответния оператор на въздухоплавателно средство като крайна мярка.
- (27) За да се запази целостта на отчетната система за схемата на Общността с оглед на факта, че емисиите от международното въздухоплаване не са включени в ангажиментите на държавите-членки съгласно Протокола от Киото, разпределените 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.
- (28) За да се гарантира еднакво третиране на операторите на въздухоплавателни средства, държавите-членки следва да спазват хармонизираните правила за управление на операторите на въздухоплавателни средства, за които отговарят, в съответствие със специфичните насоки, които предстои да бъдат разработени от Комисията.
- (29) За да се запази екологичната цялост на схемата на Общността, върнатите от операторите на въздухоплавателни средства единици следва да се отчитат само спрямо целите за намаляване на парниковите газове, при които тези емисии се вземат предвид.
- (30) Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) може да притежава информация, която да е от полза на държавите-членки или Комисията при изпълнението на задълженията им, наложени с настоящата директива.
- (31) Разпоредбите на схемата на Общността относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите и санкциите, приложими към операторите, следва да се прилагат и към операторите на въздухоплавателни средства.
- (32) Комисията следва да направи преглед на действието на Директива 2003/87/ЕО 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.
- (33) Прегледът на функционирането на Директива 2003/87/ЕО 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 брутния вътрешен продукт 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 на Общността, 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.
- (34) Декларацията на министрите относно летището на Гибралтар, договорена в Кордова на 18 септември 2006 г. по време на първата министерска среща на Форума 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.
- (35) 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 <sup>(1)</sup>.
- (36) 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 въздухоплавателно средство; както и за изменение на списъка на авиационните дейности, изброени 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.
- (37) 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.
- (38) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество <sup>(2)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>(2)</sup> ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

(39) Директива 2003/87/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

### Изменения на Директива 2003/87/ЕО

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

1. Преди член 1 се вмъква следното заглавие:

„ГЛАВА I

**ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ“;**

2. В член 2 се добавя следният параграф:

„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.“;

3. Член 3 се изменя, както следва:

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;“;

б) добавят се следните букви:

„о) „оператор на въздухоплавателно средство“ 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;

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

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

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

т) „исторически авиационни емисии“ означава средноаритметичната стойност на годишните емисии през календарните години 2004, 2005 и 2006, отделени от въздухоплавателно средство, извършващо авиационна дейност, включена в списъка в приложение I.“;

4. След член 3 се вмъква следната глава:

„ГЛАВА II

**ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

Член 3а

**Приложно поле**

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

Член 3б

**Авиационни дейности**

До 2 август 2009 г., като действа в съответствие с процедурата за регулиране, посочена в член 23, параграф 2, Комисията изготвя насоки за подробно тълкуване на авиационните дейности, изброени в приложение I.

Член 3в

**Общо количество на квотите за въздухоплаване**

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 97 % от историческите авиационни емисии.

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 95 % от историческите авиационни емисии, умножени по броя на годините, включени в съответния период.

Този процент квоти може да бъде преразгледан като част от общия преглед на настоящата директива.

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

4. До 2 август 2009 г. Комисията взема решение относно историческите авиационни емисии въз основа на най-надеждните налични данни, включително предварителни разчети на базата на информацията за действителния трафик. Това решение се разглежда в рамките на комитета, посочен в член 23, параграф 1.

Член 3г

**Метод на разпределение на квотите за въздухоплаването посредством продажба чрез търг**

1. В периода, посочен в член 3в, параграф 1, 15 % от квотите се разпределят чрез търг.

2. От 1 януари 2013 г. 15 % от квотите се разпределят чрез търг. Този процент квоти може да бъде увеличен 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.

Горепосоченият регламент, предназначен да измени несъществени елементи на 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, *inter alia*, за намаляване на емисиите на парникови газове, за адаптиране към въздействието от изменението на климата в ЕС и в трети държави, по-специално в развиващите се държави, за финансиране на научни изследвания и разработване на начини за ограничаване на вредните последици и за адаптиране, включително и по-специално в секторите на въздухоплаването и въздушния транспорт, за намаляване на емисиите чрез транспорт с ниски емисии, както и за покриване на разходите за администриране на схемата на Общността. Приходите от търговете следва да се използват също така като източник на средства за финансовата вноска в Световния фонд за енергийна ефективност и възобновяема енергия и за мерки за предотвратяване на обезлесяването.

