

# Официален вестник С 122 Е

## на Европейския съюз

Година 51

Издание на български език

Информация и известия

20 май 2008 г.

| Известие №      | Съдържание                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Страница |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|                 | III <i>Подготвителни актове</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |          |
|                 | СЪВЕТ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |          |
| 2008/С 122 Е/01 | Обща позиция (ЕО) № 11/2008 от 28 февруари 2008 г., приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно някои аспекти на медиацията по гражданскоправни и търговскоправни въпроси .....                                                                                      | 1        |
| 2008/С 122 Е/02 | Обща позиция (ЕО) № 12/2008 от 3 март 2008 г., приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) <sup>(1)</sup> ..... | 10       |
| 2008/С 122 Е/03 | Обща позиция (ЕО) № 13/2008 от 18 април 2008 г., приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед на приемането на 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 .....         | 19       |

## III

(Подготвителни актове)

## СЪВЕТ

## ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 11/2008

приета от Съвета на 28 февруари 2008 г.

с оглед приемането на Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета от ... относно някои аспекти на медиацията по гражданскоправни и търговскоправни въпроси

(2008/С 122 Е/01)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 61, буква в) и второ тире от член 67, параграф 5 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Общността си е поставила за цел да поддържа и развива пространство на свобода, сигурност и правосъдие, в което се гарантира свободното движение на хора. За тази цел Общността трябва да приеме, наред с други, и мерки в областта на съдебното сътрудничество по гражданскоправни въпроси, които са необходими за правилното функциониране на вътрешния пазар.
- (2) Достъпът до правосъдие е основен принцип и, с оглед улесняването на по-добрия достъп до правосъдие, на заседанието си в Тампере на 15 и 16 октомври 1999 г. Европейският съвет призова държавите-членки да създадат алтернативни, извънсъдебни процедури.
- (3) През май 2000 г. Съветът прие заключения относно алтернативните способы за разрешаване на спорове, предвидени в гражданското и търговското право, като заяви, че установяването на основни принципи в тази област е важна стъпка към правилното развитие и

действие на извънсъдебните процедури за разрешаване на спорове по гражданскоправни и търговскоправни въпроси с цел опростяване и подобряване на достъпа до правосъдие.

- (4) През април 2002 г. Комисията представи Зелена книга за алтернативните способы за разрешаване на спорове по гражданскоправни и търговскоправни въпроси, като направи преглед на съществуващото положение в областта на алтернативните способы за разрешаване на спорове в Европейския съюз и постави началото на широки консултации с държавите-членки и заинтересованите страни по възможни мерки за насърчаване използването на медиация.
- (5) Целта да се осигури по-добър достъп до правосъдие като част от политиката на Европейския съюз за създаване на пространство на свобода, сигурност и правосъдие, следва да включва достъп както до съдебни, така и до извънсъдебни способы за разрешаване на спорове. Настоящата директива следва да допринася за правилното функциониране на вътрешния пазар, по-специално по отношение на предлагането на услуги по медиация.
- (6) Медиацията може да предостави икономично и бързо извънсъдебно разрешаване на спорове по гражданскоправни и търговскоправни въпроси посредством процедури, пригодени за нуждите на страните. Съществува по-голяма вероятност споразуменията, постигнати в резултат на медиация, да бъдат доброволно спазвани, както и да спомогнат за запазването на приятелска и трайна връзка между страните. Тези ползи са още по-видими в ситуации, включващи презгранични елементи.
- (7) За да се насърчи още повече използването на медиация и да се осигури предвидима правна рамка за страните, които използват медиацията, е необходимо да се въведе рамково законодателство, което в частност да уреди ключови аспекти на гражданския процес.

<sup>(1)</sup> ОВ С 286, 17.11.2005 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Становище на Европейския парламент от 29 март 2007 г. (ОВ С 27 Е, 31.1.2008 г., стр. 129), Обща позиция на Съвета от 28 февруари 2008 г. и Позиция на Европейския парламент от ... (все още непубликувано в Официален вестник).

- (8) Разпоредбите на настоящата директива следва да се прилагат единствено при медиация по презгранични спорове, но никоя от тях не следва да възпрепятства държавите-членки да прилагат тези разпоредби и при вътрешни процедури по медиация.
- (9) Настоящата директива не следва да възпрепятства по никакъв начин използването на съвременни комуникационни технологии в процедурата по медиация.
- (10) Настоящата директива следва да се прилага към процедури, в които две или повече страни по презграничен спор се опитват сами, на доброволни начала, да постигнат приятелско споразумение за разрешаване на техния спор с помощта на медиатор. Тя следва да се прилага към гражданскоправни и търговскоправни въпроси. Въпреки това директивата не следва да се прилага за права и задължения, по отношение на които страните не могат да вземат сами решения съгласно съответното приложимо право. Подобни права и задължения се срещат особено често в семейното и трудовото право.
- (11) Настоящата директива не следва да се прилага към предоговорни преговори, нито при процедури със съдебен характер като определени процедури за съдебно помирение, процедури по потребителски жалби, арбитраж и експертни решения, нито при процедури, в които лица или органи дават официална препоръка за разрешаването на спора, независимо дали препоръката е със задължителен или незадължителен характер.
- (12) Настоящата директива следва да се прилага в случаи, когато съдът насочва страните към медиация или националното законодателство предвижда медиация. Освен това, доколкото един съдия може да действа като медиатор съгласно националното законодателство, настоящата директива следва да се прилага при медиация, осъществявана от съдия, който не участва в съдебно производство, свързано със спорния въпрос или въпроси. Настоящата директива обаче не следва да се прилага при опити от страна на сезирания съд или съдия да разреши спор в рамките на съдебно производство, отнасящо се до въпросния спор, или в случаите, когато сезираният съд или съдия иска съдействие или съвет от компетентно лице.
- (13) Медиацията, предвидена в настоящата директива, следва да е доброволна процедура, в смисъл че страните сами отговарят за процедурата и могат да я организират както пожелаят и да я прекратят по всяко време. Въпреки това, съгласно националното право следва да е възможно съдилищата да определят срокове за процедурата по медиация. Освен това, съдилищата следва да могат да насочат вниманието на страните към възможността за медиация, винаги когато е уместно.
- (14) Никоя разпоредба на настоящата директива не следва да засяга национално законодателство, съгласно което използването на медиация е задължително или подлежи на стимули или санкции, при условие че подобно законодателство не възпрепятства страните да упражняват правото си на достъп до съдебната система. Нищо в настоящата директива не следва да засяга съществуващите саморегулиращи се системи за медиация, доколкото те засягат аспекти, които не са обхванати от директивата.
- (15) С цел осигуряване на правна сигурност настоящата директива следва да посочва коя дата следва да се взема предвид при определяне дали спорът, който страните се опитват да разрешат чрез медиация, е презграничен. При липса на писмено споразумение, в което се определя конкретна дата, следва да се счита, че страните се съгласяват да използват медиация в момента на предприемане на конкретно действие за започване на процедурата по медиация.
- (16) За да се осигури необходимото взаимно доверие по отношение на поверителността, последиците за давностните срокове, признаването и изпълнението на постигнати в резултат на медиация споразумения, държавите-членки следва да насърчават по всякакви начини, които считат за подходящи, обучението на медиатори и въвеждането на ефективни механизми за контрол върху качеството на предоставяните услуги по медиация.
- (17) Държавите-членки следва да определят такива механизми, които може да включват прибягване до пазарно ориентирани решения, и от тях не следва да се изисква да предоставят финансиране за тази цел. Механизмите следва да са насочени към запазване на гъвкавостта на процедурата по медиация и автономията на волята на страните и към гарантиране, че медиацията се осъществява по ефективен, безпристрастен и компетентен начин. Медиаторите следва да бъдат уведомени за съществуването на Европейски кодекс за поведение на медиатори, който също така следва да бъде на разположение на обществеността чрез интернет.
- (18) В областта на защита на потребителите Комисията прие препоръка <sup>(1)</sup> за установяването на минимални критерии за качество, което извънсъдебни органи, участващи в уреждане на потребителски спорове по взаимно съгласие, следва да предлагат на своите клиенти. Медиаторите и организациите, които попадат в приложното поле на препоръката, следва да бъдат насърчавани да спазват нейните принципи. За да се улесни разпространението на информация относно тези органи, Комисията следва да създаде база данни на извънсъдебните процедури, за които държавите-членки считат, че отговарят на принципите на тази препоръка.
- (19) Медиацията не следва да се разглежда като по-неефективна алтернатива на съдебното производство поради обстоятелството, че спазването на постигнатите в резултат на медиация споразумения ще зависи от добрата воля на страните. Поради това държавите-членки следва да гарантират на страните по постигнато в резултат на медиация писмено споразумение, че на съдържанието му може да се придаде изпълнителна сила. Държава-членка
- <sup>(1)</sup> Препоръка на Комисията 2001/310/ЕО от 4 април 2001 г. относно принципите за извънсъдебните органи, участващи в уреждането на потребителски спорове по взаимно съгласие (ОВ L 109, 19.4.2001 г., стр. 56).

