ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.7.2021 г.
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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 за подходящо прилагане на глобална, основана на пазара мярка

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} - {SWD(2021) 604 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

С настоящото предложение се въвеждат изменения в законодателството относно системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) във връзка с прилагането му към въздухоплаването, за да се гарантира, че:

(1) въздухоплаването допринася за постигането на целта за намаляване на емисиите до 2030 г. в съответствие с Европейския зелен пакт;

(2) СТЕ на ЕС се изменя по целесъобразност по отношение на Схемата на ИКАО за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване; както и

(3) разпределението на квоти за емисии по отношение на въздухоплаването се преразглежда така, че да се увеличи предлагането на квоти чрез търг.

Целта е СТЕ на ЕС да се преразгледа по отношение на емисиите от въздухоплаването по икономически ефективен и съгласуван начин в съответствие с повишената цел на Съюза в областта на климата, като същевременно се отчита необходимостта от справедлив преход и от приноса на всички икономически отрасли към усилията на ЕС в областта на климата.

Европейският зелен пакт[1], приет от Комисията през декември 2019 г., Законът за климата[2] и планът във връзка с целта в областта на климата[3] целят повишаване на ангажимента на Съюза в областта на климата по Парижкото споразумение, в съответствие с неговата цел за постигане на неутралност по отношение на климата в цялата икономика на ЕС до 2050 г. ЕС увеличава ангажимента си за декарбонизация на цялата икономика до 2030 г. — от най-малко 40 % до най-малко 55 % в сравнение с нивата от 1990 г., без да използва международни кредити за намалени емисии. За да се постигне повишената цел по отношение на климата, всички икономически отрасли, включително въздухоплаването, трябва да допринасят адекватно за необходимите вътрешни усилия за намаляване на емисиите.

Европейският зелен пакт има за цел превръщането на ЕС в по-справедливо и по-благоденстващо общество с модерна, ресурсноефективна и конкурентоспособна икономика, в която към 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж няма да зависи от използването на ресурси. Целта за неутралност по отношение на климата е одобрена от Европейския съвет и Парламента и е определена по правно обвързващ начин в договорения на политическо равнище Европейски закон за климата. Европейският зелен пакт също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на ЕС, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Същевременно този преход трябва да бъде справедлив и приобщаващ.

---

1 COM(2019)640 final.

2 Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

3 COM (2020)562 final.

Освен увеличаването на амбицията на ЕС за 2030 г. за постигане на вътрешно намаляване на емисиите на парникови газове в целия ЕС с най-малко 55 % в сравнение с 1990 г., в съобщението относно плана във връзка с целта в областта на климата за 2030 г. се подчертава, че „в съответствие с международния си ангажимент съгласно Парижкото споразумение за действия в рамките на цялата икономика ЕС следва да продължи да регулира поне емисиите от вътрешното за ЕС въздухоплаване като част от СТЕ на ЕС“. В заключенията си от декември 2020 г. Европейският съвет „приканва Комисията да направи оценка на начините, по които всички икономически сектори могат да допринесат оптимално за постигането на целта за 2030 г., и да представи необходимите предложения, придружени от задълбочен анализ на екологичното, икономическото и социалното въздействие на равнище държава членка“[4].

Емисиите от въздухоплаването представляват 2—3 % от емисиите на CO_2 в световен мащаб и нараснаха значително от 1990 г. насам — както в ЕС, така и в целия свят. През 2018 г. емисиите на CO_2 от въздухоплаването на равнище ЕС бяха 3,7 % от общите емисии на цялата икономика, или 15,7 % от емисиите на CO_2 от транспорта[49]. През 2018 г. ЕС беше отговорен за 15 % от емисиите на CO_2 в световен мащаб[5]. Освен това се смята, че несвързаното с емисии на CO_2 въздействие на въздухоплаването върху климата е също толкова значимо, колкото и въздействието, което се дължи на CO_2[6].

Въпреки че в последно време се наблюдава спад на въздушното движение вследствие на пандемията от COVID-19, очаква се въздействието на въздухоплаването върху климата да продължи да нараства, като се има предвид растежът на този отрасъл през минали периоди с превишаващо средното за други икономически отрасли равнище. Преди пандемията от COVID-19 Евроконтрол направи прогноза за годишен ръст на емисиите от европейското въздухоплаване с 53 % до 2040 г. в сравнение с нивото от 2017 г.[53]. Според прогнозите на ИКАО отпреди кризата, предизвикана от COVID-19, до 2040 г. емисиите от международното въздухоплаване биха могли да нараснат с до 150 % в сравнение с нивото от 2020 г.[54].

СТЕ на ЕС е ключов инструмент за предприемане на действия по отношение на емисиите на CO_2 от въздухоплаването в Европа. 91 % от респондентите в обществената консултация относно актуализираните правила на СТЕ за въздухоплаването изразяват съгласие, че въздухоплаването следва да има по-голям принос към действията в областта на климата. 88 % от респондентите смятат, че основаните на пазара мерки могат да бъдат ефективни за справяне с емисиите от въздухоплаването в съответствие с целите в областта на климата. В периода 2013—2020 г. чрез СТЕ на ЕС въздухоплаването постигна нетно намаление от 193,4 Mt CO_2, основно чрез финансиране за намаляване на емисиите в други икономически отрасли[39]. Това представлява приносът на въздухоплаването за постигане на целта на ЕС за 2020 г. в областта на климата, като се предвижда този принос да продължи и за постигане на целта за 2030 г.

Като се имат предвид текущите и прогнозните емисии от въздухоплаването и в контекста на повишената амбиция на ЕС в областта на климата за 2030 г., приносът в

---

4 https://www.consilium.europa.eu/media/47296/1011-12-20-euco-conclusions-bg.pdf

5 Въздухоплаването в рамките на ЕИП представлява 7,5 %, а заминаващите полети до трети държави — още 7,5 %. Заминаващите полети са обхванати в национално определения принос на ЕС съгласно Парижкото споразумение и в инициативата „Дестинация 2050 г.“ на въздухоплавателния сектор.

6 Въздействието е количествено определено в COM(2020)777, а в COM(2020)747 и свързаните документи то подробно се анализира.

областта на климата трябва да бъде значително увеличен, така че да се реализира необходимият принос за неутралност на ЕС по отношение на климата до 2050 г. Тази необходимост е подчертана и в доклада за европейската авиационна среда от 2019 г.

