ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 25.3.2025 г.
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на второто издание на Международните стандарти и препоръчителни практики за опазването на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за определяне на позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз („Съюзът“ или „ЕС“) по отношение на уведомяването за различия по приложение 16, том IV към Чикагската конвенция относно стандартите и препоръчителните практики, свързани с опазването на околната среда.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Чикагската конвенция, ИКАО и Парижкото споразумение

Чикагската конвенция („Чикагската конвенция“ или „Конвенцията“) има за цел регулиране на международния въздушен транспорт. Конвенцията е в сила от 4 април 1947 г. и с нея се учредява Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

ИКАО е специализирана агенция на Организацията на обединените нации, която разработва глобални стандарти, практики и политики за международния граждански въздушен транспорт в областта на безопасността, сигурността, аеронавигацията, околната среда, улесненията и икономическите въпроси.

Държавите — членки на Европейския съюз („държавите — членки на ЕС“), са договарящи държави по Чикагската конвенция и членки на ИКАО, а Съюзът има статут на наблюдател в ИКАО.

В съответствие с член 54 от Конвенцията съветът на ИКАО може да приема международни стандарти и препоръчителни практики.

Парижкото споразумение беше прието от Конференцията на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменението на климата през декември 2015 г. Неговата цел е да се ограничи повишаването на температурата в световен мащаб под 2 °C спрямо нивата от прединдустриалния период и да се положат усилия за ограничаване на повишаването на температурата до 1,5 °C.

Всички държави — членки на ЕС, и Съюзът са страни по Парижкото споразумение.

2.2. CORSIA — приложение 16, том IV към Чикагската конвенция

Второто издание на Международните стандарти и препоръчителни практики за опазването на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA)[1], беше прието от съвета на ИКАО на неговата 228-а сесия през март 2023 г. след приемането на изменение 1 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

Второто издание се прилага от 1 януари 2024 г.

[1] Приложение 16 „Опазване на околната среда“, том IV — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA). 2-ро издание, юли 2023 г.

Въпросите, обхванати от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, са от компетентността на Съюза и следователно се прилагат в държавите — членки на ЕС, чрез правото на Съюза.

В съответствие с член 38 от Чикагската конвенция договарящите държави по ИКАО трябва да уведомяват ИКАО за различията между своите собствени разпоредби или практики и тези, установени в съответния международен стандарт.

Съгласно ръководството на ИКАО[2] съществуват три различни категории различия, за които може да се уведоми чрез системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD): По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP) (категория А). Тази категория се прилага, когато националната разпоредба е по-взискателна от съответните SARP или налага задължение, което попада в приложното поле на приложението, но не е обхванато от SARP. Това е от особено значение, когато договаряща държава по ИКАО изисква по-висок стандарт, който засяга експлоатацията на въздухоплавателни средства на други договарящи държави по ИКАО на и над нейната територия. Различия по същество или други начини за постигане на съответствие (категория Б). Тази категория се прилага, когато националната разпоредба се различава по същество от съответните SARP на ИКАО или когато националната разпоредба се различава по принцип, вид или система от съответните SARP, без непременно да налага допълнително задължение; както и осигуряваща по-ниска степен на опазване или частично въведени/невъведени (категория В). Тази категория се прилага, когато националната разпоредба осигурява по-ниска степен на опазване от съответните SARP или когато не е обнародвана никаква национална разпоредба, която изцяло или частично да се отнася до съответните SARP.

3. ПОЗИЦИЯТА, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ ОТ ИМЕТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И НЕГОВИТЕ ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ

3.1 Съответствие със задълженията по СТЕ на ЕС

Европейският съюз прилага регионална система за търговия с емисии (СТЕ на ЕС). СТЕ на ЕС е система за ограничаване и търговия с емисии, която обхваща емисиите на парникови газове от авиационните дейности от 2012 г. насам. Тя ограничава общата горна граница за емисиите и позволява на причинителите на емисии да купуват и продават квоти, за да изпълнят задълженията си, като по този начин насърчава икономически ефективното намаляване на емисиите.

През 2023 г. беше приета Директива (ЕС) 2023/958[3] за изменение на Директива 2003/87/ЕО[4]. С нея СТЕ на ЕС беше укрепена по отношение на емисиите от всички големи авиокомпании, които изпълняват полети в рамките на ЕИП, до Швейцария и до Обединеното кралство. Тя включва също така разпоредби за

---

2 Ръководство относно уведомяването за различия и публикуването на различия (Doc 10055).

3 Директива (ЕС) 2023/958 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на приноса на въздухоплаването към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика и подходящото прилагане на глобална, основана на пазара мярка (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 115—133).

4 Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32—46).

прилагането на глобалната, основана на пазара мярка CORSIA за емисиите от авиокомпаниите, установени в Европейското икономическо пространство.

Съгласно член 25а, параграф 3 от Директива 2003/87/ЕО Комисията ежегодно приема списък на държавите, различни от държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство, за които се счита, че прилагат CORSIA. Това са именно Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/622 на Комисията за 2023 г.[5] и Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/2850 на Комисията за 2024 г.[6].

Комисията прие също Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879[7] за определяне на правила за прилагането на Директива 2003/87/ЕО по отношение на изчисляването на изискванията за компенсиране за целите на CORSIA и актуализира регламента за изпълнение относно мониторинга и докладването — Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 относно мониторинга и докладването на емисиите [8].

Освен това съгласно член 28в от посочената директива Комисията приема делегирани актове относно подходящия мониторинг, докладване и проверка на емисиите за целите на прилагането на CORSIA. Първият такъв акт беше Делегиран регламент (ЕС) 2019/1603 на Комисията[9].

След приемането на тези отделни актове все още съществуват различия между съответните разпоредби на Директива 2003/87/ЕО, съответните регламенти за нейното прилагане и приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, които имат последици за начина, по който ЕС и неговите държави членки прилагат CORSIA.

С настоящото решение се актуализира Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета[10], в което бяха предвидени първоначалните различия, за които да се подаде уведомление. В първоначалното уведомление за различия се посочваше, че съществуват различия както

---

5 Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/622 на Комисията от 22 февруари 2024 г. относно списъка на държавите, за които се приема, че прилагат CORSIA за целите на Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите през 2023 г. (ОВ L, 2024/622, 23.2.2024 г.).