следва да може да откаже да придаде изпълнителна сила на споразумение, единствено когато съдържанието противоречи на нейното законодателство, включително нейното международно частно право, или нейното законодателство не предвижда изпълнителна сила на съдържанието на конкретното споразумение. Такъв би могъл да бъде случаят, когато посоченото в споразумението задължение е неизпълнимо по своето естество.

- (20) Съдържанието на постигнато в резултат на медиация споразумение, на което е придадена изпълнителна сила в държава-членка, следва да бъде признато и обявено за изпълняемо в останалите държави-членки в съответствие с приложимото право на Общността или националното законодателство. Това може да се осъществи, например, въз основа на Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела<sup>(1)</sup> или Регламент (ЕО) № 2201/2003 на Съвета от 27 ноември 2003 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по брачни дела и делата, свързани с родителската отговорност<sup>(2)</sup>.
- (21) Регламент (ЕО) № 2201/2003 изрично предвижда, че за да подлежат на изпълнение в друга държава-членка, споразуменията между страните трябва да подлежат на изпълнение в държавата-членка, в която са сключени. Следователно, ако съдържанието на споразумение, постигнато в резултат на медиация по въпрос от семейното право, не подлежи на изпълнение в държавата-членка, където е сключено споразумението и където е подадена молбата за придаване на изпълнителна сила, настоящата директива не следва да насърчава страните да заобикалят законодателството на тази държава-членка, като постигнат придаване на изпълнителна сила на споразумението си в друга държава-членка.
- (22) Настоящата директива не следва да засяга правилата в държавите-членки относно изпълнението на споразуменията, постигнати в резултат на медиация.
- (23) Поверителността при процедура по медиация е особено важна и поради това настоящата директива следва да предвиди минимална степен на съвместимост на гражданскопроцесуалните норми по отношение на защитата на поверителния характер на медиацията в последващо гражданско или търговско съдебно производство или арбитраж.
- (24) С цел да се насърчи използването на медиация от страните, държавите-членки следва да гарантират, че нормите им относно давностните срокове не възпрепятстват страните да се обърнат към съд или към арбитраж, ако медиацията се окаже неуспешна. Държавите-членки следва да гарантират, че този резултат ще бъде постигнат, дори ако настоящата директива не хармонизира националните норми относно давностните срокове. Настоящата директива не следва да засяга разпоредби относно давностните срокове в международни споразумения,

прилагани в държавите-членки, например в областта на транспортното законодателството.

- (25) Държавите-членки следва да насърчават информирането на обществеността относно начините за свързване с медиатори и организации, които предлагат услуги по медиация. Те следва също така да насърчават практикуващите юристи да информират клиентите си за възможността за медиация.
- (26) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество<sup>(3)</sup> държавите-членки се насърчават да изготвят за собствено ползване и в интерес на Общността свои таблици, които, доколкото е възможно, илюстрират съответствието между настоящата директива и мерките за транспониране и да ги направят обществено достояние.
- (27) Настоящата директива цели да насърчи зачитането на основните права и взема предвид принципите, признати по-специално в Хартата на основните права на Европейския съюз.
- (28) Тъй като целта на настоящата директива не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и поради тази причина може да бъде постигната по-успешно на общностно равнище поради мащаба или последиците на предлаганото действие, 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 постигането на тази цел.
- (29) В съответствие с член 3 от Протокола относно позицията на Обединеното кралство и Ирландия, приложен към Договора за Европейския съюз и Договора за създаване на Европейската общност, Обединеното кралство и Ирландия уведомиха за желанието си участват в приемането и прилагането на настоящата директива.
- (30) В съответствие с членове 1 и 2 от Протокола относно позицията на Дания, приложен към Договора за Европейския съюз и Договора за създаване на Европейската общност, Дания не взема участие в приемането на настоящата директива, не е обвързвана с нея или с нейното прилагане,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

### Цел и приложно поле

1. Целта на настоящата директива е да улесни достъпа до алтернативно разрешаване на спорове и да насърчи приятелското уреждане на спорове посредством насърчаване използването на медиация и осигуряване на балансирано съотношение между медиацията и съдебното производство.

<sup>(3)</sup> ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

<sup>(1)</sup> ОВ L 12, 16.1.2001 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1791/2006 (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 1).

<sup>(2)</sup> ОВ L 338, 23.12.2003 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 2116/2004 (ОВ L 367, 14.12.2004 г., стр. 1).

2. Настоящата директива се прилага при презгранични спорове по гражданскоправни и търговскоправни въпроси, с изключение на въпроси, свързани с права и задължения, с които страните не могат свободно да се разпореждат според съответното приложимо право. В частност, тя не обхваща данъчни, митнически или административни въпроси, нито отговорността на държавата за действия или бездействия при упражняването на държавна власт („*acta iure imperii*“).

3. В настоящата директива понятието „държава-членка“ означава държавите-членки с изключение на Дания.

## Член 2

### Презгранични спорове

1. За целите на настоящата директива презграничен спор е спорът, при който поне една от страните е с местоживеее или обичайно местопребиваване в държава-членка, различна от държавата-членка на местоживеее или обичайно местопребиваване на която и да е от другите страни към датата, на която:

- а) страните се съгласяват да използват медиация след възникването на спора,
- б) медиацията е разпоредена от съд,
- в) съгласно националното законодателство възниква задължение да се използва медиация, или
- г) към страните е отправена покана по смисъла на член 5.