Държавите-членки информират Комисията за действията, предприети в съответствие с настоящия параграф.

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 въздухоплавателно средство може да подаде заявление за разпределяне на квотите, които ще се разпределят безплатно. Заявлението може да бъде направено чрез изпращане до компетентния орган в администриращата държава-членка на проверени данни за тонкилометрите от авиационни дейности, изброени в приложение I, изпълнени от този оператор на въздухоплавателно средство 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 началото 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 поне 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 поне 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. Поне 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 да бъдат разпределени за този период в съответствие с член 3в;
- б) броя на квотите, които да 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 г), 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 администрираща държава-членка изчислява и публикува:

а) всички квоти, разпределени за периода на всеки оператор на въздухоплавателно средство, 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 въздухоплавателно средство 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 въздухоплавателно средство 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 въздухоплавателно средство броя квоти, разпределени на този оператор на въздухоплавателно средство за съответната 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 чието 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 въздухоплавателно средство.

2. Оператор на въздухоплавателно средство, който отговаря на условията по параграф 1, може да кандидатства за безплатно разпределение 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 се отнася то.

Разпределението на квоти за оператор на въздухоплавателно средство съгласно параграф 1, буква б) не надвишава 1 000 000 квоти.

3. В заявлението по параграф 2:

а) се включват проверени данни за тонкилометрите в съответствие с приложения IV и V за авиационните дейности, изброени 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 въздухоплавателно средство 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 въздухоплавателно средство 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 въздухоплавателно средство 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 съгласно посочения 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 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 разпределение на тонкилометър, което е по-голямо от годишното разпределение 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 въздухоплавателно средство, чието заявление е изпратено на Комисията в съответствие с параграф 4. Тези квоти се изчисляват, като се умножи параметърът, посочен в 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 въздухоплавателно средство 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 оценка на съответствието с критериите за допустимост по параграф 1. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на 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 гарантира, че всеки оператор на въздухоплавателно средство представя на компетентния орган в тази 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 че тези планове са одобрени от компетентния орган в съответствие с насоките, приети съгласно член 14.“;

5. Въмъкват 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 разпределянето и издаването на квоти по отношение на дейностите, включени в списъка в приложение I, различни от авиационни дейности.“;

6. 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 въмква следното заглавие:

„ГЛАВА IV

#### РАЗПОРЕДБИ, ПРИЛОЖИМИ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО И СТАЦИОНАРНИТЕ ИНСТАЛАЦИИ“;

8. В член 11а се въмква следният параграф:

„1а. 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 на СЕРЕ и ЕРЕ, които може да се използват във връзка с авиационни дейности, се преразглежда като част от общия преглед 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 вмъкват думите „изпълнение на задълженията на оператора на въздухоплавателно средство съгласно параграф 2а или“;

б) вмъква се следният параграф:

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

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Държавите-членки гарантират, че до 30 април 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, параграф 2а или 3“;

12. Член 14 се изменя, както следва:

а) в първото изречение от параграф 1:

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

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

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Държавите-членки гарантират, че всеки оператор или оператор на въздухоплавателно средство докладва на компетентния орган 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 насоките.“;

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, установени 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 въздухоплавателно средство, чийто доклад не е признат за удовлетворителен след проверката в съответствие с критериите, установени в приложение V и всички подробни разпоредби, приети от Комисията в съответствие с настоящия член, до 31 март всяка година за емисиите през предходната година, не може да извършва други прехвърляния на квоти, докато докладът на този оператор или оператор на въздухоплавателно средство 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, включително за процедурите за проверка, прилагани от проверяващите, 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 и на операторите на въздухоплавателни средства, които нарушават изискванията за връщане на достатъчно квоти по настоящата директива.

3. Държавите-членки гарантират, че от всеки оператор или оператор на въздухоплавателно средство, който до 30 април 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 или операторът на въздухоплавателно средство не е върнал квоти. Заплащането на сумата по санкцията за извънредно количество емисии не освобождава оператора от задължението да върне определено количество квоти, равняващо 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 въздухоплавателно средство не изпълни изискванията на настоящата директива и спазването им не е постигнато чрез други мерки за осигуряване на прилагането, администриращата държава-членка може да поиска Комисията да вземе решение за налагане на забрана за експлоатация на съответния оператор на въздухоплавателно средство.