6 Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/2850 на Комисията от 11 ноември 2024 г. относно списъка на държавите, за които се приема, че прилагат CORSIA за целите на Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите през 2024 г. (ОВ L, 2024/2850, 12.11.2024 г.).

7 Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879 на Комисията от 9 юли 2024 г. за определяне на правила за прилагането на Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изчисляването на изискванията за компенсиране за целите на CORSIA (ОВ L, 2024/1879, 10.7.2024 г.).

8 Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 на Комисията от 19 декември 2018 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на парникови газове съгласно Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за изменение на Регламент (ЕС) № 601/2012 на Комисията (ОВ L 334, 31.12.2018 г., стр. 1—93).

9 Делегиран регламент (ЕС) 2019/1603 на Комисията от 18 юли 2019 г. за допълване на Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на мерките, приети от Международната организация за гражданско въздухоплаване, за мониторинг, докладване и проверка на емисии от въздухоплаването с цел прилагане на глобална, основана на пазара мярка (ОВ L 250, 30.9.2019 г., стр. 10—13).

10 Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета от 29 ноември 2018 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на първото издание на Международни стандарти и препоръчителни практики за опазването на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA) (ОВ L 325, 20.12.2018 г., стр. 25—28).

по отношение на изискванията за мониторинг, докладване и проверка, така и по отношение на изискванията за компенсиране.

Предметът на предвидения акт засяга област, за която Съюзът има изключителна външна компетентност по силата на последните разпоредби от член 3, параграф 2 от ДФЕС, тъй като предвиденият акт засяга област на търговията с емисии, която до голяма степен е обхваната от правилата на Съюза, а именно Директивата за схемата на ЕС за търговия с емисии, Регламента за мониторинг и докладване и Регламента за акредитиране и проверка.

3.2 Съответствие с изискванията по CORSIA

3.2.1 Администриране

Съгласно член 51, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 всеки оператор на въздухоплавателни средства трябва да провежда мониторинг и да докладва за емисиите от всички полети, които се провеждат от този оператор на въздухоплавателни средства през периода на докладване и за които операторът на въздухоплавателни средства носи отговорност. В точка 1.2.6 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция е предвидено изключение, което не е включено в Директива 2003/87/ЕО, а именно: оператор на въздухоплавателни средства, който представлява изцяло притежавано дъщерно дружество и е законно регистриран в същата държава, може да бъде разглеждан заедно със своя собственик като единен консолидиран оператор на въздухоплавателни средства. Съгласно правилата на СТЕ на ЕС всеки оператор на въздухоплавателни средства е задължен да разполага със собствен план за мониторинг и да докладва своите емисии в съответствие със стандартната процедура, което означава отделно от други оператори на въздухоплавателни средства, дори ако те са изцяло негова собственост.

Това ограничение, което е допълнително към стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да бъде подадено в ИКАО под „Категория А — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точка 1.2.6 от глава 1 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

Освен това в съответствие с член 68 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторите на въздухоплавателни средства трябва да предават на компетентния орган своя годишен доклад за емисиите до 31 март. В точка 1.2.7 от приложение 16, том IV обаче е предвидено, че договарящите държави по ИКАО и операторите на въздухоплавателни средства следва да спазват сроковете, определени в допълнение 1. За периодите 2024—2026 г., 2027—2029 г., 2030—2032 г. и 2033—2035 г. крайният срок за предаване на проверения доклад за емисиите до държавата е 30 април всяка година. Съответно операторите на въздухоплавателни средства трябва да представят годишния доклад за емисиите един месец по-рано съгласно правото на Съюза.

Информацията за това ограничение, което е допълнително към стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория А — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точка 1.5 от глава 1 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

3.2.2 Мониторинг, докладване и проверка (МДП) на годишните емисии на оператора на въздухоплавателни средства

В приложение I към Директива 2003/87/ЕО са описани авиационните дейности, които попадат в приложното поле на СТЕ на ЕС. В допълнение към полетите, посочени в точка 2.1.1 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, освободени от изискванията за мониторинг са и следните полети, които заминават от държава от ЕИП или пристигат в такава държава: полети, извършвани по правилата за визуални полети, полети с цел провеждане на научни изследвания и изпитвания на въздухоплавателни средства и полети съгласно задължение за извършване на обществена услуга. Освободени съгласно приложение 16, том IV към Чикагската конвенция са само полетите за държавни, военни, хуманитарни, медицински и противопожарни цели, както и полетите, предхождащи или следващи полет за хуманитарна, медицинска или противопожарна цел, при условие че тези полети се изпълняват със същото въздухоплавателно средство и са необходими за извършване на съответните хуманитарни, медицински или противопожарни дейности или за пребазиране на въздухоплавателното средство за следващата му дейност. Това освобождаване представлява допълнително различие, за което трябва да бъде подадена информация в ИКАО под „Категория B — Частично въведени“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точка 2.1.1 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

Съгласно приложение IV към Директива 2003/87/ЕО трябва да се докладва действителният разход на гориво за всеки полет, което включва и горивото, изразходвано от спомагателната силова установка. Ето защо съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторите на въздухоплавателни средства над праговата стойност по СТЕ на ЕС за оператори с малки емисии трябва да използват метод А или метод Б като свой метод за мониторинг на използването на гориво, за да докладват своите годишни емисии на CO_2 от международни полети. Същият метод трябва да се използва независимо дали полетите подлежат на изискванията за компенсиране, или не.

От друга страна обаче, съгласно допълнение 2 към приложение 16, том IV към Чикагската конвенция операторите на въздухоплавателни средства могат да избират метод за мониторинг на използването на гориво измежду петте метода, обхванати от SARP на ИКАО, включително метод А и метод Б. Освен това, съгласно глава 2 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция операторите на въздухоплавателни средства могат по свой избор да прилагат метода за мониторинг на използването на гориво само за докладване за полетите, подлежащи на изисквания за компенсиране, а за докладването за полети, които не подлежат на изисквания за компенсиране, да използват инструмент за оценка на емисиите.

Информацията за тези ограничения съгласно правото на Съюза, които са допълнителни към стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория A — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Те пораждат задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция по точки 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 и 2.2.1.3.6 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, с които са предвидени дерогации за това кога да се използва метод за мониторинг на използването на гориво и кога да се представят актуализирани планове за мониторинг на емисиите.

Праговата стойност за оператори с малки емисии, предвидена в член 55, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066, се различава от тази в SARP за CORSIA.