Комисията изготви редица оценки на въздействието в подкрепа на предвиденото преразглеждане на ключови законодателни инструменти за пакета от политики „Подготвени за цел 55“. В оценката на въздействието във връзка с преразглеждането на правилата за въздухоплаването в рамките на СТЕ на ЕС се анализират различни варианти, чрез които преразглеждането би могло ефективно и ефикасно да допринесе за постигането на актуализираната цел като част от по-широкия законодателен пакет. Поради това преразглеждането на правилата за въздухоплаването трябва да бъде разгледано заедно с преразглеждането на СТЕ на ЕС за стационарни инсталации и разширяването ѝ към други сектори. Елементите на СТЕ, при които взаимовръзката при преразглеждането е особено значима, са разпоредбите относно общото количество квоти за авиационни емисии и прилагането към тях на коефициента на линейно намаление, както и разпоредбите относно резерва за стабилност на пазара. Изборът по отношение на обхвата на СТЕ на ЕС и прилагането на CORSIA ще окаже въздействие върху равнището на намаляване на емисиите в сектора на СТЕ и търсенето на квоти на ЕС. Изборът по отношение на дела на квотите за авиационни емисии, предлагани чрез търг, ще се отрази върху размера на приходите от търговете, които са на разположение за справяне с изменението на климата, както и върху елементите за разпределение.

Следва да се предприемат и по-мащабни глобални действия, за да може въздухоплаването да допринесе за постигането на целите на Парижкото споразумение. ЕС подкрепя CORSIA на ИКАО и работи с други субекти за насърчаване на адекватното участие и прилагане. Прегледът на СТЕ на ЕС за въздухоплаването следва да гарантира, че CORSIA се прилага по целесъобразност чрез СТЕ на ЕС, както и че нейното прилагане трябва да осигури равно третиране на авиокомпаниите. Същевременно всяко изменение на Директивата за СТЕ на ЕС трябва да бъде в съответствие с амбицията на ЕС за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г., с ангажимента на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове в цялата икономика до 2030 г. и с целта за запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата.

След 2012 г. секторът на въздухоплаването получи безплатно големи количества квоти. В съобщението за Европейския зелен пакт [70] беше посочено, че ще последва предложение за намаляване на квотите, разпределяни безплатно на авиокомпаниите. Тази идея е повторно заявена в съобщението „Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г.“. Тъй като безплатното разпределяне на квоти е дерогация от принципа „замърсителят плаща“, методът по подразбиране в СТЕ на ЕС е предлагането чрез търг. Направеният анализ също така допуска нисък риск от изместване на въглеродните емисии и много ограничено въздействие върху потребителските цени при увеличаване на предлагането на квоти чрез търг по отношение на въздухоплаването.

Основните изменения в нормативна уредба са следните:

(1) консолидиране на общото количество квоти за авиационни емисии на настоящите равнища и прилагане на коефициента на линейно намаление в съответствие с член 9 от Директивата за СТЕ;

(2) увеличаване на предлагането на квоти за авиационни емисии чрез търг;

(3) продължаване на прилагането на СТЕ на ЕС във вътрешноевропейски план, като CORSIA се прилага по целесъобразност за извъневропейски полети; както и

(4) гарантиране на равно третиране на авиокомпаниите по едни и същи маршрути по отношение на техните задължения с икономическо въздействие.

Успоредно с посочените изменения на Директивата за СТЕ на ЕС се представя отделно предложение за уведомяване от страна на държавите членки на установени в ЕС авиокомпании за нулево компенсиране по CORSIA за 2021 г. Отделното предложение се отнася до аспектите, свързани с CORSIA, които следва да бъдат въведени до ноември 2022 г., за да може до тази дата да се извърши уведомяването за нулево допълнително компенсиране.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Пакетът „Подготвени за цел 55“ е всеобхватна стъпка към преразглеждане на законодателството на Съюза с цел привеждането му в съответствие с по-големите амбиции на ЕС в областта на климата. Всички инициативи в законодателния пакет са тясно свързани помежду си и всяка от тях зависи от замисъла на другите.

Въпреки че политическият мандат за укрепване на СТЕ на ЕС за въздухоплаването е ясен, това се разглежда във връзка с други свързани и имащи отношение инициативи, като например преразглеждането на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията и Директивата за енергията от възобновяеми източници, както и инициативата ReFuelEU, които се оценяват отделно, като надлежно се отчитат измерението и въздействието на СТЕ.

Както е посочено в Европейския зелен пакт, намаляването на въздействието на въздухоплаването върху изменението на климата изисква комбинация от инструменти на политиката, тъй като няма едно-единствено решение за декарбонизиране на отрасъла. Следователно преразглеждането на СТЕ на ЕС за въздухоплаването е част от т.нар. пакет от мерки, който включва основани на пазара мерки като СТЕ на ЕС и CORSIA, стимулиране на производството и разпространението на устойчиви авиационни горива (SAF), технологични подобрения на въздухоплавателните средства и оперативни подобрения, например чрез инициативата „Единно европейско небе“.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Всички действия и политики на ЕС трябва да бъдат в съответствие с предложенията от пакета „Подготвени за цел 55“ и да помогнат на ЕС да постигне по-амбициозната цел за 2030 г. и успешен и справедлив преход към неутралност по отношение на климата до 2050 г., както е посочено от Комисията в съобщението относно Европейския зелен пакт.

В този смисъл инициативата е свързана с много други области на политиката, включително външните политики на Съюза, например чрез насърчаване от страна на ЕС държавите — партньори да прилагат CORSIA и подкрепа, за да се гарантира, че авиокомпаниите работят на равни начала. Комисията обяви, че ще подобри начина, по който насоките ѝ за по-добро регулиране и подпомагащите ги инструменти разглеждат въпросите на устойчивостта и иновациите, за да могат всички инициативи на ЕС да изпълнят „зелената клетва“ да не се нанасят вреди. Инициативата е в съответствие и с политиката на ЕС за научни изследвания и иновации и ще засили полезното взаимодействие между програмите на ЕС за внедряване, по-специално Фонда за

иновации и рамковите програми на ЕС за научни изследвания и иновации, като стимулира внедряването и разгръщането на нисковъглеродни иновативни решения.

В рамките на оценката на въздействието, придружаваща Плана за целта в областта на климата за 2030 г., внимателно бе оценена възможността за засилване и разширяване на търговията с емисии като един от инструментите за постигане на намаляване на емисиите на парникови газове на равнището на ЕС.

Съгласуваността с други политики на Съюза се гарантира и чрез хармонизирането на оценките на въздействието на СТЕ на ЕС с оценките, направени за останалата част от рамката в областта на климата, енергетиката и транспорта до 2030 г., както и с други мерки, представени като част от пакета от мерки за справяне с емисиите на парникови газове от въздухоплаването.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за Директива 2003/87/ЕО за СТЕ на ЕС, както и за всички последващи законодателни актове за нейното изменение и за друго законодателство, регулиращо емисиите на парникови газове, е член 192 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Това следва да остане правното основание за всяко ново законодателство, насочено към въздействието на въздухоплаването върху климата, тъй като основната цел на мярката е опазването на околната среда чрез намаляване на емисиите на парникови газове.

• Субсидиарност

Директивата за СТЕ на ЕС е действащ инструмент на политиката на ЕС. В съответствие с принципа на субсидиарност, формулиран в член 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз, целите на предложението за изменение на този инструмент могат да бъдат постигнати само чрез законодателство на равнището на ЕС.