2. Независимо от параграф 1, за целите на членове 7 и 8 презграничен е и този спор, при който след медиация между страните започва съдебно производство или арбитраж в държава-членка, различна от тази, в която страните са имали местоживеее или обичайно местопребиваване към датата, посочена в параграф 1, букви а), б) или в).

3. За целите на параграфи 1 и 2 местоживееенето се определя в съответствие с членове 59 и 60 от Регламент (ЕО) № 44/2001.

## Член 3

### Определения

За целите на настоящата директива се използват следните определения:

- а) „медиация“ означава структурирана процедура, независимо от нейното наименование или начина на позоваване, при която две или повече спорещи страни се опитват сами, на доброволни начала, да постигнат споразумение за разрешаване на спора между тях с помощта на медиатор. Тази процедура може да бъде започната от страните, предложена или разпоредена от съд, или предвидена от законодателството на държава-членка.

Понятието включва медиация, осъществявана от съдия, който не участва в съдебно производство, отнасящо се до въпросния спор. То изключва опитите от страна на сезирания съд или

съдия да разреши спор в хода на съдебно производство по този спор.

- б) „медиатор“ означава трето лице, което е помолено да осъществи медиация по ефективен, безпристрастен и компетентен начин, независимо от наименованието или професията на това трето лице в съответната държава-членка и от начина, по който третото лице е посочено или от него е поискано да осъществи медиация.

## Член 4

### Гарантиране на качеството на медиацията

1. Държавите-членки насърчават по всякакви начини, които считат за подходящи, разработването и спазването на доброволни кодекси за поведение от медиаторите и организациите, предоставящи услуги по медиация, както и на други механизми за ефективен контрол на качеството във връзка с предоставянето на услуги по медиация.

2. Държавите-членки насърчават първоначалното и допълнителното обучение на медиатори с цел да се гарантира, че медиацията се осъществява по ефективен, безпристрастен и компетентен начин по отношение на страните.

## Член 5

### Насочване към медиация

1. Съдът, сезиран с делото, може, ако е уместно и като отчита всички обстоятелства по делото, да прикани страните да използват медиация за уреждане на спора. Съдът може също така да прикани страните да присъстват на информационна среща относно използването на медиацията, ако такива срещи се провеждат и са лесно достъпни.

2. Настоящата директива не засяга разпоредбите на националното законодателство, съгласно които медиацията е задължителна или подлежи на стимули или санкции, преди или след започване на съдебното производство, при условие че съответното законодателство не възпрепятства страните да упражняват правото си на достъп до съдебната система.

## Член 6

### Изпълняемост на споразумения, постигнати чрез медиация

1. Държавите-членки гарантират възможността страните или една от страните, с изричното съгласие на останалите, да поискат да се придаде изпълнителна сила на съдържанието на постигнато в резултат на медиация писмено споразумение. На съдържанието на такова споразумение се придава изпълнителна сила, освен ако съдържанието на споразумението не противоречи на законодателството на държавата-членка, в която е направено искането, или законодателството на същата държава-членка не предвижда неговата изпълняемост.

2. На съдържанието на споразумението може да се придаде изпълнителна сила от съд или друг компетентен орган посредством съдебно решение или друг акт, съставен или заверен от лице, натоварено от държавата с такива функции, в съответствие със законодателството на държавата-членка, в която е направено искането.

3. Държавите-членки уведомяват Комисията за съдилищата или другите органи, компетентни да приемат молби съгласно параграфи 1 и 2.

4. Никоя от разпоредбите в настоящия член не засяга приложимите норми за признаване и изпълнение в друга държава-членка на споразумение, на което е придадена изпълнителна сила в съответствие с параграф 1.

#### Член 7

### Поверителен характер на медиацията

1. Предвид обстоятелството, че медиацията следва да се провежда при условията на поверителност, държавите-членки гарантират, че освен ако страните не са договорили друго, нито медиаторите, нито лицата, участващи в провеждането на процедурата по медиация, са длъжни да дават свидетелски показания в хода на граждански и търговски съдебни производства или арбитраж относно информация, произтичаща или свързана с процедура по медиация, освен:

- а) когато това е необходимо поради първостепенни съображения, свързани с обществения ред на съответната държава-членка, по-специално когато трябва да се осигури закрилата на интересите на деца или да се предотврати посегателство над физическата или психическа неприкосновеност на определено лице; или
- б) когато разкриването на съдържанието на споразумението, постигнато в резултат на медиация, е необходимо за прилагането или изпълнението на същото споразумение.

2. Никоя от разпоредбите на параграф 1 не възпрепятства държавите-членки да прилагат по-строги мерки за защита на поверителния характер на медиацията.

#### Член 8

### Последици от медиацията за давностните срокове

1. Държавите-членки гарантират, че страните, които избират медиацията в опит да разрешат спор, няма да бъдат възпрепятствани впоследствие да образуват съдебно производство или

арбитраж във връзка със същия спор поради изтичането на давностни срокове в хода на процедурата по медиация.

2. Параграф 1 не засяга разпоредби относно давностните срокове в международни споразумения, по които държавите-членки са страни.

#### Член 9

### Информация за обществеността

Държавите-членки насърчават по всякакви начини, които считат за подходящи, и по-специално чрез интернет, информирането на обществеността относно начините за свързване с медиатори и организации, предоставящи услуги по медиация.

#### Член 10

### Информация за компетентни съдилища и органи

Комисията осигурява по всякакви подходящи начини обществен достъп до информацията за компетентните съдилища или органи, която държавите-членки съобщават съгласно член 6, параграф 3.

#### Член 11

### Преразглеждане

Не по-късно от ... (\*), Комисията представя на Европейския парламент, Съвета и Европейския икономически и социален комитет доклад относно прилагането на настоящата директива. Докладът следва да разглежда развитието на медиацията в рамките на Европейския съюз и въздействието на настоящата директива в държавите-членки. При необходимост, докладът се съпровожда от предложения за изменение на настоящата директива.

#### Член 12

### Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди ... (\*\*), с изключение на член 10, за който срокът е ... (\*\*\*) най-късно. Те незабавно информират Комисията за това.

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

(\*) 8 години след приемането на настоящата директива.

(\*\*) 3 години след приемането на настоящата директива.

(\*\*\*) 30 месеца след приемането на настоящата директива.

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

Член 14

**Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Член 13

Съставено в ...

**Влизане в сила**

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

За Европейския парламент

Председател

...

За Съвета

Председател

...