Операторите на въздухоплавателни средства, които изпълняват по-малко от 243 полета за четиримесечен период в течение на три последователни четиримесечни периода, както и операторите на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети с общи годишни емисии под 25 000 тона CO_2, се считат за оператори с малки емисии.

Тази дефиниция, която е допълнителна към стандарта в точка 2.2.1.3.1 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, представлява допълнително различие, за което следва да бъде подадена информация в ИКАО под „Категория А — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точка 2.2.1.3.1 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, която се прилага за оператори на въздухоплавателни средства с годишни емисии на CO_2 от международни полети над 50 000 тона.

Съгласно член 52 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторът на въздухоплавателни средства трябва да подаде до компетентния орган своя план за мониторинг най-малко четири месеца преди да започне авиационни дейности, попадащи в обхвата на приложение I към Директива 2003/87/ЕО. Оператори на въздухоплавателни средства, изпълняващи такава дейност за първи път (което не е могло да бъде предвидено четири месеца преди началото на дейността), подават план за мониторинг до компетентния орган без излишно забавяне, но не по-късно от шест седмици след извършването на тази дейност.

Сроковете, определени от SARP, се различават от тези в Директива 2003/87/ЕО. В приложение 16, том IV към Чикагската конвенция се предвижда, че договарящите държави по ИКАО и операторите на въздухоплавателни средства следва да спазят сроковете, определени в допълнение 1. Подаването се изисква само веднъж, освен ако не се налага преразглеждане. Новите участници следва да подават планове за мониторинг на емисиите в срок от три месеца след попадането им в обхвата на приложимост. Що се отнася до другите оператори на въздухоплавателни средства (които попадат в обхвата на приложимост за първи път, без да се квалифицират като нови участници), те следва да подадат своите планове в срок от три месеца.

Информацията за тези ограничения, които са допълнителни към стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория А — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Те пораждат задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точки 2.2.2.1, 2.2.2.2 и 2.2.2.3 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

Съгласно член 68 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 и член 27, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 само операторите на въздухоплавателни средства трябва да подадат както доклада за емисиите, така и доклада от проверката до компетентния орган на своята администрираща държава. В точка 2.4.1.5 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция се изисква и операторът на въздухоплавателни средства, и органът за проверка да подават до държавата независимо един от друг копие от доклада за емисиите и свързания с него доклад от проверката.

Информацията за това различие от стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория Б — Други начини за постигане на съответствие със стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската

конвенция относно точка 2.4.1.5 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

В член 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 се определят условията, на които трябва да отговаря даден субект, за да бъде акредитиран „проверяващ орган“ — юридическо лице или друг правен субект, извършващ дейности по проверката съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 и акредитиран от национален орган по акредитация съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067, или оправомощено по друг начин физическо лице, без да се засягат разпоредбите на член 5, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067, към момента на изготвяне на доклад от проверката. Това предполага, че докладът за емисиите трябва да бъде проверен от проверяващи органи, установени на територията на ЕИП, което не е критерий в SARP.

Информацията за това различие от стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория А — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точка 2.4.2.1 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

И накрая, съгласно член 66, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторът на въздухоплавателни средства трябва да попълва пропуски в данните, като използва консервативни стойности на заместващи данни или данни от инструмент за оценка на емисиите, при условие че пропуските в данните не надхвърлят 5 % от всички докладвани полети, т.е. всички международни полети. Ако надхвърли този праг, операторът на въздухоплавателни средства трябва да предприеме коригиращи действия за подобряване на методиката за мониторинг.

Информацията за това различие, което е допълнително към стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория А — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точка 2.5.1.1 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, която се прилага за праг от 5 % от международните полети, подлежащи на изисквания за компенсиране.

3.2.3 Изисквания за компенсиране

В Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879 е определен начинът за изчисляване на изискванията за компенсиране, отнасящи се до емисиите от 1 януари 2023 г. до 31 декември 2026 г.

Формулата за изчисляване е следната:

ORy = OEy * SGFy, като:

ORy = изискванията за компенсиране за оператор на въздухоплавателни средства през дадената година y;

OEy = емисиите на CO_2 от международни полети на оператор на въздухоплавателни средства, обхванати през дадената година y;

SGFy = коефициента на растеж на сектора.

Тази формула следва метода за изчисляване по SARP, обаче разпоредбата на член 25а, параграф 3 от Директива 2003/87/ЕО изисква публикуването на списък на държавите, за

които се счита, че прилагат CORSIA. Този списък се актуализира всяка година, за да се отразят новите държави, които доброволно участват в CORSIA, но въпреки това се различава от списъка на ИКАО, тъй като изключва държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство поради факта, че тези държави прилагат свои регионални системи за търговия с емисии[11] за полетите в рамките на ЕИП и полетите между държавите от ЕИП и Швейцария и Обединеното кралство.

Това означава, че дори ако държавите от ЕИП докладват своите емисии на ИКАО в съответствие с методиката по SARP, за да се улесни изчисляването на коефициента на растеж на сектора, те не изчисляват изискванията за компенсиране за полетите, които са обхванати от регионалните системи за търговия с емисии.

Прилагането на регионалните системи за търговия с емисии по отношение на международните полети между държавите от ЕИП и тези между ЕИП и Швейцария и Обединеното кралство задължава операторите на въздухоплавателни средства да обхванат емисиите от тези полети. От гледна точка на околната среда СТЕ на ЕС е по-строг инструмент от CORSIA, тъй като обхваща не само емисиите над базовата линия по CORSIA, но и много по-голям дял от общите емисии.

През 2022 г. обхванатите от СТЕ на ЕС емисии в рамките на ЕИП възлязоха на 49,1 Mt CO_2. Общият брой на издадените квоти беше около 27 милиона. Безплатно разпределените квоти бяха 23,1 милиона, а около 3,7 милиона квоти за авиационни емисии бяха разпределени чрез търг през 2022 г.[12]. Следователно през 2022 г. са били обхванати над 50 % от емисиите, като строгостта на СТЕ на ЕС ще се увеличава допълнително чрез постепенното премахване на безплатните квоти за авиационния сектор през периода 2024—2026 г., а именно: през 2024 г. намалението ще бъде 25 %, през 2025 г. — 50 %, а от 2026 г. нататък безплатното разпределяне на квоти ще отпадне напълно.