Необходим е правен акт на ЕС, за да могат държавите членки да прилагат CORSIA по целесъобразност за полетите, попадащи в географския обхват на приложение на Директива 2003/87/ЕО, определен в приложение I към нея, т.е. за полети, заминаващи от летища в ЕИП и пристигащи на други летища в ЕИП или в трети държави, и за полети, пристигащи от трети държави на летища в ЕИП.

Действията на равнището на ЕС и — когато е възможно — на световно равнище са по-ефективни от действията на равнището на държавите членки, тъй като изменението на климата има трансгранични последици, а въздухоплаването е до голяма степен транснационално по характер. Действията на равнището на ЕС ще постигнат най-ефективно вътрешните и международните цели на ЕС в областта на климата и ще гарантират хармонизираното и целесъобразно прилагане на CORSIA по отношение на ЕС.

• Пропорционалност

Настоящото предложение е в съответствие с принципа на пропорционалност, тъй като не надхвърля необходимото за постигане на целта на ЕС за икономически ефективно намаляване на емисиите на парникови газове за периода 2021—2030 г., като

същевременно се гарантира справедливост, екологосъобразност, правилно функциониране на вътрешния пазар и прилагане на CORSIA.

Европейският съвет одобри цялостно намаляване до 2030 г. на емисиите на парникови газове в цялата икономика и на национално равнище с най-малко 55 % под нивата от 1990 г. Голяма част от тези емисии на парникови газове са обхванати от настоящото предложение, с което се преразглежда директивата, за да се постигне посочената цел.

- **Избор на инструмент**

Целите на настоящото предложение биха били постигнати най-добре чрез директива за изменение. Това е най-подходящият законодателен инструмент за внасяне на изменения в съществуващата Директива за СТЕ на ЕС (Директива 2003/87/ЕО). Директивата изисква от държавите членки да постигнат целите и да въведат съответните мерки в своите национални материалноправни и процесуалноправни системи. Държавите членки следва да гарантират, че националните разпоредби за транспониране не възпрепятстват иновациите и са технологично неутрални.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Съгласно член 28б, параграф 2 от Директива 2003/87/ЕО от Комисията се изисква да представи доклад на Съвета и на Европейския парламент относно CORSIA, като в него разглежда нейното ниво на амбиция и цялостна екологосъобразност, включително нейната обща амбиция по отношение на целите по Парижкото споразумение, равнището на участие, нейната изпълнимост, прозрачност, санкциите за нарушение, процедурите за участие на обществеността, качеството на компенсационните кредити, мониторинга, докладването и проверката на емисиите, регистрите, отчетността, както и правилата за използване на биогорива. В този контекст следва да се направи предложение за изменение на законодателството на Съюза с цел прилагане на CORSIA по целесъобразност.

Освен това в член 28б, параграф 2 от Директива 2003/87/ЕО се предвижда, че в доклада на Комисията следва да се разгледа необходимостта от преразглеждане на разпоредбите, приети съгласно член 28в, параграф 2. В член 28б, параграф 3 от Директивата за СТЕ на ЕС се предвижда — когато е целесъобразно — Комисията да приложи към доклада предложение „за изменение, заличаване, удължаване или замяна“ на дерогациите, предвидени в член 28а (които ограничават обхвата на СТЕ на ЕС до полети в рамките на ЕИП в периода 2017—2023 г.), което е съобразено „с поетия от Съюза ангажимент за намаляване на емисиите на парникови газове в цялата икономика до 2030 г. с цел гарантиране на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата“.

Докладът е включен в оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, и се основава на проучването „Оценка на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО (CORSIA), съгласно член 28б и за проучване на прехвърлянето на разходите съгласно член 3г от Директивата за СТЕ на ЕС“[7].

[7] SWD [да се добави хипервръзка при приемането]

В член 3г, параграф 2 от Директивата за СТЕ на ЕС се съдържа изискването Комисията да проучи възможностите на сектора на въздухоплаването да прехвърля към клиентите си разходите за CO_2 във връзка със СТЕ на ЕС и разработената от ИКАО основана на пазара мярка, като ги сравнява с възможностите на промишлените отрасли и сектора на енергетиката, с цел да се направи предложение за увеличаване на процента на разпределяните чрез търг квоти съобразно прегледа, посочен в член 28б, параграф 2.

Проучването е включено в оценката на въздействието относно преразглеждането на системата на ЕС за търговия с емисии по отношение на въздухоплаването и се основава на доклада „Оценка на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО (CORSIA), съгласно член 28б и за проучване на прехвърлянето на разходите съгласно член 3г от Директивата за СТЕ на ЕС“.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Между 3 юли 2020 г. и 28 август 2020 г. бяха проведени консултации със заинтересованите страни относно първоначалната оценка на въздействието. Общо 54 субекта изпратиха отзивите си. Държавите — членки на ЕС, които бяха сред респондентите, подкрепиха съвместното съществуване на СТЕ на ЕС и CORSIA; държавите извън ЕС изразиха загриженост във връзка с припокриването между СТЕ на ЕС и CORSIA, частичното прилагане на CORSIA, третирането на превозвачи от държави извън ЕС и изключителността на CORSIA. Що се отнася до вариантите за прилагане на CORSIA, по-голямата част от НПО подкрепиха пълния обхват на СТЕ на ЕС или варианти за запазване най-малко на настоящия обхват, или хибридни варианти между тях. Те също така подкрепиха незабавното цялостно предлагане на квотите чрез търг.

Повечето стопански асоциации и дружества предпочетоха варианта на политика с прилагане само на CORSIA. Що се отнася до предлагането на квоти чрез търг, повечето стопански асоциации и дружества подкрепиха запазването на статуквото или бавното намаляване, както и използването на приходите за въздухоплаването. Гражданите на ЕС, които участваха в консултацията, подкрепиха по-амбициозните цели на сектора в областта на климата.

Откритата обществена консултация със заинтересованите страни се проведе между 1 октомври 2020 г. и 14 януари 2021 г., като бяха получени общо 81 отговора. 91 % от респондентите в обществената консултация изразяват съгласие, че въздухоплаването следва да има по-голям принос към действията в областта на климата. 88 % от респондентите смятат, че основаните на пазара мерки могат да бъдат ефективни за справяне с емисиите от въздухоплаването в съответствие с целите в областта на климата. 82 % от респондентите в обществената консултация изразяват съгласие, че основаните на пазара мерки следва да бъдат съчетани с други политики, като например подкрепа за иновативни авиационни технологии, оперативни подобрения, данъчно облагане, производство и използване на устойчиви авиационни горива.

Що се отнася до вариантите за прилагане на CORSIA, мненията се различават между групите заинтересовани страни и в рамките на самите групи. За стопанските асоциации най-предпочитаните варианти са прилагане само на CORSIA и комбинация от вариантите, с 33 % от отговорите за всеки вариант. Най-малко предпочитаните варианти са пълният правен обхват на СТЕ и комбиниран вариант, с 33 % от отговорите за всеки вариант. Що се отнася до публичните органи, за 30 % от тях вариантът за прилагане само на CORSIA е най-предпочитаният, а за 40 % същият вариант е най-малко предпочитан. Що се отнася до НПО, пълният правен обхват на СТЕ на ЕС е най-

предпочитаният вариант (89 % от отговорите), а прилагането само на CORSIA — най-малко предпочитаният вариант (44 % от отговорите).