\_\_\_\_\_

## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

### I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Комисията представи своето предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно някои аспекти на медиацията по гражданскоправни и търговскоправни въпроси на 22 октомври 2004 г.
2. На своето заседание от 1-2 декември 2005 г. Съветът (Правосъдие и вътрешни работи) взе под внимание общите договорености, постигнати в Комитета по гражданскоправни въпроси (алтернативно разрешаване на спорове) <sup>(1)</sup>.
3. Европейският парламент прие на първо четене своето становище по предложението на 29 март 2007 г. <sup>(2)</sup>.
4. Комитетът по гражданскоправни въпроси (алтернативно разрешаване на спорове) разгледа измененията на Европейския парламент на 13 април 2007 г. В светлината на това разглеждане беше изготвена консолидирана версия на предложението, която впоследствие беше обсъдена на поредица от заседания и преработена по редица въпроси.
5. На 3 октомври 2007 г. Корепер утвърди компромисен текст <sup>(3)</sup>, резултат от обсъжданията в Комитета, като отправна точка за преговорите с Европейския парламент с оглед постигане на съгласие на второ четене.
6. По време на последвалите контакти с Европейския парламент бяха договорени някои изменения на компромисния текст. На своето заседание от 8-9 ноември 2007 г. Съветът (Правосъдие и вътрешни работи) постигна политическо споразумение по този нов текст <sup>(4)</sup>. Във връзка с това Европейският парламент потвърди, че може да приеме текста.
7. Съветът прие обща позиция с единодушие на 28 февруари 2008 г.

### II. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

8. Общата позиция на Съвета съответства на текста на политическото споразумение от ноември 2007 г., което отразява резултатите от преговорите между Съвета, Комисията и Европейския парламент след приемането на становището на Европейския парламент на първо четене.

#### A. Изменения 1-11 по отношение на относно съображенията

9. Съветът възприе във възможно най-голяма степен същността на изменения 1-11, но много от тях бяха преработени и добавени в различен ред, за да се отрази окончателната формулировка и структура на предложението за директива.
10. Съветът не прие изменение 2, но в съображение 18 запази позоваване на препоръката на Комисията, посочена в изменението. Изменение 4 е отразено в съображение 8, но в по-стегната форма. Последното изречение на изменение 6 отпадна, тъй като Съветът запази текста на член 7а на общите договорености от декември 2005 г. (член 8 от общата позиция). Изменение 10 беше включено по същество в съображение 17, но конкретните позовавания на препоръки на Комисията отпаднаха, като същото се отнася до позоваването на публикуването на Европейски кодекс за поведение на медиатори.
11. Съветът създаде някои нови съображения с цел допълнително да поясни определени аспекти на предложението за директива. В желанието си да признае факта, че съвременните комуникационни технологии неизбежно ще се използват все повече в процедурата по медиация, Съветът създаде съображение 9, което се отнася до този аспект. Съветът желае също така да уточни, че проектът за директива не установява правила относно изпълнението и че следователно настоящите правила в държавите-членки относно изпълнението остават незасегнати от директивата (съображение 22). На последно място, с цел да се спази Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество, Съветът създаде съображение 26, което насърчава държавите-членки да изготвят таблици на съответствието при прилагането на директивата.

<sup>(1)</sup> 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

<sup>(2)</sup> 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

<sup>(3)</sup> 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

<sup>(4)</sup> 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

**Б. Изменения 12-34 относно по отношение на постановителната част**

12. Съветът прие изменения 12, 13 и 14 относно член 1, които до голяма степен отразяват текста на общите договорености от декември 2005 г. Предлаганото заличаване на част от първото изречение на параграф 2 обаче не бе прието, като изключението бе формулирано по различен начин и текстът на общата позиция сега гласи: „с изключение на въпроси, свързани с права и задължения, с които страните не могат свободно да се разпореждат според съответното приложимо“. Освен това в съображение 10 бе предвидено разяснение на разпоредбата.
13. Съветът включи по същество изменение 15 относно нов член за презграничния характер на директивата, но преработи до известна степен разпоредбата. Съветът също създаде ново съображение (съображение 15), да са разясни допълнително параграф 1.
14. Изменения 16 и 17 са отразени в текста на настоящия член 3. Съветът прие да се посочи изрично в текста, че процедурата по медиация е от доброволен характер, което е подчертано и в съображение 13. Поради това Съветът счете, че не е необходимо да се създава нов параграф относно този аспект, както беше предложено от Европейския парламент в изменение 21. Относно текста на настоящия член 3, буква б), Съветът реши да запази текста на общите договорености от декември 2005 г., като счете, че този текст достатъчно ясно посочва на какви изисквания трябва да отговаря медиаторът при осъществяване на медиация.
15. Съветът включи изменение 18 в член 4 от общата позиция с изключение на предложения параграф 3, който Съветът не беше в състояние да приеме.
16. Изменения 19 и 20 относно член 3 (член 5 от общата позиция), които съответстват на текста на общите договорености от декември 2005 г., бяха изцяло приети. Същото се отнася до изменения 22 и 27 относно заличаването на разпоредби.
17. Изменения 23-26 относно член 5 (член 6 от общата позиция) бяха приети от Съвета с леко преработване на параграф 1 с цел по-голяма яснота на текста.
18. Относно изменение 28 Съветът прие частта по същество, която е отразена в текста на член 7 от общата позиция. Въпреки това Съветът реши да запази разпоредбата, както е формулирана в общите договорености от декември 2005 г. Това означава, че Съветът не прие, че и за страните в процедура по медиация не следва да бъде възможно да разкриват информация относно процедурата по медиация и че забраната за разкриване следва да обхваща и разкриване пред трети страни. Като запази текста на общите договорености Съветът реши също така да не създава задължение за държавите-членки да гарантират, че лицата, участващи в процедура по медиация, изобщо нямат право да дават свидетелски показания.
19. Съветът не можа да приеме изменение 29, което по негово мнение съдържа твърде подробни разпоредби за директива. Поради това в член 8 от общата позиция Съветът запази текста на общите договорености от декември 2005 г. Въпреки това, с цел да подчертае значението на тази разпоредба и да отговори на опасенията на Европейския парламент, Съветът създаде ново съображение (съображение 24), което достатъчно ясно посочва, че с тази разпоредба държавите-членки поемат задължение за постигане на резултат. Изменение 30 относно параграф 2 на същия член бе прието от Съвета, но последната част от разпоредбата не бе счетена за необходима и поради това отпадна от окончателния текст.
20. Съветът прие изменение 31, отразено в новия член 9 от общата позиция и в съответното съображение (съображение 25).
21. Изменение 32 беше отхвърлено от Съвета по съображения, че ще бъде невъзможно Европейският кодекс за поведение на медиатори да се публикува в *Официален вестник*, тъй като Кодексът за поведение не е официално приет текст. Както беше посочено в параграф 10, обаче, Съветът добави позоваване на Кодекса за поведение в съображение 17.

22. Изменение 33, което съдържа клауза за преразглеждане, бе прието по същество от Съвета и подобна разпоредба е предвидена в член 11 от общата позиция, макар и с различна формулировка. Съветът не можа да приеме последната част от предлаганата клауза за преразглеждане относно хармонизирането на давностните срокове, както не можа да приеме и изменение 29 относно члена по същия въпрос. Тази конкретна разпоредба беше част от преговорите с Европейския парламент и следователно настоящият текст вече е договорен.
23. Съветът не можа да приеме изменение 34, тъй като предлаганото изпълнение чрез доброволни споразумения ще бъде невъзможно по правни съображения. Въпреки това в съображение 14 бе включено изречение, с което ясно се посочва, че съществуващите саморегулиращи се системи за медиация могат да бъдат запазени, доколкото те засягат аспекти, които не са обхванати от директивата. Относно предложените в изменение 34 дати за привеждане в съответствие с директивата Съветът определи различни дати. Сега държавите-членки разполагат с 36 месеца от датата на приемане за привеждане на националното законодателство в съответствие с директивата, но трябва да съобщят на Комисията информация за компетентния съд или органи в срок от 30 месеца.