Емисиите, обхванати от регионалните системи за търговия с емисии и поради това необхванати от задължение за компенсиране по CORSIA за операторите на въздухоплавателни средства, установени в ЕИП, се отнасят до полетите между държавите от ЕИП и тези между ЕИП и Швейцария и Обединеното кралство поне до 31 декември 2026 г.

За сравнение, ако изискванията за компенсиране по CORSIA се прилагаха за полети, които вече са обхванати от СТЕ на ЕС, за 2024 г. те биха възлизали на 5Mt CO_2 въз основа на моделирането със системата AERO-MS.

Ето защо обхващането на полетите между държавите от ЕИП и тези между ЕИП и Швейцария и Обединеното кралство е по-строго от гледна точка на околната среда.

Информацията за това ограничение, което е допълнително към стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория A — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната

[11] Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32—46), Заповед 2020 относно схемата за търговия с емисии на парникови газове (изменение) (SI 2020 No.1557), Споразумение между Европейския съюз и Конфедерация Швейцария за свързване на техните системи за търговия с емисии на парникови газове (ОВ L 322, 7.12.2017 г., стр. 3—26).

[12] Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно функционирането на европейския пазар на въглеродни емисии през 2022 г. съгласно член 10, параграф 5 и член 21, параграф 2 от Директива 2003/87/ЕО.

практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точки 3.1.4 и 3.2.1 от глава 3 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

Освен това в съответствие с член 4, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879, когато сумата от стойностите на изискванията за компенсиране за оператор на въздухоплавателни средства през трите години в рамките на даден период на съответствие (OR1 + OR2 + OR3) е по-малка от 3 000 тона CO_2, по искане на оператора на въздухоплавателни средства държавите — членки на ЕИП, могат да не изчисляват изисквания за компенсиране за съответния оператор. Същевременно в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция е предвидено, че операторът на въздухоплавателни средства, отговарящ на условията по точка 3.4.2 от него, не подлежи на изисквания за компенсиране, но може по свой избор доброволно да компенсира тези емисии. Единствената разлика е, че вместо доброволно да реши да компенсира, операторът на въздухоплавателни средства има възможност да реши да не компенсира.

Информацията за това ограничение, което е допълнително към стандарта в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория A — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точка 3.4.2 от глава 3 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

3.2.4 Допустими единици

В съответствие с член 11a от Директива 2003/87/ЕО относно дейностите по проекти, кредитите трябва да отговарят на определен брой критерии, за да се считат за допустими за изпълнение на изискванията за компенсиране по CORSIA.

Съгласно член 11a, параграф 8 от Директива 2003/87/ЕО Комисията трябва да приема актове за изпълнение, в които се изброяват единиците, които са допустими за изпълнение на изискванията по CORSIA за операторите на въздухоплавателни средства от ЕИП. Те включват единиците, приети за допустими от съвета на ИКАО, ако произхождат от държави, които участват в CORSIA и са страни по Парижкото споразумение.

Информацията за това ограничение, което е допълнително към стандарта от точка 4.2.1 в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да бъде подадена в ИКАО под „Категория A — По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО (SARP)“. Това поражда задължение за уведомяване съгласно член 38 от Чикагската конвенция относно точка 4.2.1 от глава 4 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, която гласи: „Допустимите за CORSIA единици емисии са само тези, които са описани в документа на ИКАО, озаглавен „Допустими за CORSIA единици емисии“, и изпълняват критериите за допустимост на единиците емисии по CORSIA, съдържащи се в документа на ИКАО, озаглавен „Критерии за допустимост на единици емисии за CORSIA“.

В допълнение към горепосочените изисквания, в член 11a, параграф 1 от Директива 2003/87/ЕО е предвидено приемането на два други вида кредити:

- кредити, разрешени от страни по споразуменията съгласно параграф 5 от Директива 2003/87/ЕО;

- кредити, издадени във връзка с проекти на равнището на Съюза съгласно член 24а от Директива 2003/87/ЕО.

По-конкретно, член 11а, параграф 5 се отнася до споразумения, сключени с трети държави, с които се определя нивото на използване. Към днешна дата няма такива споразумения с трети държави.

Член 11а, параграф 1, буква [г)] се отнася до кредити, издадени във връзка с проекти на равнището на Съюза съгласно член 24а от Директива 2003/87/ЕО. Към днешна дата няма проекти съгласно член 24а от Директива 2003/87/ЕО.

Предвид факта, че тези кредити все още не са разрешени или издадени, не е необходимо ИКАО да бъде незабавно информирана за възможното различие в правото на Съюза, което все още не е възникнало на практика.

Държавите — членки на ЕС, са длъжни да подадат незабавно уведомление до ИКАО, когато разрешаването или издаването на тези кредити стане юридически възможно. В такъв случай Комисията следва да информира съответно Съвета с информационна бележка, а държавите — членки на ЕС, следва своевременно да уведомят ИКАО съгласно член 38 от Чикагската конвенция за произтичащите различия относно точка 4.2.1 от глава 4 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, както е посочено в член 3, параграфи 13 и 14 от настоящото решение на Съвета. В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) тези различия ще бъдат означени като различия от категория Б „Други начини за постигане на съответствие“.

3.3 Докладване на различието на Комисията

След подаването на информация за различията в ИКАО и не по-късно от два месеца след приемането на настоящото решение на Съвета държавите — членки на ЕС, информират Комисията за различията, за които е подадена информация. Това е необходимо, за да се гарантира спазването на разпоредбите на настоящото решение на Съвета.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

4.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда приемането на решения за установяване на „позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението“.

Член 218, параграф 9 от ДФЕС се прилага независимо от това дали Съюзът е член на органа, или страна по споразумението[13].

Понятието „актове с правно действие“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. То включва и инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са

[13] Решение на Съда на Европейския съюз от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 64.

„годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“[14].

4.1.2. Приложение в конкретния случай

ИКАО е орган, създаден с международно споразумение, а именно Чикагската конвенция.

Приемането на второто издание на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция има обвързващ характер за Съюза в съответствие с член 90 от Чикагската конвенция.

Уведомлението за различия, което трябва да бъде подадено от държавите — членки на ЕС, има правно действие, тъй като може да повлияе на начина, по който стандартите на ИКАО ще бъдат прилагани от държавите членки в област, обхваната от общи правила.