За увеличаване на дела на квотите за авиационни емисии, предлагани чрез търг, повечето заинтересовани страни предпочитат незабавното поетапно премахване, като за тях запазването на статуквото е най-малко предпочитаният вариант. Мненията на респондентите са ясно разделени между вариантите за увеличаване на дела на предлагането чрез търг. 53 % от стопанските асоциации предпочитат запазването на статуквото и посочват незабавното поетапно премахване като най-малко предпочитания вариант (74 %). 56 % от НПО предпочитат незабавното поетапно премахване, а 63 % посочват запазването на статуквото като най-малко предпочитан вариант. 60 % от публичните органи предпочитат бавно поетапно премахване на безплатното разпределяне на квоти.

По-голямата част от заинтересованите страни считат, че увеличеното предлагане на квоти чрез търг би увеличило цената на полетите, като мнозинството от тях също изразяват съгласие, че тази мярка ще допринесе за смекчаване на изменението на климата.

- **Оценка на въздействието**

В оценката на въздействието са анализирани различните варианти, чрез които преразглеждането на СТЕ на ЕС по отношение на въздухоплаването би могло ефективно и ефикасно да допринесе за постигането на актуализираната цел като част от по-широк пакет от политики „Подготвени за цел 55“. В нея се разглеждат различни варианти за прилагане на CORSIA чрез СТЕ на ЕС и за увеличаване на дела на квотите, предлагани чрез търг.

Вариантите за прилагане на CORSIA по целесъобразност се различават по степента, до която се запазва, намалява или разширява съществуващият обхват на СТЕ на ЕС. Сравнението на вариантите показва, че макар ценовите стимули по СТЕ да са по-големи от стимулите от компенсациите за качество по CORSIA, общото въздействие върху околната среда на глобално равнище при различните варианти на политиката е ограничено поради ограничения географски обхват на СТЕ на ЕС. Съществуват обаче значителни разлики между вариантите по отношение на приноса към целта на ЕС за намаляване на емисиите. Наблюдават се и значителни разлики по отношение на приходите, произтичащи от различните комбинации от варианти на политиката, тъй като CORSIA по своя замисъл не генерира публични приходи от авиокомпаниите. Предпочитаният вариант е да се запази настоящият обхват на СТЕ на ЕС (полети в рамките на ЕИП, включително заминаващи полети до Швейцария и до Обединеното кралство) и да се въведат подходящи разпоредби, свързани с CORSIA, за полети, които понастоящем не са обхванати от СТЕ на ЕС (полети до/от трети държави и полети на авиокомпании, установени в ЕС, изпълнявани между две трети държави).

Вариантите за увеличаване на дела на квотите, предлагани чрез търг, при разпределянето на квоти за авиационни емисии се различават по темпа на нарастване. Сравнението на анализираните варианти показва убедителни аргументи в полза на преминаването към цялостно предлагане на квотите чрез търг от датата на влизане в сила на преразгледаното законодателство. Въпреки че безплатни квоти се разпределят по-специално за справяне с потенциалните неблагоприятни ефекти върху конкурентоспособността и изместването на въглеродни емисии, подобно разпределяне е дерогация от принципа „замърсителят плаща“. При анализа се допуска нисък риск от изместване на въглеродни емисии при увеличаване на дела на разпределяните чрез търг

квоти. Преминаването към цялостно предлагане на квотите чрез търг предполага стабилизиране на горната граница за въздухоплаването на настоящите равнища, тъй като понастоящем предлагането чрез търг е фиксиран процент от безплатно разпределяните квоти. По този начин ще се запази сегашното равнище на екологосъобразност на горната граница за въздухоплаването, като тя ще бъде обект на коефициента на линейно намаление, както вече беше поискано от съзаконодателите и какъвто е случаят с всички други оператори в рамките на СТЕ на ЕС. Премахването на безплатното разпределяне на квоти в СТЕ на ЕС ще укрепи нейната екологосъобразност. Предпочитаният вариант е увеличаване на предлагането на квоти чрез търг от влизането в сила на изменението.

- **Основни права**

Предложението е съобразено с основните права, като са спазени принципите, признати в частност от Хартата на основните права на Европейския съюз. По-специално, с него се допринася за постигането на целта за високо равнище на опазване на околната среда в съответствие с принципа на устойчиво развитие, както тази цел е формулирана в член 37 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

В рамките на съществуващата СТЕ по-голямата част от приходите от търгове се начисляват на държавите членки, поради което се наблюдава положително въздействие върху националните бюджети. Корекциите на бюджетната рамка на ЕС ще бъдат представени от Комисията като част от предстоящия пакет за собствените ресурси, включително предложение за изменение на многогодишната финансова рамка.

Що се отнася до съществуващия обхват на СТЕ на ЕС, не се очаква допълнително административно отражение върху националните администрации. Въздействието от прилагането на CORSIA следва да се ограничи чрез използването на същите инфраструктури.

Разработването на ИТ и изборът на обществени поръчки ще подлежат на предварително одобрение от Съвета по информационни технологии и киберсигурност на Европейската комисия.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Член 3в, параграфи 1—3 се изменят, за да се консолидира общото количество квоти за въздухоплаването на равнището на разпределяне/предлагане чрез търг за вътрешноевропейските полети и полетите, заминаващи от летища в ЕИП до Швейцария и до Обединеното кралство. Разпределянето за 2024 г. ще се основава на общото разпределяне за активните оператори на въздухоплавателни средства през 2023 г., намалено с коефициента на линейно намаление, посочен в Директивата за СТЕ. Разпределянето се увеличава с броя на квотите, които биха били разпределени, ако през 2023 г. маршрутите между най-отдалечените региони и други държави, различни от държавата членка, в която се намира най-отдалеченият регион, са обхванати от СТЕ. Временната дерогация от задълженията по СТЕ на ЕС за посочените маршрути изтича на 31 декември 2023 г. Увеличената горна граница се намалява с коефициента на линейно намаление, посочен в Директивата за СТЕ.

Предлага се ограничена във времето дерогация от СТЕ на ЕС за емисии от полети между летище, намиращо се в най-отдалечен регион на държава членка, и летище, намиращо се в същата държава членка.

Член 3г, параграф 1 се заменя, за да се въведе увеличено предлагане чрез търг на квоти за въздухоплаването от годината след влизането в сила на изменението. Изменението има за цел преминаване към цялостно предлагане на квотите чрез търг, считано от 2027 г.

Член 3г, параграф 2 се заличава, тъй като е неактуален.

Член 3г, параграф 3, първо изречение се изменя, за да се отрази, че делегираните актове, които трябва да бъдат приети за допълване на настоящата директива по отношение на подробните условия за предлагането чрез търг на квоти за авиационни емисии от държавите членки, следва да включват условията за прехвърляне на част от приходите към бюджета на Съюза.