### III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

24. Съветът счита, че текстът на общата позиция е добре балансиран и достоверно отразява споразумението, постигнато с Европейския парламент в преговорите през октомври 2007 г.
-

**ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 12/2008****приета от Съвета на 3 март 2008 г.****с оглед приемането на Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета от ... за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт)****(текст от значение за ЕИП)**

(2008/С 122 Е/02)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) С оглед на продължаването на усилията за установяване на единен пазар за железопътни транспортни услуги, Европейският парламент и Съветът приеха Директива 2004/49/ЕО <sup>(3)</sup>, с която се създава обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт.
- (2) Първоначално, процедурите за издаване на разрешителни за въвеждане в експлоатация на железопътни транспортни средства се разглежда в Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове <sup>(4)</sup> и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система за нови и подобрени части на железопътната система на Общността <sup>(5)</sup>, както и Директива 2004/49/ЕО — за превозни средства, които вече са в употреба. В съответствие с изискванията за по-добро регулиране, и с оглед на опростяването и модернизирането на законодателството на Общността, всички разпоредби, отнасящи се до разрешителните за въвеждане на железопътни превозни средства в експлоатация следва

да бъдат включени в един правен текст. Следователно, действащият член 14 от Директива 2004/49/ЕО следва да бъде заличен и в Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в Общността <sup>(6)</sup>, наричана по-долу „Директива за оперативната съвместимост на железопътната система“, която замени Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, следва да бъде включена нова разпоредба относно разрешаването за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които вече са в употреба.

- (3) Влизането в сила от 1 юли 2006 г. на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 1999 г. въведе нови правила за договорите за експлоатация на превозни средства. Според CUV (Единните правила за договорите за използване на подвижен състав в международно железопътно съобщение — притурка към Конвенцията), ползвателите на вагони вече не са задължени да регистрират вагоните си в железопътно предприятие. Предходният Правилник за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение (Regolamento Internazionale Veicoli, RIV) вече не се прилага и е заместен отчасти от новото частно и доброволно споразумение (General Contract of Use for Wagons, GCU) между железопътни предприятия и ползвателите на вагони, според което последните отговарят за поддръжката на своите вагони. За да бъдат отразени тези промени и да се улесни прилагането на Директива 2004/49 във връзка с издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, понятията „ползвател“ и „структура, която отговаря за поддръжката“ следва да бъдат определени, а освен това следва да бъдат уточнени взаимоотношенията между тези структури и железопътните предприятия.
- (4) Определението за „ползвател“ следва да се доближава възможно най-много до определението, използвано в Конвенцията COTIF от 1999 г. Много образувания могат да бъдат определени като ползватели на превозни средства, като например собственик, дружество, чиято дейност е свързана с вагонен парк, дружество, която отдава превозни средства под наем на железопътно предприятие, железопътно предприятие, оператор на инфраструктура, който използва превозни средства за поддържането ѝ. Такива образувания контролират превозното средство с оглед на използването му като средство за транспорт от железопътните предприятия и операторите на инфраструктура. За да се избегне всякакво съмнение, ползвателят следва ясно да бъде посочен в Националния регистър на превозните средства, предвиден в член 33 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система.

<sup>(1)</sup> ОВ С 256, 27.10.2007 г., стр. 39.

<sup>(2)</sup> Становище на Европейския парламент от 29 ноември 2007 г. (все още не публикувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 3 март 2008 г. и Позиция на Европейския парламент от ... (все още не публикувана в Официален вестник).

<sup>(3)</sup> Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44).

<sup>(4)</sup> ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6. Директива, изменена с Директива 2007/32/ЕО на Комисията (ОВ L 141, 2.6.2007 г., стр. 63).

<sup>(5)</sup> ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/ЕО на Комисията.

<sup>(6)</sup> ОВ L ...

- (5) Преди едно превозно средство да бъде въведено в експлоатация или използвано в мрежата, структурата, която отговаря за неговата поддръжка, се идентифицира в Националния регистър на превозните средства. Ползвателят и структурата, която отговаря за поддръжката, могат да бъдат едно и също лице или орган. В изключителни случаи обаче, например когато превозни средства се въвеждат за първи път в експлоатация в трета държава, както и когато превозни средства се теглят, за да бъдат въведени в експлоатация другаде в мрежата или за да бъдат използвани за специални транспортни услуги, е невъзможно или неуместно да се идентифицира структурата, която отговаря за поддръжката. В такива изключителни случаи съответният национален орган по безопасността следва да приеме превозните средства в мрежата, за която е компетентен, без да им се определя структура която отговаря за поддръжката.
- (6) Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, неговата система за управление на безопасността включва системата за поддръжка и нито един от тях не се нуждае от допълнително сертифициране. Ако структурата, която отговаря за поддръжката, не е железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, тя може да бъде сертифицирана според система, която ще бъде разработена от Европейската железопътна агенция и приета от Комисията. Издаденият на такава структура сертификат ще гарантира, че изискванията за поддръжка по настоящата директива са изпълнени за всяко от превозните средства, за които структурата отговаря. Този сертификат следва да бъде валиден в цялата Общност.
- (7) В контекста на Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система се разработват изисквания за поддръжка, по-специално като част от Техническите спецификации за оперативна съвместимост (TSIs/TCOC) на „подвижния състав“. Вследствие влизането в сила на настоящата директива възниква необходимостта да се осигури съгласуваност на тези TCOC и изискванията за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката, чието приемане от Комисията предстои. Комисията ще постигне това, като измени, където е целесъобразно, съответните TCOC посредством процедурата, предвидена в Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система.
- (8) Тъй като целта на настоящата директива, а именно допълнителното развиване и подобряване на безопасността на железопътната система на Общността, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба на действието, може да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа за субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (9) Мерките, необходими за изпълнението на Директива 2004/49/ЕО, 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>.
- (10) По-специално, на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия да преразглежда и адаптира приложенията към Директива 2004/49/ЕО, да приема и преразглежда общите метод и цели за безопасност, както и да въведе система за сертифициране на поддръжката. Доколкото тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на Директива 2004/49/ЕО, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети съгласно процедурата за регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (11) Държава-членка, която няма железопътна система и която не планира да има такава в непосредствено бъдеще, би се обвързала с несъразмерно и безпредметно задължение, ако трябва да транспонира и прилага настоящата директива. Следователно такава държава-членка следва да бъде освободена от задължението да транспонира и прилага настоящата директива, докато не притежава железопътна система.
- (12) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество <sup>(2)</sup>, държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността таблици, които илюстрират, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да ги направят обществено достояние.
- (13) Директива 2004/49/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

## Изменения

Директива 2004/49/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 3 се добавят следните точки:

„т) „ползвател“ означава лице или образувание, които като собственици на превозно средство или имащи право да го използват, го експлоатират като средство за транспорт и са регистрирани като такива в Националния регистър на превозните средства (НРПС), предвиден в член 33 от Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в Общността (\*), по-долу наричана „Директива за оперативната съвместимост на железопътната система“;

у) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирана като такава в НРПС;

<sup>(1)</sup> 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).