Поради това процесуалноправното основание за предложеното решение е член 218, параграф 9 от ДФЕС.

4.2. Материалноправно основание

В съответствие с член 192, параграф 1 и член 191 от ДФЕС Европейският съюз допринася за постигането, наред с други, на следните цели: опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда; насърчаване, на международно равнище, на мерки за справяне с регионални или световни проблеми на околната среда, и по-специално борбата с изменението на климата.

4.2.1. Принципи

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискването от основната или преобладаващата цел или част.

4.2.2. Приложение в конкретния случай

Уведомлението за различия, което трябва да бъде подадено от държавите — членки на ЕС, има правно действие, тъй като може да повлияе на начина, по който стандартите на ИКАО ще бъдат прилагани от държавите членки в област, обхваната от общи правила.

Основната цел и съдържанието на предвидения акт са свързани с политиката в областта на климата в контекста на международното въздухоплаване.

Поради това материалноправното основание за предложеното решение е член 192, параграф 1 от ДФЕС.

4.3. Заключения

Правното основание за предложеното решение следва да бъде член 192, параграф 1 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

---

[14] Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

2025/0065 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на второто издание на Международните стандарти и препоръчителни практики за опазването на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване (наричана по-долу „Конвенцията“), която има за цел да регламентира международния въздушен транспорт, влезе в сила на 4 април 1947 г. С нея е учредена Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

(2) Държавите — членки на Съюза (наричани по-долу „държавите — членки на ЕС“), са договарящи държави по тази конвенция и членки на ИКАО, а Европейският съюз (наричан по-долу „ЕС“) има статут на наблюдател в определени органи на ИКАО.

(3) В съответствие с член 54 от Конвенцията съветът на ИКАО може да приема международни стандарти и препоръчителни практики (SARP).

(4) 21-ата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменението на климата приключи през декември 2015 г. с приемането на Парижкото споразумение, чиято цел е да се ограничи повишаването на температурата в световен мащаб под 2 °C в сравнение с нивата от прединдустриалния период и да се продължат усилията за ограничаване на повишаването на температурата до 1,5 °C. Всички икономически сектори, в това число и международното въздухоплаване, трябва да дадат своя принос за ограничаването на емисиите.

(5) На 39-ата сесия на Общото събрание на ИКАО през 2016 г. беше взето решение за разработване на глобален, основан на пазара механизъм за ограничаване на емисиите на парникови газове от международното въздухоплаване на нивата им от 2020 г.[15]. Позицията на Съюза в това отношение беше определена с Решение (ЕС) 2016/915 на Съвета[16].

---

15 https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

16 Решение (ЕС) 2016/915 на Съвета от 30 май 2016 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз по отношение на международния инструмент, който трябва да

(6) На десетото заседание от 214-ата си сесия съветът на ИКАО прие първото издание на приложение 16, том IV към Конвенцията: Международни стандарти и препоръчителни практики за опазване на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (наричана по-долу „CORSIA“).

(7) Въз основа на измененията, предложени от комитета за опазване на околната среда във въздухоплаването и на резултатите от периодичния преглед на CORSIA през 2022 г. на своята 228-а сесия съветът на ИКАО прие изменение 1 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция. Така полученото второ издание на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция се прилага от 1 януари 2024 г.

(8) Като се има предвид, че съществуват някои различия между правото на Съюза и второто издание на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, следва да се определи позиция на Съюза относно уведомяването за различия съгласно член 38 от Чикагската конвенция.

(9) Тъй като съответното законодателство на Европейския съюз по отношение на прилагането на CORSIA в ЕС е прието, на този етап се предлага следното уведомяване за произтичащите различия.

(10) Както е съобщено на секретариата на ИКАО и потвърдено от секретариата, годишните емисии на CO_2 за всички двойки държави, докладвани от държавите членки на секретариата на ИКАО като подлежащи на изисквания за компенсиране, не засягат изчисляването на изискванията за компенсиране и количеството допустими единици за CORSIA, които трябва да бъдат анулирани, за да се докаже съответствие.

(11) Член 38 от Конвенцията се отнася до отклоненията от международните стандарти и процедури. В съответствие с условията в този член всяка договаряща държава по ИКАО, която прецени, че е нецелесъобразно да се съобразява във всички отношения с подобен международен стандарт или процедура или да приведе своите собствени разпоредби или практики в пълно съответствие с който и да е международен стандарт или процедура след изменение на последните, или която сметне за необходимо да приеме разпоредби или практики, отличаващи се в някакво конкретно отношение от тези, които са установени с даден международен стандарт, трябва незабавно да уведоми ИКАО за различията между нейната собствена практика и установената с международния стандарт такава.

(12) Въз основа на Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета са подадени уведомления за различия между Директива 2003/87/ЕО и първото издание на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция. Те се отнасят както за изискванията за мониторинг, докладване и проверка (МДП), така и за изискванията за компенсиране и са все още валидни.

бъде изготвен в рамките на органите на ИКАО и който е предназначен да доведе до въвеждането на единна глобална основана на пазара мярка за емисиите от международното въздухоплаване, считано от 2020 г. (ОВ L 153, 10.6.2016 г., стр. 32).

(13) С приемането на Делегиран регламент (ЕС) 2019/1603 на Комисията[17], по отношение на приетите от Международната организация за гражданско въздухоплаване мерки за мониторинг, докладване и проверка (МДП) на емисии от въздухоплаването с цел прилагане на глобална, основана на пазара мярка, Съюзът прилага изискванията за МДП съгласно приложение 16, том IV към Чикагската конвенция. С цялостното прилагане на изискванията за МДП се гарантира включването на емисиите на двойките държави по глава 3, точка 3.1 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция. Вследствие на това коефициентът на растеж на сектора не се влияе от никакви различия в прилагането от държавите в ЕИП на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

(14) През 2023 г. Директива 2003/87/ЕО беше изменена с Директива (ЕС) 2023/958 на Европейския парламент и на Съвета. Една от нейните цели е да продължат усилията за прилагане на CORSIA в Европейския съюз.

(15) Директива 2003/87/ЕО се прилага независимо от националността на оператора на въздухоплавателни средства и без да се разграничават полетите в рамките на или между държавите — членки на ЕС, и/или държавите от ЕИП.