Член 3г, параграф 4 се заменя, за да се отрази по-строгата препоръка държавите членки да използват приходите от търгове по СТЕ за справяне с изменението на климата и дял от тези приходи да бъде разпределян към бюджета на Съюза съгласно Решение (ЕС, Евратом) 2020/2053 относно системата на собствените ресурси.

Членове 3д и 3е се заличават, тъй като след преминаването към цялостно предлагане на квотите чрез търг правилата за безплатно разпределяне на квоти за операторите на въздухоплавателни средства вече няма да са необходими.

В член 11а параграфи 1—4 се заменят, за да се предвиди, че авиокомпаниите, установени в ЕС, използват подходящи международни кредити за намалени емисии за целите на съответствието за полети до или от трети държави, които прилагат CORSIA. За да се гарантира, че прилагането на CORSIA от ЕС допринася за постигането на целите на Парижкото споразумение и предоставя стимули за широко участие в CORSIA, трябва да бъдат изпълнени следните условия: кредитите за съответствие да произхождат от държави, които са страни по Парижкото споразумение и които участват в CORSIA, и да се избягва двойното отчитане на кредити.

В член 11а се добавя нов параграф 8, с който Комисията се оправомощава да приеме акт за изпълнение, в който се определят кредитите, които се смятат за приемливи от Съвета на Икао и могат да се използват за целите на CORSIA.

В член 12 се добавя нов параграф 6 за прилагане на CORSIA за дружества от ЕС за полети до, от и извън Европейското икономическо пространство, Швейцария и Обединеното кралство. Задълженията на авиокомпаниите за връщане на квоти за тези полети се намаляват от пълното количество емисии до дела им в общите авиационни емисии съгласно референтната стойност по CORSIA.

В член 25а се добавят нови параграфи 3—9.

На Комисията се предоставя правомощието да приеме и запази в сила акт за изпълнение, в който се изброяват държавите (различни от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство), за които се смята, че прилагат CORSIA за целите на правото на Съюза.

Проверката по CORSIA на съответствието на авиокомпаниите, установени извън ЕС, е предназначена единствено за държавата на произход на тези авиокомпании. Следователно прилагането на CORSIA за извъневропейски полети означава освобождаване на авиокомпаниите извън ЕС от задълженията по СТЕ на ЕС за полетите между Европа и трети държави, които прилагат CORSIA.

За да се гарантира равно третиране по маршрутите, полетите до и от държави, които не прилагат CORSIA, следва да бъдат освободени от задълженията по СТЕ на ЕС или CORSIA.

Полетите до и от повечето най-слабо развити държави и развиващите се малки островни държави, които не прилагат CORSIA, следва да бъдат освободени от задълженията по СТЕ на ЕС или CORSIA, без крайна дата за освобождаването.

Комисията следва да бъде оправомощена да приеме акт за изпълнение, с който да освободи установените в ЕС авиокомпании от изискванията за връщане на квоти по отношение на емисии от полети, когато се наблюдава значително нарушаване на конкуренцията във вреда на установени в ЕС авиокомпании поради по-малко строгото прилагане или изпълнение на CORSIA в трета държава. Нарушаването на конкуренцията може да бъде причинено от по-малко стриктен подход към допустимите компенсационни кредити или от разпоредби за двойно отчитане.

2021/0207 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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 за подходящо прилагане на глобална, основана на пазара мярка

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[1],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[2],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[3] въведе в Съюза система за търговия с квоти за емисии на парникови газове, с цел да се насърчи намалението на емисии на парникови газове по рентабилен и икономически ефективен начин. Авиационните дейности бяха включени в системата на ЕС за търговия с емисии с Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[4].

(2) Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), влезе в сила през ноември 2016 г. (Парижкото споразумение)[5]. Страните по Парижкото споразумение се споразумяха за задържане на увеличението на средната глобална температура до значително по-малко от 2 °C над равнищата от прединдустриалния период и за продължаване на усилията за ограничаване на увеличението на температурата до

---

1 ОВ C [...], [...] г., стр. [...].

2 ОВ C [...], [...] г., стр. [...].

3 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).

4 Директива 2008/101/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационните дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността (ОВ L 8, 13.1.2009 г., стр. 3).

5 Парижко споразумение (ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4).

1,5 °C над равнищата от прединдустриалния период. За да се постигнат целите на Парижкото споразумение, всички икономически отрасли трябва да дадат своя принос за постигане на намаляване на емисиите, в т.ч. международното въздухоплаване.

(3) Съветът на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) прие първото издание на международните стандарти и препоръчителни практики за опазване на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA) (приложение 16, том IV към Чикагската конвенция), на десетото заседание на 214-ата си сесия на 27 юни 2018 г. Съюзът и неговите държави членки продължават да подкрепят CORSIA и се ангажират да я прилагат от началото на пилотната фаза 2021—2023г.[6].

(4) В съответствие с Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета[7] държавите членки уведомиха секретариата на ИКАО за различията между CORSIA и СТЕ на ЕС. Целта беше да се запазят достиженията на правото на Съюза и бъдещото политическо пространство, както и равнището на амбиция на Съюза в областта на климата и изключителната роля на Европейския парламент и Съвета при вземането на решения относно съдържанието на законодателството на Съюза. След приемането на настоящото изменение на Директива 2003/87/ЕО уведомлението за различията между CORSIA и СТЕ на ЕС до секретариата на ИКАО следва да бъде актуализирано, за да се отразят промените в правото на Съюза.

(5) Справянето с предизвикателствата, свързани с климата и околната среда, и постигането на целите на Парижкото споразумение са в основата на съобщението относно Европейския зелен пакт, прието от Комисията на 11 декември 2019 г.[8].

(6) Съюзът се ангажира до 2030 г. да намали нетните си емисии на парникови газове от цялата икономика с най-малко 55 % под нивата от 1990 г. в актуализирания, национално определен ангажимент на Съюза и неговите държави членки, представен на секретариата на РКООНИК на 17 декември 2020 г.[9].

---

6 Решение (ЕС) 2020/954 на Съвета от 25 юни 2020 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване, по отношение на уведомяването за доброволно участие в Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA) от 1 януари 2021 г. и избрания вариант за изчисляване на изисквания за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г. (ОВ L 212, 3.7.2020 г., стр. 14).

7 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).

8 COM (2019)640 final.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

(7) В Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета[10] Съюзът е заложил законодателно целта за постигане на неутралност по отношение на климата в цялата икономика до 2050 г. С посочения регламент също така се определя обвързващ ангажимент на Съюза за намаляване до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове (емисии след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55 % под нивата от 1990 г.

(8) Настоящото изменение на Директива 2003/87/ЕО цели изпълнението на приноса на Съюза в областта на въздухоплаването съгласно Парижкото споразумение и на регулаторната рамка за постигане на обвързващата цел на Съюза в областта на климата за 2030 г. за вътрешно намаляване на нетните емисии на парникови газове до 2030 г. с най-малко 55 % в сравнение с нивата от 1990 г., както е определено в Регламент (ЕС) 2021/....