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

ф) „превозно средство“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на топлоотдаваща сила. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми или части от такива подсистеми.

(\*) ОВ L ...“.

2) В член 4, параграф 4 думите „собственик на вагони“ се заменят с „ползвател“;

3) Член 5, параграф 2 се заменя със следното:

„2. До 30 април 2009 г. приложение I ще бъде преразгледано, по-специално с оглед на включването в него на общи определения за CSIs и на общи методи за изчисляване на разходите при произшествие. Тази мярка, предназначена да изменени несъществени елементи на настоящата директива, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“;

4) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Комисията приема първоначална поредица от CSMs, обхващащи най-малко методите, описани в параграф 3, буква а), преди 30 април 2008 г. Те се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Втора поредица CSMs, обхващаща останалите методи, описани в параграф 3, се приема от Комисията преди 30 април 2010 г. Те се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

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 27, параграф 2а.“;

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

„в) доколкото не са обхванати от TCOC, методи за проверка дали структурните подсистеми от железопътната система се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания.“;

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. CSMs се преразглеждат редовно, като се вземат предвид придобитият при прилагането им опит, цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт и задълженията на държавите-членки, определени в член 4, параграф 1. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“;

5) Член 7 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 първата и втората алинея се заменят със следното:

„Първият комплект от проектни CSTs се основава на преглед на съществуващите критерии и на нивото на

безопасност в държавите-членки и гарантира, че текущото ниво на безопасност на железопътната система няма да се понижи в нито една държава-членка. Той се приема от Комисията преди 30 април 2009 г. и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

Вторият комплект от проектни CSTs се основава на опита, придобит от първия комплект CSTs и тяхното прилагане. Той отразява всички приоритетни области, в които е необходимо по-нататъшно повишаване на безопасността. Той се приема от Комисията преди 30 април 2011 г. и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“;

б) параграф 5 се заменя със следния текст:

„5. CSTs се преразглеждат редовно, като се отчита цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“;

6) Член 10 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 втората алинея се заменя със следното:

„Предназначението на сертификата за безопасност е да служи като доказателство, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, установени в TCOC и други съответни законодателни актове на Общността и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да осигурява безопасни транспортни услуги по мрежата.“;

б) в параграф 2 буква б) се заменя със следното:

„б) сертификат, потвърждаващ приемането на разпоредбите, въведени от железопътното предприятие за изпълнение на специфични изисквания, необходими за безопасното предоставяне на услуги в съответната мрежа. Изискванията може да включват прилагането на TCOC и национални правила за безопасност, включително правила за експлоатация на мрежата, приемане на сертификатите на персонала и разрешително за експлоатация на превозни средства, използвани от железопътни предприятия. Сертификатът се основава на документи, предоставени от железопътното предприятие, описани в приложение IV.“;

7) Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

#### Поддръжка на превозните средства

1. Преди да бъде въведено в експлоатация и използвано в мрежата, за всяко превозно средство се определя структура, която отговаря за неговата поддръжка, и тази структура се регистрира в Националния регистър на превозните средства съгласно член 33 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система.

2. Съответните национални органи по безопасността могат, в изключителни случаи и в рамките на съответните им мрежи, да вземат решение за дерогации от задължението, предвидено в параграф 1.

3. Без да се засяга задължението на железопътните предприятия и операторите на инфраструктура, предвидено в член 4, структурите, които отговарят за поддръжката, осигуряват, посредством система за поддръжка, безопасното експлоатационно състояние на превозните средства.

4. Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, посочената в параграф 3 от настоящия член система се установява посредством системата за управление на безопасността, предвидена в член 9.

5. Ако структурата, която отговаря за поддръжката, не е железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, тя може да бъде сертифицирана съгласно параграф 6.

6. Въз основа на препоръка от Агенцията, до ... (\*) Комисията приема мярка, уреждаща сертифицирането на структурата, която отговаря за поддръжката, по отношение на нейната система за поддръжка. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а. Мярката обхваща изискванията за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката, въз основа на одобрение на нейната система за поддръжка, формата и валидността на сертификата, и органа или органите, които отговарят за издаването му, както и механизмите за контрол, необходими за функционирането на системата за сертифициране.

7. Сертификатите, издадени съгласно параграф 6 от настоящия член, потвърждават спазването на изискванията, посочени в параграф 3 от настоящия член, и са валидни навсякъде в Общността. Ако структурата, която отговаря за поддръжката, не е сертифицирана, железопътното предприятие или операторът на инфраструктура следят за адекватното прилагане на всички необходими процедури за поддръжка посредством своите системи за управление за безопасността, предвидени в член 9.“

8) Член 16, параграф 2 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи железопътната система, в съответствие с член 15 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система, и проверка дали те се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания;“

б) буква б) се заличава.

в) буква ж) се заменя със следното:

„ж) гарантиране на надлежното регистриране на превозните средства в НРПС и на точността и осъвременяването на отразената в регистъра информация;“

9) Към параграф 18 се добавя следната буква:

„д) дерогациите, за които е взето решение съгласно член 14, параграф 2.“

10) Член 26 се заменя със следното:

„Член 26

#### Адаптиране на приложенията

Приложенията се адаптират към научно-техническия прогрес. Тази мярка, предназначена да изменени несъществени елементи на настоящата директива, се приема съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“

11) Член 27 се изменя, както следва:

а) създава се следният параграф:

„2а. 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.“

б) параграф 4 се заличава;

12) В приложение II точка 3 се заличава.

Член 2

#### Изпълнение и транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива ... (\*\*). Те незабавно предоставят на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, 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.

(\*) Една година влизането в сила на настоящата директива.

(\*\*) 24 месеца от датата на влизане в сила на настоящата директива.

Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Република Кипър и Република Малта, доколкото на съответните им територии няма установена железопътна система.

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

#### Член 3

##### Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня 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

...

## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

### I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 13 декември 2006 г. Комисията внесе три законодателни предложения, чиято основна цел е улесняване на движението на железопътни превозни средства на територията на Европейския съюз:

- предложение за директива за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността <sup>(1)</sup> (наричана по-долу „Директива за безопасността на железниците“);
- предложение за директива относно оперативната съвместимост на железопътната система на Общността <sup>(2)</sup> (наричана по-долу „Директива за оперативната съвместимост на железниците“);
- предложение за регламент за изменение на Регламент (ЕО) № 881/2004 за създаване на Европейска железопътна агенция <sup>(3)</sup> (наричан по-долу „Регламент за Агенцията“).

На 29 ноември 2007 г. Европейският парламент прие становището си на първо четене.

На 3 март 2008 г. Съветът ще приеме своята обща позиция. В хода на работата си Съветът взе предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>(4)</sup>. Комитетът на регионите реши да не приема становище по посочените по-горе предложения.