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

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

б) данни за предприятиите от тази държава-членка действия по осигуряване на прилагането;

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 до 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 съответния оператор на въздухоплавателно средство. 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 въздухоплавателно средство за основните факти и съображения, които стоят в основата на такова решение. На засегнатия оператор на въздухоплавателно средство се дава възможност да внесе в Комисията писмени бележки в десетдневен срок от датата, на която са му предоставени тези сведения.

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

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

12. Когато е уместно, се създават подробни правила във връзка с процедурите, посочени в настоящия 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. Вмъкват 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 въздухоплавателно средство 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 въздухоплавателно средство; и

б) във всички други случаи — държавата-членка с най-голям брой предвидени установени авиационни емисии от полети, извършени от този оператор на въздухоплавателно средство 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 въздухоплавателно средство, за който се прилага параграф 1, буква б) от настоящия член, които да са установени за неговата администрираща държава-членка, операторът на въздухоплавателно средство 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 въздухоплавателно средство 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, към 1 януари 2006 г. или след това, като за всеки оператор на въздухоплавателно средство 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. Комисията може да изготвя насоки относно администрирането на операторите на въздухоплавателни средства от администриращите държави-членки съгласно настоящата директива в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 23, параграф 2.

5. За целите на параграф 1 „базова година“ означава, по отношение на оператор на въздухоплавателно средство, 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 или друга съответна организация и в тази връзка може да сключи съответните споразумения с тези организации.

(\*) 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:

„Горепосоченият регламент 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 квотите, 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. Въмква 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 трета 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 четвърта 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 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 въздухоплаването. В контекста на всяко такова споразумение Комисията преценява доколко са необходими изменения на настоящата директива във връзка с прилагането ѝ по отношение на операторите 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 декември 2014 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 по целесъобразност да отправи съответните предложения до Европейския парламент и до Съвета съгласно член 251 от Договора. 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, включително въпросите, свързани с конкурентоспособността, като по-специално отчита въздействието на политиките относно изменението на климата, прилагани за въздухоплаването извън ЕС;

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, периферните и най-отдалечените региони на Общността, както и на тези без излаз на море;

ж) необходимостта от включване на система „портал“ за улесняване на търговията с квоти между оператори на въздухоплавателни средства и оператори на инсталации, като същевременно се гарантира, че при тези транзакции 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 въздухоплавателно средство полети годишно;

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 (\*);

й) развитието, включително потенциала за бъдещо развитие, на ефикасността на въздухоплаването, и по-специално напредъка към изпълнение на целта на Консултативния съвет за въздухоплавателни изследвания в Европа (ACARE) за разработване и демонстриране на технологии, които са способни да намалят консумацията на гориво с 50 % до 2020 г., както и дали са необходими по-нататъшни мерки за повишаване на ефикасността;

к) развитието на научното разбиране относно въздействието върху изменението на климата на инверсионната следа и перестите облаци, предизвикани от въздухоплаването, с оглед предлагане на ефективни мерки за ограничаване на вредните последици.

След това Комисията представя доклад пред Европейския парламент и Съвета.

(\* ) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8.“;

21. След член 30 се вмъква 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 2 февруари 2010 г. 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. Условиата 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 Страсбург на 19 ноември 2008 година.

*За Европейския парламент*

*Председател*

H.-G. PÖTTERING

*За Съвета*

*Председател*

J.-P. JOUYET

## 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 вмъква следната алинея:

„От 1 януари 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><i>„Въздухоплаване</i></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, хуманитарни полети и полети 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 конвенция;</p> <p>д) полети, завършващи на летището, от което е излязло въздухоплавателното средство, 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 провеждане на научни изследвания или 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, които при отсъствие на настоящата буква биха попаднали в тази дейност и които се извършват от оператори за търговски въздушен превоз, които извършват или:</p> <p>— по-малко от 243 полета за период от три последователни четиримесечия, или</p> <p>— полети с общи годишни емисии под 10 000 тона на година.</p> <p>Полетите, извършвани единствено за превозване по официален повод на управляващ монарх и най-близките му роднини, на държавни ръководители, правителствени ръководители и министри на държави-членки, не могат да бъдат изключени по настоящата точка.“</p>	<p>Въглероден диоксид</p>
--	---------------------------