(16) В член 12 от Директива 2003/87/ЕО е предвидено Европейската комисия да приеме актове за изпълнение, в които се уточнява методиката за изчисляване на изискванията за компенсиране за операторите на въздухоплавателни средства.

(17) На 9 юли 2024 г. беше приет Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879 на Комисията за определяне на правила за прилагането на Директива 2003/87/ЕО по отношение на изчисляването на изискванията за компенсиране за целите на CORSIA (наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879“).

(18) Съгласно член 25а, параграф 3 от Директива 2003/87/ЕО Комисията ежегодно приема списък на държавите, различни от държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство, за които се счита, че прилагат CORSIA. В съответствие с Директива 2003/87/ЕО за операторите, установени в държавите — членки на ЕС, се извършват изчисления на изискванията за компенсиране за всички полети между държави, участващи в CORSIA, с изключение на полетите в рамките на ЕИП и между ЕИП и Швейцария и Обединеното кралство. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(19) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879 операторите с малки емисии трябва да поискат да бъдат освободени от задълженията за компенсиране на емисиите, докато съгласно приложение 16, том IV към Чикагската конвенция те са освободени по право и могат по свой избор да поемат тези задължения. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(20) В съответствие с Директива 2003/87/ЕО допустими единици за CORSIA са тези, определени от съвета на ИКАО, при условие че произхождат от държава, която прилага Парижкото споразумение и участва в CORSIA. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

---

[17] Делегиран регламент (ЕС) 2019/1603 на Комисията от 18 юли 2019 г. за допълване на Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на мерките, приети от Международната организация за гражданско въздухоплаване, за мониторинг, докладване и проверка на емисии от въздухоплаването с цел прилагане на глобална, основана на пазара мярка (ОВ L 250, 30.9.2019 г., стр. 10—13).

(21) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 не е необходимо докладът за емисиите и докладът от независимата проверка да се предават директно от проверяващия орган на националните органи, за разлика от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, което изисква директното им предаване. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(22) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторите на въздухоплавателни средства трябва да използват заместващи данни за максимум 5 % от всички докладвани от тях полети. Съгласно приложение 16, том IV това ограничение от 5 % се прилага само за полетите, които подлежат на изисквания за компенсиране. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(23) Съгласно Директива 2003/87/ЕО, в допълнение към полетите, посочени в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, освободени от изискванията за мониторинг са и следните полети: полети, извършвани по правилата за визуални полети, полети с цел провеждане на научни изследвания и изпитвания на въздухоплавателни средства и полети съгласно задължение за извършване на обществена услуга. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(24) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторите на въздухоплавателни средства, които не са допустими за използване на инструменти за оценка на емисиите, трябва да използват метод А или метод Б като свои методи за мониторинг на използването на гориво. Те трябва да използват едни и същи методи за докладване на всички полети, включително полетите, които не подлежат на изисквания за компенсиране. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(25) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 срокът, в който оператор на въздухоплавателни средства може да представи актуализиран план за мониторинг на емисиите в случай на значителна промяна, е по-кратък от този, предвиден в SARP. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(26) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 всеки оператор на въздухоплавателни средства трябва да има свой отделен план за мониторинг и да представя отделни доклади, независимо дали е дъщерно дружество, или дружество, притежавано изцяло от друг оператор на въздухоплавателни средства. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(27) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 крайният срок за докладване от операторите на въздухоплавателни средства е 31 март всяка година по отношение на подаването на данни за емисиите от предходната календарна година, докато в SARP за CORSIA се изисква подаването да е до 30 април всяка година. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(28) В съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторът на въздухоплавателни средства представя своя план за мониторинг: i) най-малко четири месеца преди да започне авиационни дейности, попадащи в обхвата на приложение I към Директива 2003/87/ЕО или ii) без излишно забавяне, но не по-късно от шест седмици след започването на такива дейности. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(29) Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 докладът за емисиите трябва да бъде проверен от проверяващи органи, акредитирани от национален орган по акредитация на една от държавите от Европейското икономическо пространство,

докато в SARP за CORSIA не се съдържа такова ограничение. Това различие следва да бъде съобщено на ИКАО.

(30) Към днешна дата няма кредити, разрешени от страни по споразуменията съгласно параграф 5 от Директива 2003/87/ЕО, нито кредити, издадени във връзка с проекти на равнището на Съюза съгласно член 24а от Директива 2003/87/ЕО. На практика няма различие. При разрешаването на кредити от проекти в съответствие със споразумения, сключени с трети държави или при издаването на кредити от проекти, администрирани от държави — членки на ЕС, насочени към намаляване на емисиите на парникови газове, които все още не са обхванати от Директива 2003/87/ЕО, или и в двата случая, държавите членки следва да уведомят ИКАО за различията, че такива кредити могат да бъдат използвани за изпълнение на изискванията по CORSIA.

(31) В такъв случай Комисията следва да информира съответно Съвета с информационна бележка, а държавите — членки на ЕС, следва своевременно да уведомят ИКАО.

(32) Държавите — членки на ЕС, следва да уведомят Комисията за подадената до ИКАО информация за различия незабавно след нейното подаване, но не по-късно от два месеца след влизането в сила на настоящия акт.

(33) Целесъобразно е да се определи позицията, която да се заеме от името на Съюза в съвета на ИКАО, тъй като приемането на второто издание на приложение 16, том IV има обвързващ характер за държавите членки съгласно член 90 от Чикагската конвенция.

(34) Позицията на Съюза следва да бъде изразена от всички негови държави членки, действащи съвместно в интерес на Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме по отношение на различията, за които трябва да се подаде информация съгласно приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, е следната: всяка държава членка представя обяснението, посочено в член 2, и вписва различията в системата на ИКАО за електронно подаване на информация за различия, като спазва условията, описани в член 3, параграфи 1—15 от настоящото решение.

Член 2

За посочените по-долу различия се представя следното обяснение:

„*По отношение на компенсирането съществуват различия между Директива 2003/87/ЕО и подробните правила, приети от Комисията, от една страна, и CORSIA, от друга страна. Правилата на Европейския съюз, приложими в това отношение към [20 декември 2024 г.], се съдържат основно в Директива 2003/87/ЕО, последно изменена с Директива (ЕС) 2023/958, Директива (ЕС) 2023/959 и Решение № 334/2023 на Съвместния комитет на ЕИП.*

Различията, за които [държавата членка] е подала уведомление на [дата] съгласно Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета, остават валидни“.