### II. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

#### 1. Общи забележки

За да може железопътният транспорт да изпълнява ключовата си роля по отношение на устойчивата мобилност в Европейския съюз, Съветът има за цел постепенното изграждане на интегрирано европейско железопътно пространство. Във връзка с това Съветът счита, че трите законодателни предложения за преработване на директивите за оперативна съвместимост на конвенционалната и високоскоростната железопътна система и за изменение на Директивата за безопасността на железниците и Регламента за Агенцията, могат да подобрят значително техническата част от нормативната рамка на европейския железопътен транспорт.

Тези предложения намаляват съществуващите препятствия пред свободното движение на железопътни превозни средства в рамките на европейската железопътна мрежа, като по този начин улесняват взаимното приемане на разрешителни за железопътни превозни средства в държавите-членки.

Съветът и Парламентът успяха да постигнат съгласие на първо четене относно предложението за директива за оперативната съвместимост на железниците, следователно Съветът може да приеме така измененото предложение за законодателен акт. Съветът и Парламентът не успяха обаче да уеднаквят своите позиции на първо четене относно предложенията за изменение на Директивата за безопасността на железниците и Регламента за Агенцията. В резултат на това Съветът прие общи позиции по двете предложения, като надлежно отчете измененията, които Парламентът прие на първото си четене.

#### 2. Ключови въпроси на политиката

Трите основни промени, направени от Съвета в предложението на Комисията, са изложени по-долу. Освен това Съветът предвижда изключение за Кипър и Малта.

##### 2.1 Включване на всички разпоредби относно процедурите за издаване на разрешителни в един акт

Както Директивата за безопасността на железниците, така и Директивата за оперативната съвместимост на железниците, които са в сила в момента, съдържат разпоредби относно процедурите за издаване на разрешителни за въвеждане на железопътните превозни средства в експлоатация. Втората

<sup>(1)</sup> ОВ С 126, 7.6.2007 г., стр. 7.

<sup>(2)</sup> ОВ С 126, 7.6.2007 г., стр. 7.

<sup>(3)</sup> ОВ С 126, 7.6.2007 г., стр. 7.

<sup>(4)</sup> ОВ С 256, 27.10.2007 г., стр. 39.

директива разглежда нови или подобрени части от железопътната система на Общността, а първата — превозните средства, които са вече в употреба. В съответствие с принципа за по-добра нормативна уредба, и с оглед опростяване на законодателството на Общността, Съветът включва всички разпоредби, отнасящи се до разрешителните за въвеждане на железопътни превозни средства в експлоатация в един правен акт. Във връзка с това съществуващият, но изменен член 14, новият член 14а и новото приложение към предложението за изменение на Директивата за безопасността на железниците се прехвърлят в преработената Директива за оперативната съвместимост на железниците. Парламентът се съгласи с това прехвърляне в съответствие с постигнатото на първо четене съгласие относно Директивата за оперативната съвместимост на железниците. Следователно Съветът може по принцип да приеме изцяло изменения 20, 26 и 27. Освен това Съветът може по принцип да се придържа към изменение 18, считайки че в резултат на прехвърлянето законодателят може да се въздържа от всякакво позоваване на процедурите за издаване на разрешителни в изменената Директива за безопасността на железниците.

## 2.2 Изясняване на функциите и отговорностите по отношение на поддръжката

В резултат на влизането в сила от 1 юли 2006 г. на новата Конвенция за международни железопътни превози (COTIF) от 1999 г., операторите на превозни средства вече не са задължени да регистрират товарните си вагони в железопътно предприятие. В отговор на тази промяна и с оглед улесняване на железопътните предприятия в предоставянето на транспортни услуги по мрежата по безопасен начин, Съветът уточнява новата съвкупност от функции и отговорности във връзка с поддръжката. Във връзка с това Съветът предлага ново определение за „оператор“ и въвежда понятието „структура, отговаряща за поддръжката“.

Макар и да се придържа възможно най-близо до определението, съдържащо се в Конвенцията COTIF, Съветът установява ясна връзка между оператора и неговото превозно средство чрез задължението операторите да се регистрират като такива в Национален регистър на превозните средства. Съветът може да приеме изцяло изменение 8, тъй като Съветът и Парламентът са съгласни с определението за „оператор“. Освен това изменение 9, въведено с оглед прилагането на правилна терминология, може да бъде прието по принцип.

В общата позиция се предвижда структурите, отговарящи за поддръжката да гарантират чрез системата за поддръжка, че превозните средства са в безопасно състояние за движение. Следователно, преди да бъде въведено в експлоатация или използвано по мрежата, за всяко превозно средство е необходимо да бъде определена структура, отговаряща за поддръжката. Освен това всяка структура, отговаряща за поддръжката трябва да бъде регистрирана в Национален регистър на превозните средства. Единствено в извънредни случаи, ограничени до съответната мрежа, национален орган по безопасността може да вземе решение за дерогация от задължението за определяне на структура, отговаряща за поддръжката на превозно средство. Подобни дерогации трябва да се публикуват от органа в годишния му доклад. Чрез тази система Съветът има за цел да улесни железопътните предприятия и управителите на инфраструктури при определянето на структурите, отговарящи за поддръжката на експлоатираните от тях превозни средства.

## 2.3 Сертифициране на поддръжката

За да се гарантира пред националните органи по безопасност и участниците в транспортната верига, че поддръжката на товарните вагони се контролира ефективно, Съветът решава да засили разпоредбата в предложението на Комисията за сертифициране на поддръжката. Комисията предложи в случаите, когато това е целесъобразно, да се въведе система за сертифициране на поддръжката за операторите. От своя страна Съветът е съгласен с разпоредба, задължаваща Комисията най-късно една година след влизането в сила на предложението за изменение на Директивата за безопасността на железниците, да приеме мярка за установяване на сертифицирането на структурите, отговарящи за поддръжката, по отношение на техните системи за поддръжка. Както в предложението на Комисията, така и в общата позиция на Съвета, тази система за сертифициране се основава на препоръка от Европейската железопътна агенция. Съветът гарантира, че издаденият сертификат ще бъде валиден навсякъде в Общността и ще бъде гаранция, че за всяко превозно средство, за което отговаря, сертифицираната структура изпълнява изискванията за поддръжка, съдържащи се в Директивата за безопасността на железниците.

Освен това структурите, отговарящи за поддръжката, могат да участват на доброволна основа в тази система за сертифициране. И на последно място, за да се поясни, че не се въвеждат нови изисквания за железопътните предприятия и управителите на инфраструктури, Съветът уточнява, че системата за

управление на безопасността, която железопътните предприятия и управителите на инфраструктури вече трябва да установят съгласно съществуващата Директива относно безопасността на железниците, включва системата за поддръжка.

В изменение 21 Парламентът предлага система за поддръжка на железопътните превозни средства, която се различава в две основни насоки от системата, установена от Съвета. На първо място в случаите, когато Съветът — в съответствие с Решение на Комисията от 28 юли 2006 г. за приемане на техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) за товарните вагони, и с Решение на Комисията от 9 ноември 2007 г. за приемане на обща спецификация на Националния регистър на превозните средства — въвежда понятието за структура, отговаряща за поддръжката, Парламентът възлага пряката отговорност за поддръжката на превозно средство на оператора. На второ място Парламентът отправя искане за задължителна система за сертифициране на поддръжката, докато Съветът, в съответствие с описания от Европейската железопътна агенция глобален подход, предвижда доброволна система.