2. Приложение IV се изменя, както следва:

а) след заглавието на приложението се вмъква 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 изчисление. 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 е завършило зареждането с гориво за полета – количеството гориво, съдържащо се в резервоарите на въздухоплавателното средство, когато е завършило зареждането с гориво за следващия полет + 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 въздухоплавателно средство включва в доклада си по член 14, параграф 3 следната информация:

А. Данни за идентифициране на оператора на въздухоплавателното средство, включително:

- наименование на оператора на въздухоплавателното средство,
- 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 и типове въздухоплавателни средства, използвани през периода, обхванат от доклада за авиационни дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство,
- номер и издаващ орган на свидетелството за авиационен оператор и на оперативния лиценз, с които са извършени авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство,
- адрес, телефон, факс и адрес на електронна поща на лицето за контакти, и
- наименование на собственика на въздухоплавателното средство.

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

- разход на гориво,
- емисионен фактор,

- общо количество съвкупни емисии от всички полети, извършени през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство,
- съвкупните емисии от:
  - всички извършени полети през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство 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, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство,
- съвкупните емисии за всички полети, извършени през обхванатия от доклада период, които спадат към авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство 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 заявлението 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 въздухоплавателно средство 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 100 kg за всеки пътник и регистрирания му багаж.

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

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

A. Данни за идентифициране на оператора на въздухоплавателно средство, включително:

- наименование на оператора на въздухоплавателно средство,
- 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 и типове въздухоплавателни средства, използвани през годината, обхванати от заявлението за извършване на авиационни дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство,

- номер и издаващ орган на свидетелството за авиационен оператор и на оперативния лиценз, с които са извършени авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е оператор на въздухоплавателно средство,
- адрес, телефон, факс и адрес на електронна поща на лицето за контакти, и
- наименование на собственика на въздухоплавателното средство.

Б. Данни за тонкилометрите:

- брой полети за всяка двойка летища,
- брой пътникокилометри 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, изброени в приложение I, за които е оператор на въздухоплавателно средство.“;

3. Приложение V се изменя, както следва:

- а) след заглавието на приложението се вмъква 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 думата „оператор“ се тълкува като включваща оператор на въздухоплавателно средство, а в буква в) от посочената точка думата „инсталация“ се тълкува като включваща въздухоплавателното средство, използвано за извършването на авиационни дейности, обхванати от доклада;
- б) в точка 5 думата „инсталация“ се тълкува като включваща оператор на въздухоплавателно средство;
- в) в точка 6 думата „дейности“, извършени в инсталацията, се тълкува като включваща авиационни дейности, обхванати от доклада и извършени от оператора на въздухоплавателното средство;
- г) в точка 7 думите „обект, на който се намира инсталацията“, се тълкуват като включващи обектите, използвани от оператора на въздухоплавателното средство за провеждане на авиационни дейности, обхванати от доклада;
- д) в точки 8 и 9 думите „източници на емисии в инсталацията“ се тълкуват като включващи въздухоплавателните средства, за които е отговорен операторът на въздухоплавателно средство; и
- е) в точки 10 и 12 думата „оператор“ се тълкува като включваща оператор на въздухоплавателно средство.

**Допълнителни разпоредби за проверка на докладите за емисии от въздухоплаване**

14. Проверяващият установява по-специално дали:

- а) са взети предвид всички полети в рамките на авиационната дейност, включена 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 въздухоплавателното средство, включително данни от Евроконтрол, поискани от този оператор;
- б) съществува цялостна съгласуваност между съвкупните данни за изразходваното гориво 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 авиационните тонкилометри.
  
  16. Проверяващият по-специално установява дали в заявлението на този оператор съгласно член 3д, параграф 1 и член 3е, параграф 2 са отчетени само полетите, които действително са извършени и попадат в рамките на авиационната дейност, включена в списъка в приложение I, и за които е отговорен операторът на въздухоплавателното средство. При изпълнението на тази задача проверяващият прави справка с данните за движението на оператора на въздухоплавателното средство, включително данни от Евроконтрол, поискани от този оператор. Освен това проверяващият установява дали докладваният от оператора на въздухоплавателното средство полезен товар отговаря на водените от оператора отчети за полезния товар във връзка с безопасността.“
-