(9) Въздухоплаването следва да даде своя принос за намаляване на емисиите, необходимо за постигане на целта на Съюза в областта на климата за 2030 г. Поради това общото количество квоти за авиационни емисии следва да бъде консолидирано и обект на коефициента на линейно намаление.

(10) Постигането на по-амбициозните цели в областта на климата ще изисква насочването на възможно най-много ресурси за климатичния преход. В резултат на това всички приходи от търгове, които не са разпределени към бюджета на Съюза, следва да се използват за цели, свързани с климата.

(11) В съответствие с член 28б, параграф 3 от Директива 2003/87/ЕО Съюзът трябва да направи оценка на схемата CORSIA на ИКАО и да я прилага по целесъобразност и по начин, който е в съответствие с ангажимента на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика до 2030 г.

(12) Общото количество квоти за въздухоплаването следва да бъде консолидирано на равнището на разпределяне за полети, заминаващи от летище в ЕИП и пристигащи на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство. Разпределянето за 2024 г. следва да се основава на общото разпределяне за активните оператори на въздухоплавателни средства през 2023 г., намалено с коефициента на линейно намаление, посочен в член 9 от Директива 2003/87/ЕО. Равнището на разпределяне следва да бъде увеличено, за да се вземат предвид маршрутите, които през 2023 г. не са обхванати от СТЕ на ЕС, но влизат в нейния обхват от 2024 г. нататък.

(13) Увеличеното предлагане на квоти чрез търг от годината след влизането в сила на настоящото изменение на Директива 2003/87/ЕО следва да бъде правило за разпределянето на квоти във въздухоплаването, като се отчита способността на сектора да прехвърля увеличените разходи за CO_2.

(14) Директива 2003/87/ЕО следва също така да бъде изменена по отношение на приемливите единици за съответствие, за да се вземат предвид критериите за допустимост на единиците, приети от Съвета на ИКАО на 216-ата му сесия през март 2019 г. като съществен елемент от CORSIA. Авиокомпаниите, установени в Съюза, следва да могат да използват международни кредити за съответствие за полети до или от трети държави, за които се приема, че участват в CORSIA. За

[10] Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

да се гарантира, че прилагането на CORSIA от страна на Съюза подкрепя целите на Парижкото споразумение и предоставя стимули за широко участие в CORSIA, кредитите следва да произхождат от държави, които са страни по Парижкото споразумение и които участват в CORSIA, а двойното отчитане на кредити следва да се избягва.

(15) За да се гарантират еднакви условия за използването на международни кредити в съответствие с член 11а от Директива 2003/87/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приеме списък на кредитите, по отношение на които Съветът на ИКАО е сметнал за приемливо да бъдат използвани за целите на съответствието на CORSIA и които отговарят на горепосочените условия за допустимост. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета[11].

(16) За да се гарантира наличието на необходимите договорености за разрешаване от участващите страни, за своевременно коригиране в докладването на антропогенните емисии по източници и поглъщанията по поглътители, обхванати от национално определените приноси на участващите страни, и за избягване на двойното отчитане и нетното увеличение на глобалните емисии, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на подробни изисквания за такива договорености. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета[12].

(17) За целите на прилагането на CORSIA за полети, различни от полети, заминаващи от летище в ЕИП и пристигащи на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство, задълженията за връщане на квоти следва да бъдат намалени за операторите на въздухоплавателни средства, установени в Съюза, които изпълняват тези полети. Задълженията за връщане на квоти на операторите на въздухоплавателни средства за тези полети следва да бъдат намалени само до дела им в общите емисии от международното въздухоплаване над общите нива от 2019 г. по отношение на емисиите за периода 2021—2023 г. и над общите нива за периода 2019—2020 г. за следващите години на прилагане на CORSIA.

(18) За да се гарантират еднакви условия за включване в списъка на държавите, за които се смята, че прилагат CORSIA за целите на Директива 2003/87/ЕО съгласно член 25а, параграф 3 от посочената директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приеме и поддържа списъка на държавите, различни от държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство, за които се смята, че участват в CORSIA за целите на правото на Съюза. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.

---

11 Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр.13).

12 Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр.13).

(19) Тъй като прилагането и изпълнението на CORSIA по отношение на оператори на въздухоплавателни средства, установени извън Съюза, е предвидено единствено за държавата на произход на тези оператори на въздухоплавателни средства, прилагането на CORSIA за полети, различни от полети, заминаващи от летище в ЕИП и пристигащи на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство, означава освобождаване на операторите на въздухоплавателни средства, установени извън Съюза, от задълженията по СТЕ на ЕС за тези полети.

(20) За да се гарантира равно третиране по маршрутите, полетите до и от държави, които не прилагат CORSIA, следва да бъдат освободени от задълженията по СТЕ на ЕС или CORSIA. За да се стимулира пълното прилагане на CORSIA от 2027 г. нататък, освобождаването следва да се прилага само за емисии до 31 декември 2026 г.

(21) Полетите до и от най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави, както са определени от Организацията на обединените нации, които не прилагат CORSIA, различни от държавите, чийто БВП на глава от населението е равен или надвишава средния за Съюза, следва да бъдат освободени от задълженията по СТЕ на ЕС или CORSIA, без крайна дата за освобождаването.

(22) С цел да се осигурят еднакви условия за освобождаване на операторите на въздухоплавателни средства от изискванията за връщане, предвидени в член 12, параграф 8 от Директива 2003/87/ЕО, по отношение на емисиите от полети до и от държави, които прилагат CORSIA по по-малко строг начин в националното си право или които прилагат разпоредбите на CORSIA по начин, който не е еднакъв за всички оператори на въздухоплавателни средства съгласно член 25а, параграф 7 от посочената директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за освобождаване на установени в Съюза авиокомпании от изискванията за връщане на квоти по отношение на емисиите от полети, когато се наблюдава значително нарушаване на конкуренцията във вреда на установени в ЕС авиокомпании поради по-малко строгото прилагане или изпълнение на CORSIA в третата държава. Нарушаването на конкуренцията може да бъде причинено от по-малко стриктен подход към допустимите компенсационни кредити или от разпоредби за двойно отчитане. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.

(23) С цел осигуряване на среда на равнопоставеност за установяването на еднакви условия на конкуренция по маршрути между две различни държави, прилагащи CORSIA, когато тези държави позволяват на оператори на въздухоплавателни средства да използват единици, различни от включените в списъка, приет съгласно член 11а, параграф 8 от Директива 2003/87/ЕО, по силата на член 25а, параграф 8 от посочената директива на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, за да се позволи на операторите на въздухоплавателни средства, установени в държава членка, да използват видове единици в допълнение към списъка, приет съгласно член 11а, параграф 8, или да не бъдат обвързани от условията на член 11а, параграфи 2 и 3. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.