Член 3

1. Различие по отношение на точки 3.1.4 и 3.2 от глава 3 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Изисквания за компенсиране на CO_2“, със следните данни за различието:

   „В съответствие с Директива 2003/87/ЕО [държавата членка] уведомява ИКАО, че емисиите от полети, изпълнявани от оператори, установени в [държавата членка], в рамките на Европейското икономическо пространство или от полети, изпълнявани от Европейското икономическо пространство до и от Швейцария или Обединеното кралство, не подлежат на изисквания за компенсиране. Емисиите от тези полети не се включват в изчисляването на променливата ОЕ в точка 3.2.1. за оператори, администрирани от [държавата членка].

   Участието в регионалните схеми за търговия задължава операторите от [държавата членка] да обхванат тези емисии.

   Въпросните регионални системи за търговия с емисии, обхващащи тези емисии, водят до по-високо ниво на строгост по отношение на околната среда, отколкото по CORSIA, защото те обхващат по-голям дял от емисиите от полети между държавите от ЕИП и полети между ЕИП и Обединеното кралство и Швейцария.

   Системата на Европейския съюз за търговия с емисии, установена с Директива 2003/87/ЕО, се прилага за въздушните превозвачи, независимо от националността им, като осигурява еднакво третиране по маршрутите по отношение на задължението за предаване на квоти по СТЕ“.

   В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“ и като „Значително различие“.

2. Различие по отношение на точка 3.4.2 от глава 3 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Изисквания за компенсиране на CO_2“, със следните данни за различието:

   „В съответствие с член 4, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879 [държавата членка] уведомява ИКАО, че операторите на въздухоплавателни средства, за които крайната сума от стойностите на изискванията за компенсиране за тригодишния период на съответствие е по-малко от 3 000 тона, подлежат на изискване за компенсиране. Тези оператори на въздухоплавателни средства обаче могат да поискат от държавата да бъдат освободени от изискванията за компенсиране. Това се различава от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, където е предвидено, че операторът на въздухоплавателни средства, отговарящ на условията по точка 3.4.2, не подлежи на изисквания за компенсиране, но може по свой избор доброволно да компенсира тези емисии“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“, но не като „Значително различие“.

3. Различие по отношение на точка 4.2.1 от глава 4 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Отменяне на допустими за CORSIA единици емисии“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 11а от Директива 2003/87/ЕО [държавата членка] уведомява ИКАО, че в допълнение към критериите, включени в документа на ИКАО, озаглавен „Допустими за CORSIA единици емисии“, трябва да бъдат изпълнени следните условия, за да може дадени единици да се считат за допустими за изпълнение на изискванията по CORSIA за операторите, администрирани от [държавата членка].

а) Единиците трябва да произхождат от държава, която е страна по Парижкото споразумение към момента на използването.

б) Единиците трябва да произхождат от държава, която участва в компенсиране по CORSIA.

В резултат на това се постига по-високо ниво на строгост по отношение на околната среда“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“ и като „Значително различие“.

4. Различие по отношение на точка 2.4.1.5 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Мониторинг, докладване и проверка (МДП) на годишните емисии на CO_2 на операторите на въздухоплавателни средства“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 68 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 и член 27, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 [държавата членка] уведомява ИКАО, че докладът за емисиите и съответният доклад от проверката се представят на държавата само от оператора на въздухоплавателни средства. Това е равностойно на изискването в точка 2.4.1.5 от глава 2 на приложение 16, том IV, където в допълнение се изисква органът за проверка самостоятелно да подава до държавата копие от доклада за емисиите и свързания с него доклад от проверката“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие трябва да бъде означено като различие от категория Б „Други начини за постигане на съответствие“, но не като „Съществено различие“.

5. Различие по отношение на точка 2.1.1 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното

въздухоплаване (CORSIA), „Мониторинг, докладване и проверка (МДП) на годишните емисии на CO_2 на операторите на въздухоплавателни средства“, със следните данни за различието:

„В съответствие с приложение I към Директива 2003/87/ЕО [държавата членка] уведомява ИКАО, че в допълнение към освобожданията, посочени в точки 2.1.1 и 2.1.3 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, стандартите и препоръчителните практики няма да се прилагат за следните полети, които заминават от ЕИП или пристигат в ЕИП:

а) всички полети, изпълнявани изключително по правилата за визуални полети, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенция;

б) полети, изпълнявани изключително с цел провеждане на научни изследвания или проверка, изпитване или издаване на свидетелство за въздухоплавателното средство или оборудването, независимо дали бордово, или наземно;

в) полети, изпълнявани в рамките на задължение за извършване на обществена услуга в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008[18]“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие трябва да бъде означено като различие от категория B „Частично въведени“, но не като „Съществено различие“.

6. Различие по отношение на точки 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 и 2.2.1.3.6 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Мониторинг, докладване и проверка (МДП) на годишните емисии на CO_2 на операторите на въздухоплавателни средства“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 55, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторите на въздухоплавателни средства, които изпълняват по-малко от 243 полета за четиримесечен период в течение на три последователни четиримесечни периода, както и операторите на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети с общи годишни емисии под 25 000 тона CO_2 на година, се считат за оператори с малки емисии. [Държавата членка] уведомява ИКАО, че операторите на въздухоплавателни средства над праговата стойност за оператори с малки емисии трябва да използват метод А или метод Б като метод за мониторинг на използването на гориво.“

„В съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 [държавата членка] уведомява ИКАО, че операторите на въздухоплавателни средства трябва да използват избрания метод за мониторинг на използването на гориво за всички свои докладвани полети, включително за международните полети, които не подлежат на изисквания за компенсиране.“

[18] Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3—20).

„В съответствие с Директива 2003/87/ЕО [държавата членка] уведомява ИКАО, че операторите на въздухоплавателни средства, които отговарят на изискванията по точки 2.1.1 и 2.1.3 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за първи път след 1 януари 2021 г., без да се класифицират като нови участници, и които не са оператори с малки емисии, трябва да използват директно метод за мониторинг на използването на гориво.“

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“, но не като „Значително различие“.