Съветът не може да приеме изменение 21 по три причини. Първата от тях е, че определянето на оператора като отговорен за поддръжката на превозното средство не изглежда съгласувано с цялостната отговорност на железопътните предприятия и управителите на инфраструктури за безопасната експлоатация на транспорта, както е предвидено в други ключови разпоредби от Директивата за безопасността на железниците, по-специално член 4. Като втора причина Съветът счита, че задължителното участие в система за поддръжка не винаги е целесъобразно и би могло да доведе до излишни административни разходи, като например в случай на товарни вагони, пристигащи от трети страни или други видове превозни средства като локомотиви и пътнически вагони. Третата причина произтича от опасението на Съвета, че с определянето на операторите като отговорни за поддръжката, която изисква специфично ноу-хау, би могло да се утежни развиването на техните стопански дейности.

#### 2.4 Изключение за Кипър и Малта

Имайки предвид факта, че Кипър и Малта не разполагат с железопътни системи, Съветът предвижда в своята обща позиция изключение за транспониране и прилагане на директивата за изменение на Директивата за безопасността на железниците, докато на съответните им територии не бъдат изградени железопътни системи.

### III. ИЗМЕНЕНИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Становището на Съвета относно изменения 8, 9, 18, 20, 21, 26 и 27 е изложено по-горе във връзка с ключовите въпроси.

Също така Съветът може да приеме изцяло изменение 2 относно таблиците на съответствието. Освен това изменения 16 и 17 относно поправката на една езикова версия, са приемливи по принцип. Съветът обаче не може да приеме по правни или технически причини следните изменения:

- Изменение 3, тъй като целите за безопасност и опазване на здравето на работниците попадат извън обхвата на предложението на Комисията;
- Взаимосвързаните изменения 4-7, тъй като предложеното определение за „национални правила за безопасност“ е несъвместимо с приложение II към Директивата за безопасността на железниците, в която се съдържа описание на националните правила за безопасност, и тъй като се счита, че терминът „съществени изисквания“ се използва в прекалено тесен смисъл;
- Изменение 14, тъй като Съветът е на мнение, че обсъждането на разработването на общи цели за безопасност (CSTs) се е състояло по време на приемането на Директивата за безопасността на железниците и не следва да бъде подновявано. Освен това Съветът отбелязва, че въз основа на член 6, параграф 4 от Регламента за Агенцията, в препоръките на Европейската железопътна агенция, *inter alia* относно CSTs, е налице изискването за подробни анализи на разходите и ползите;
- Изменение 19, тъй като не е съвместимо със структурата на общата позиция;
- Изменение 22 се отнася до това на кого следва да бъде позволено да отправя искане за техническо становище от Европейската железопътна агенция. Този въпрос обаче не следва да поражда повече спорове, тъй като във връзка с Директивата за оперативната съвместимост на железниците Съветът и Парламентът постигнаха съгласие по него;

- Изменения 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 и 25 относно комитологията, в които Парламентът въвежда процедурата за неотложни случаи за няколко мерки. Предвид факта, че тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят или допълнят несъществени елементи от Директивата за безопасността на железниците, Съветът е напълно съгласен с Комисията и с Парламента, че по отношение на тези мерки Парламентът следва да участва чрез процедурата по регулиране с контрол. Въпреки това предвиждането на възможност за прилагане на процедурата за неотложни случаи изглежда несъразмерно, тъй като тези мерки са вече обвързани с конкретен срок или е необходимо да бъдат преразглеждани периодически.

#### IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Трите законодателни предложения относно оперативната съвместимост, безопасността и Европейската железопътна агенция, които имат за цел да улеснят движението на железопътни превозни средства на територията на Европейския съюз, допринасят значително за по-нататъшното интегриране на европейското железопътно пространство. Съветът и Парламентът вече постигнаха значителен напредък по тези три предложения, по-конкретно като постигнаха на първо четене съгласие относно Директивата за оперативната съвместимост на железниците. С това се полага солидна основа за намиране от двата съзаконодателни органа на компромисни решения по предложенията за изменение на Директивата за безопасността на железниците и Регламента за Агенцията при обсъжданията на второ четене.

---

**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 <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) 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> 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 <sup>(5)</sup>, 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 °C над прединдустриалните 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 °C, е необходимо концентрациите на парникови газове в атмосферата да се стабилизират около 450 части на милион обем еквивалент 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 намалее 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 твърдо и независимо се ангажира до 2020 г. да постигне намаление 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 °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, тъй като тя се прилага спрямо операторите на въздухоплавателни средства.

<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 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 ...<sup>(4)</sup> 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).<sup>(5)</sup> 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 <sup>(1)</sup>, 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 <sup>(2)</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.
- (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 <sup>(3)</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.
- (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

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

<sup>(2)</sup> ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> 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 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 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 отчита 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 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.
- (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 <sup>(1)</sup>.
- (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 <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.
- (34) Директива 2003/87/ЕО следва да бъде съответно изменена,
- <sup>(1)</sup> 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).
- <sup>(2)</sup> 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

#### Член 3а

#### 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.

#### Член 3б

#### 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.

#### Член 3в

#### Общо количество на квотите за авиационни дейности

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.

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.

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 ... (\*) 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.

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

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

1) Преди член 1 се създава 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 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;

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 въздухоплавателни средства в съответствие с член 18а;

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;

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

## 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 администриращата 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 администриращата 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 администрираща 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, администриращата държава-членка може да поиска Комисията да наложи забрана за експлоатация на съответния оператор на въздухоплавателни средства.

6. Искането, подадено от администриращата 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

**Заклучителни 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:

„Въздухоплаване

Полети, които заминават от или пристигат на летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договорът.

Тази дейност не включва:

- 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;
- б) военни полети, извършвани от военни въздухоплавателни средства и полети на митническите и полицейските служби;
- 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;
- г) всички полети, извършвани изключително по правилата за визуални полети, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенцията;
- д) полети, завършващи на летището, от което въздухоплавателното средство е излетяло, и по време на които не са извършвани междинни кацания;
- 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;
- 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;
- з) полети, извършвани от въздухоплавателни средства с удостоверение максимално тегло при излитане по-малко от 5 700 kg;
- 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
- 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.

Въглероден диоксид“

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:

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 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.

Б. 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:

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 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.

B. 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:

a) след заглавието на приложението се добавя следното заглавие:

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

b) 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 <sup>(1)</sup> 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. <sup>(2)</sup>

Комитетът на регионите прие становището си на 10 октомври 2007 г. <sup>(3)</sup>

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 счетоно 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.

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

<sup>(2)</sup> ОВ С 206, 27.7.2007 г., стр. 47.

<sup>(3)</sup> ОВ С 305, 15.12.2007 г., стр. 15.

(2) *Разпределение*

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, който да се извърши до 2015 г. (член 30, параграф 4).

Съветът се съгласи с избора на Комисията за **механизъм за разпределение**, 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 счетена 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 летене 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 счетено 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 позволила 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 отношението 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.

---