(24) С цел да се гарантират еднакви условия на конкуренция по маршрутите между две трети държави, които прилагат CORSIA, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от

Договора във връзка с приемането на други кредити по посочените маршрути. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество[13] от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(25) Специално внимание следва да се обърне на насърчаването на достъпността за най-отдалечените региони на Съюза. Ето защо следва да се предостави дерогация от СТЕ на ЕС за емисии от полети между летище, намиращо се в най-отдалечен регион на държава членка, и летище, намиращо се в същата държава членка.

(26) Всеобхватният подход към иновациите е важен за постигането на целите на Европейския зелен пакт и за конкурентоспособността на европейската промишленост. Това е от особено значение за сектори, които са трудни за декарбонизиране, като въздухоплаването и корабоплаването, където трябва да се внедри комбинация от оперативни подобрения, алтернативни, неутрални по отношение на климата горива и технологични решения. Ето защо държавите членки следва да гарантират, че националните разпоредби за транспониране не възпрепятстват иновациите и са технологично неутрални. Необходимите усилия в областта на научните изследвания и иновациите на равнището на ЕС се подкрепят, наред с другото, чрез рамковата програма „Хоризонт Европа“, която включва значително финансиране и нови инструменти за секторите, обхванати от СТЕ.

(27) Доколкото целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците ѝ могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

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

(1) член 3в се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заличава,

б) добавят се следните параграфи 5, 6 и 7:

[13] ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

„5. Комисията определя общото количество квоти, които да бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства за 2024 г. въз основа на общото разпределено количество квоти по отношение на оператори на въздухоплавателни средства, които са извършвали авиационни дейности, попадащи в обхвата на приложение I, през 2023 г., намалено с коефициента на линейно намаление, посочен в член 9, и публикува това количество, както и количеството безплатно разпределени квоти, което би било получено през 2024 г., ако правилата за безплатно разпределяне на квоти не бяха актуализирани.

6. По отношение на полетите, заминаващи от летище в ЕИП, които пристигат на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство, които не са обхванати от СТЕ на ЕС през 2023 г., общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства, се увеличава с равнището на разпределяне, включително безплатно разпределените квоти и квотите, предложени чрез търг, които биха били реализирани, ако бяха обхванати от СТЕ на ЕС през посочената година, намалени с коефициента на линейно намаление, посочен в член 9.

7. Чрез дерогация от член 12, параграф 2а, член 14, параграф 3 и член 16 държавите членки приемат изискванията, посочени в тези разпоредби, за изпълнени и не предприемат действия срещу операторите на въздухоплавателни средства по отношение на емисиите, реализирани до 2030 г. от полети между летище, намиращо се в най-отдалечен регион на държава членка, и летище, намиращо се в същата държава членка извън този най-отдалечен регион.“;

(2) член 3г се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. През 2024 г. 25 % от количеството квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение, съгласно публикуваното в съответствие с член 3в, се предлагат на търг.“;

б) добавят се следните параграфи 1а, 1б, 1в и 1г:

„1а. През 2025 г. 50 % от количеството квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение през посочената година, изчислено съгласно публикуваното в съответствие с член 3в, се предлагат на търг.“;

1б. През 2026 г. 75 % от количеството квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение през посочената година, изчислено съгласно публикуваното в съответствие с член 3в, се предлагат на търг.

1в. Считано от 1 януари 2027 г. цялото количество квоти, по отношение на които би било извършено безплатно разпределение през посочената година, се предлагат на търг.“;

1г. Квоти, които се разпределят безплатно, се разпределят на операторите на въздухоплавателни средства пропорционално на техния дял от проверените емисии от авиационни дейности, докладвани през 2023 г. При това изчисление се вземат предвид и проверените емисии от авиационни дейности, докладвани по отношение на полети, които са обхванати от СТЕ на ЕС от 1 януари 2023 г.“;

в) параграф 2 се заличава,

г) в параграф 3 първото изречение се заменя със следното:

„На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 за допълнение на настоящата директива по отношение на подробните условия за предлагането чрез търг от държавите членки на квоти за авиационни емисии в съответствие с параграфи 1, 1а, 1б, 1в и 1г от настоящия член, включително реда и условията за прехвърляне на дял от приходите от такива търгове към общия бюджет на Съюза.“;

д) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Държавите членки определят как да се използват приходите, получени от предлагането на квотите чрез търг по настоящата глава, с изключение на приходите, определени като собствени ресурси в съответствие с член 311, параграф 3 от Договора и записани в общия бюджет на Съюза. Държавите членки използват приходите, получени от предлагането на квотите чрез търг, в съответствие с член 10, параграф 3.“;

(3) членове 3д и 3е се заличават;

(4) в член 6, параграф 2 буква д) се заменя със следното:

„д) задължение за връщане на квоти, равни на общото количество емисии от инсталацията за всяка календарна година, като това е проверено в съответствие с член 15, в рамките на четири месеца след приключване на дадената година.“;

(5) член 11а се изменя, както следва:

а) параграфи 1—3 се заменят със следното:

„1. При спазване на параграфи 2 и 3 от настоящия член операторите на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка, могат да използват следните единици, за да изпълнят задълженията си, определени в член 12, по отношение на емисиите от полети до и от държави, които са изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3:

б) кредити, разрешени от страните, участващи в механизма, създаден съгласно член 6, параграф 4 от Парижкото споразумение;

в) кредити, одобрени от страните, участващи в програми за кредитиране, които са приети за допустими от Съвета на ИКАО, както е посочено в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 8;

г) кредити, разрешени по силата на споразумения между страните съгласно параграф 5;

д) кредити, издадени във връзка с проекти на равнището на Съюза съгласно член 24а.

2. Единиците, посочени в параграф 1, букви а) и б), могат да се използват, ако са изпълнени следните условия:

а) те произхождат от държава, която е страна по Парижкото споразумение към момента на използването;

б) те произхождат от държава, която е посочена в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, като участваща в Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване

(CORSIA). Това условие не се прилага по отношение на емисиите преди 2027 г., нито се прилага по отношение на най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави, както са определени от Организацията на обединените нации, с изключение на държавите, чийто БВП на глава от населението е равен или надвишава средния за Съюза.

3. Единиците, посочени в параграф 1, букви а), б) и в), може да се използват, ако са налице договорености за издаване на разрешение от участващите страни, ако е направено своевременно коригиране в докладването на антропогенните емисии по източници и поглъщанията по поглътители, обхванати от национално определените приноси на участващите страни, и ако се избягва двойното отчитане и нетното увеличение на глобалните емисии.