7. Различие по отношение на точка 2.5.1.1 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Мониторинг, докладване и проверка (МДП) на годишните емисии на CO_2 на операторите на въздухоплавателни средства“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 66, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 операторът на въздухоплавателни средства използва заместващи данни за съответния период от време, изчислени в съответствие с алтернативния метод, определен в плана за мониторинг, при условие че пропуските в данните не надвишават 5 % от всички докладвани полети. Ако се установят пропуски в данните за повече от 5 % от полетите за една година, операторът трябва да информира компетентния орган и да предприеме коригиращи действия за подобряване на събирането на данни“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“, но не като „Значително различие“.

8. Следното различие се прилага по отношение на точки 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 и 2.2.1.3.5 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Мониторинг, докладване и проверка (МДП) на годишните емисии на CO_2 на операторите на въздухоплавателни средства“, със следните данни за различието:

“*В съответствие с член 55, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 [държавата членка] уведомява ИКАО, че ако операторът на въздухоплавателни средства превиши праговата стойност за оператори с малки емисии през дадена година (у), операторът на въздухоплавателни средства трябва да представи актуализиран план за мониторинг на емисиите без излишно забавяне, освен ако не е договорено друго с органа по CORSIA на [държавата членка]”.*

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“, но не като „Значително различие“.

9. Различие по отношение на точка 1.2.6 от глава 1 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Администриране“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 51, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 [държавата членка] уведомява ИКАО, че всеки оператор на въздухоплавателни средства трябва да има свой собствен план за мониторинг и да докладва отделно, дори ако е дъщерно дружество, изцяло притежавано от друг оператор на въздухоплавателни средства, както е предвидено в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“, но не като „Значително различие“.

10. Следното различие се прилага по отношение на точка 1.5 от глава 1 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Администриране“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 68 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 [държавата членка] уведомява ИКАО, че крайният срок за докладване за операторите на въздухоплавателни средства е 31 март, а не 30 април всяка година по отношение на подаването на данни за емисиите от предходната календарна година, както е предвидено в приложение 16, том IV към Чикагската конвенция“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“, но не като „Значително различие“.

11. Следното различие се прилага по отношение на точки 2.2.2.1, 2.2.2.2 и 2.2.2.3 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Мониторинг, докладване и проверка (МДП) на годишните емисии на CO_2 на операторите на въздухоплавателни средства“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 52 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2066 [държавата членка] уведомява ИКАО, че операторите на въздухоплавателни средства представят плана за мониторинг най-късно четири месеца преди започване на авиационните дейности, обхванати от приложение I към Директива 2003/87/ЕО, или без излишно забавяне след започване на авиационните дейности, но не по-късно от шест седмици след това. Този срок се различава от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция, където е предвидено, че новите участници подават планове за мониторинг на емисиите в срок от три месеца след попадането им в обхвата на приложимост. В допълнение, операторите на въздухоплавателни средства, които попадат в

обхвата на приложимост за първи път (без да се квалифицират като нови участници), подават своите планове в срок от три месеца“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“, но не като „Значително различие“.

12. Следното различие се прилага по отношение на точка 2.4.2.1 от глава 2 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Мониторинг, докладване и проверка (МДП) на годишните емисии на CO_2 на операторите на въздухоплавателни средства“, със следните данни за различието:

„В съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 и в допълнение към условията, определени в точка 2.4.2.1 от приложение 16, том IV към Чикагската конвенция [държавата членка] уведомява ИКАО, че докладът за емисиите се проверява от проверяващи органи, акредитирани в съответствие с посочения регламент и от национален орган по акредитация на една от държавите от Европейското икономическо пространство“.

В системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) това различие се означава като различие от категория А „По-строги или надвишаващи стандарта или препоръчителната практика на ИКАО“, но не като „Значително различие“.

13. Различие по отношение на точка 4.2.1 от глава 4 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Отменяне на допустими за CORSIA единици емисии“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 11а от Директива 2003/87/ЕО [държавата членка] уведомява ИКАО, че в допълнение към единиците, одобрени от съвета на ИКАО и в съответствие с [третото различие относно критериите за допълнителни единици], следните единици могат да бъдат използвани от регистрираните в [държавата членка] оператори за изпълнение на задълженията им по CORSIA:

Кредити, издадени във връзка с проекти на равнището на Съюза съгласно член 24а от Директива 2003/87/ЕО. Това биха могли да са кредити, издадени във връзка с проекти, управлявани от държави — членки на ЕС, с които се намаляват емисии на парникови газове, които не са обхванати от СТЕ на ЕС. Те не трябва да водят до двойно отчитане или да възпрепятстват прилагането на други мерки на политиката, насочени към намаляването на емисии, които не са обхванати от Директива 2003/87/ЕО“.

Уведомление за това различие се подава, когато са изпълнени условията по член 24а от Директива 2003/87/ЕО и тези кредити бъдат издадени. При подаването на това различие в системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) то трябва да бъде означено като различие от категория Б „Други начини за постигане на съответствие“, но не като „Значително различие“.

14. Различие по отношение на точка 4.2.1 от глава 4 на приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA), „Отменяне на допустими за CORSIA единици емисии“, със следните данни за различието:

„В съответствие с член 11а от Директива 2003/87/ЕО [държавата членка] уведомява ИКАО, че в допълнение към единиците, одобрени от съвета на ИКАО и в съответствие с [третото различие относно критериите за допълнителни единици], следните единици могат да бъдат използвани от регистрираните в [държавата членка] оператори за изпълнение на задълженията им по CORSIA:

Кредити, разрешени от страните по споразумения съгласно член 11а, параграф 5 от Директива 2003/87/ЕО. Това биха могли да са кредити, разрешени във връзка със споразумения, сключени двустранно с трети държави [да се посочи споразумението]“.

Уведомление за това различие се подава, когато са изпълнени условията по член 11а, параграф 5 от Директива 2003/87/ЕО и тези кредити бъдат издадени. При подаването на това различие в системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD) то трябва да бъде означено като различие от категория Б „Други начини за постигане на съответствие“, но не като „Значително различие“.

15. С изключение на параграфи 13 и 14, всяка държава членка подава информация за различията по настоящия член не по-късно от два месеца след влизането в сила на настоящото решение и съответно информира Комисията. Комисията уведомява съответно Съвета с информационна бележка веднага след като са изпълнени условията, посочени в параграфи 13 и 14. След това държавите — членки на ЕС, своевременно уведомяват ИКАО.

Член 4 4

Настоящото решение влиза в сила на ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета
Председател