Комисията приема актове за изпълнение за определяне на по-подробни изисквания за договореностите, посочени в първа алинея, които могат да включват изисквания за докладване и регистриране, както и за изброяване на държавите или програмите, които прилагат тези договорености. Договореностите отчитат гъвкавостта, предоставена на най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.“;

а) параграф 4 се заличава;

б) добавя се следният параграф 8:

„8. Комисията приема акт за изпълнение, в който се изброяват кредитите, които са били приети за допустими от Съвета на ИКАО и които отговарят на условията, определени в параграфи 2 и 3. Комисията актуализира този списък по целесъобразност. Актът за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.“;

(6) член 12 се изменя, както следва:

а) параграф 6 се заменя със следното:

„6. В съответствие с методиката, установена в делегирания акт, посочен в параграф 7, всяка година държавите членки изчисляват компенсирането за предходната календарна година по смисъла на международните стандарти и препоръчителни практики на ИКАО за опазване на околната среда във връзка със Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване, различно от прилаганото по отношение на полети, заминаващи от летище в ЕИП, които пристигат на летище в ЕИП, в Швейцария или в Обединеното кралство, и до 30 ноември всяка година информират операторите на въздухоплавателни средства, които отговарят на всички посочени по-долу условия, относно размера на компенсирането:

а) операторът на въздухоплавателни средства притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или е регистриран в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка;

б) той произвежда годишни емисии на CO_2 над 10 000 тона от използването на въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, които изпълняват полети, обхванати от приложение I, различни от тези, които заминават и пристигат в същата

държава членка (включително най-отдалечените региони на същата държава членка), считано от 1 януари 2019 г.

За целите на първа алинея, буква б) не се вземат предвид емисиите на CO_2 от следните видове полети:

i) държавни полети;

ii) полети с хуманитарни цели;

iii) полети за медицински цели;

iv) военни полети;

v) полети за гасене на пожари.“;

б) добавят се следните параграфи 7 и 8:

„7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23, за да допълва настоящата директива, като определя методиката за изчисляване на задълженията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства.

8. По отношение на полетите до, от и между държавите, които са изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, операторите на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или които са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка, отменят единиците, посочени в член 11а, само по отношение на количеството, за което тази държава членка е изпратила уведомление за съответната календарна година. Отмяната се извършва до 31 януари 2025 г. за емисиите в периода 2021—2023 г., до 31 януари 2028 г. за емисиите в периода 2024—2026 г., до 31 януари 2031 г. за емисиите в периода 2027—2029 г., до 31 януари 2031 г. за емисиите в периода 2027—2029 г., до 31 януари 2034 г. за емисиите в периода 2030—2032 г. и до 31 януари 2037 г. за емисиите в периода от 2033—2035 г.“;

(7) в член 18а, параграф 3, буква б) се заменя със следното:

„б) от 2024 година нататък, поне веднъж на две години актуализира списъка, като добавя операторите на въздухоплавателни средства, които след датата на последната актуализация са извършвали авиационна дейност, включена в списъка в приложение I.“;

(8) член 23 се изменя, както следва:

а) параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3г, параграф 3, член 10, параграф 4, член 10а, параграфи 1 и 8, член 10б, параграф 5, член 12, параграф 7, трета алинея, член 19, параграф 3, член 22, член 24, параграф 3, член 24а, параграф 1, член 25а, параграф 1 и член 28в, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от 8 април 2018 г.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 3г, параграф 3, член 10, параграф 4, член 10а, параграфи 1 и 8, член 10б, параграф 5, член 12, параграф 7, трета алинея, член 19, параграф 3, член 22, член 24, параграф 3, член 24а, параграф 1, член 25а, параграф 1 и член 28в, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се

прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.“;

б) параграф 6 се заменя със следното:

„6. Делегиран акт, приет съгласно член 3г, параграф 3, член 10, параграф 4, член 10а, параграфи 1 и 8, член 10б, параграф 5, член 12, параграф 6, трета алинея, член 19, параграф 3, член 22, член 24, параграф 3, член 24а, параграф 1, член 25а, параграф 1 и член 28в, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;

(9) в член 25а се добавят следните параграфи 3—9:

„3. Комисията приема акт за изпълнение, в който се изброяват държавите, различни от държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство, за които се приема, че прилагат CORSIA за целите на настоящата директива, с референтни стойности за 2019 г. за периода 2021—2023 г. и референтни стойности 2019—2020 г. за всяка следваща година. Актът за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.

4. По отношение на емисиите от полети до или от държави, които са изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3, от операторите на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава, посочена в акта, или които са регистрирани в такава държава, не се изисква да отменят единици за емисии.

5. По отношение на емисиите, генерирани до 31 декември 2026 г. от полети между ЕИП и държави, които не са изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3, различни от полети до Швейцария и Обединеното кралство, от операторите на въздухоплавателни средства не се изисква да отменят единици.

6. По отношение на емисиите от полети до и от най-слабо развитите държави и развиващите се малки островни държави, както са определени от Организацията на обединените нации, различни от изброените в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3, от операторите на въздухоплавателни средства не се изисква да отменят единици.

7. Ако Комисията установи, че е налице значително нарушаване на конкуренцията, което е във вреда на операторите на въздухоплавателни средства, които притежават свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или са регистрирани в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка, Комисията се оправомощава да приема актове за изпълнение, за да освободи тези оператори на въздухоплавателни средства от изискванията за връщане на квоти, определени в член 12, параграф 8, по отношение на емисиите от полети до и от такива държави. Нарушаването на конкуренцията

може да бъде причинено от прилагането на CORSIA от трета държава по по-малко строг начин в националното ѝ право или на прилагане на разпоредбите на CORSIA по начин, който не е еднакъв за всички оператори на въздухоплавателни средства. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.

8. Ако оператор на въздухоплавателно средство, който притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или е регистриран в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка, изпълнява полети между две различни държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3, включително полети между Швейцария, Обединеното кралство и държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 3, и тези държави позволяват на операторите на въздухоплавателни средства да използват единици, различни от включените в списъка, приет съгласно член 11а, параграф 8, Комисията се оправомощава да приема актове за изпълнение, с които разрешава на съответните оператори на въздухоплавателни средства да използват единици в допълнение към тези от списъка или да не бъдат обвързани от условията на член 11а, параграфи 2 и 3 по отношение на такива полети. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22а, параграф 2.“;

(10) В таблицата в приложение I след първия абзац на вписването „Въздухоплаване“, в колона „Дейности“ се вмъква следният текст:

„Полети между летища, разположени в две различни държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3, от оператори на въздухоплавателни средства, които отговарят на всички посочени по-долу условия:

а) операторът на въздухоплавателни средства притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, или е регистриран в държава членка, включително в най-отдалечените региони, зависимите територии и териториите на тази държава членка;

б) той произвежда годишни емисии на CO_2 над 10 000 тона от използването на въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, които изпълняват полети, обхванати от приложение I, различни от тези, които заминават и пристигат в същата държава членка (включително най-отдалечените региони на същата държава членка), считано от 1 януари 2019 г. За целите на настоящата точка не се вземат предвид емисиите от следните видове полети: i) държавни полети; ii) полети с хуманитарни цели; iii) полети за медицински цели; iv) военни полети; v) полети за гасене на пожари.“.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 31 декември 2023 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, 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.

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

Член 3

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

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*