

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 22.4.2008
COM(2008) 221 окончателен

2006/0304 (COD)

**СЪОБЩЕНИЕ ОТ КОМИСИЯТА
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО

относно

общата позиция на Съвета относно приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността

**СЪОБЩЕНИЕ ОТ КОМИСИЯТА
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО

относно

общата позиция на Съвета относно приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността

(текст от значение за ЕИП)

1. КОНТЕКСТ

Дата на предаване на предложението на Европейския парламент и на Съвета (документ COM(2006)818 окончателен – 2006/0304COD): 20 декември 2006 г.

Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет: 31 май 2007 г.

Дата на становището на Комитета на регионите: 10 октомври 2007 г.

Дата на становището на Европейския парламент на първо четене: 13 ноември 2007 г.

Дата на приемане на общата позиция (единодушно): 18 април 2008 г.

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

Целта на настоящото предложение е да се занимае с растящото въздействие върху изменението на климата, дължащо се на авиацията, като се включи авиацията в схемата на Общността за търговия с емисии. То е част от всестранен подход за намаляване на въздействието на авиацията върху климата, посочено в документ COM (2005)459 окончателен от 27 септември 2005 г.

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

3.1 Общи бележки

Европейският парламент е дал становището си на първо четене на 13 ноември 2007 г. Комисията прие изцяло, частично или по принцип 22 от 59-те изменения, направени от Европейския парламент на първо четене. Единадесет от тези 22 изменения вече са поне частично отразени в общата позиция.

Комисията прие изменения, било изцяло, по принцип или частично, които биха пояснили контекста на предложението и не променят общата цел на предложението. Те

включват промени в категориите за специалните видове полети, които са изключени от схемата.

Комисията отхвърли измененията, които биха променили характера на предложението, като например изменения, които биха ограничили способността на авиационния сектор да купува квоти от други сектори, включени в схемата на Общността за търговия с емисии. Тя също отхвърли изменения, които са технически неосъществими или ненужно затруднителни от административна гледна точка.

Комисията счита, че общата позиция не изменя подхода или целите на предложението и поради тази причина може да я подкрепи в тази ѝ форма.

3.2. Подробни коментари

3.2.1. Изменения, направени от Парламента, приети от Комисията и включени изцяло, частично или по принцип в общата позиция

Изменения **14**, **76**, **30**, **40**, **47**, **49**, **51**, **52**, и **53** бяха включени в общата позиция с леко променена езикова формулировка. Изменение **30** представлява полезно разяснение и е в съгласие с член 18 от директивата и бе изцяло включено в общата позиция на Съвета. Изменения **76** и **14** засягат използването на състезателно наддаване и са включени дотолкова, доколкото се позовават изрично на използването на приходите от състезателно наддаване за смекчаване на измененията в климата в ЕС и в трети страни и доколкото такива мерки биха могли да се използват за насърчаване на екологосъобразен транспорт. Изменение **40** е приемливо, тъй като то би гарантирало, че разпоредбите относно използването на „сертифицирани намаления на емисии“ (CER)/„единици намаление на емисии“ (ERU) от оператори на въздухоплавателни средства ще бъде в съгласие с разпоредбите, прилагани в други сектори от 2013 г. Изменение **47** бе включено дотолкова, доколкото би осигурило заличаването на механизма за превръщане от предложението на Комисията. Изменение **49** цели да изпрати сигнал, че ЕС е готов да постигне заедно с останалия свят споразумение за справяне с емисиите от авиацията и да адаптира тази схема към правилата на общата схема, договорена с трети страни. Духът на това изменение е отразен в общата позиция. Изменение **51** е включено в общата позиция дотолкова, доколкото то би изисквало полетите на държавните глави на държавите от ЕС да бъдат включени в схемата. Изменения **52** и **53** са включени, тъй като общата позиция осигурява изключването на полети за издирване и спасяване, полети за борба с пожари, полети с хуманитарна цел и за спешно медицинско обслужване. Изменения **70** и **79** бяха включени дотолкова, доколкото общата позиция изключваше полети за проверка, тестване или сертифициране на въздухоплавателни апарати или въздушно или наземно оборудване.

3.2.2. Изменения на Парламента, които са отхвърлени от Комисията, но са включени изцяло, частично или принципно в общата позиция

Пет изменения, които бяха отхвърлени от Комисията, са включени изцяло, частично или принципно в общата позиция.

Изменение **13** бе прието, доколкото общата позиция на Съвета включва позоваване на целта от 20 процента в съображенията. Комисията е съгласна секторът на авиацията да допринася за общото целево намаляване на емисиите в ЕС от 20 до 30 процента в сравнение с нивата от 1990 г.

Духът на изменения **22**, **28** и **33**, които се отнасят до необходимостта от резерв за нови участници в сектора на авиацията, бе включен в общата позиция посредством включването на нов член 3е, осигуряващ специален резерв за нови оператори на

въздухоплавателни средства и оператори на въздухоплавателни средства, които се увеличават значително.

Изменение 78 е включено в общата позиция дотолкова, доколкото би осигурило включването на всички полети до и от летища на ЕС в схемата по-скоро от началото, отколкото на етапи, както е в предложението на Комисията.

3.2.3. Изменения на Парламента, които Комисията прие изцяло, частично или принципно, но не са включени в общата позиция

Изменения 1, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 35, 45, 17 и 65 бяха приети частично или по принцип от Комисията, но не бяха включени. Те се отнасят основно до незначителни изменения в съображенията.

3.2.4. Изменения, направени от Парламента, които са отхвърлени от Комисията и Съвета и не са включени в общата позиция

Тези изменения, които се отнасят по-специално до дефинициите в предложението, ограничение върху използването от операторите на въздухоплавателни средства на квоти от други сектори, множител, който да взема предвид въздействието от авиацията, причинено от различни от въглеродния двуокис парникови газове и въвеждането на лимит за тегло за освобождаване от схемата, не бяха приемливи за Комисията или Съвета и не са включени в общата позиция.

3.2.5. Промени, внесени от Съвета в предложението

Съветът предложи следните основни промени в предложението на Комисията.

Начало: Общата позиция на Съвета предвижда всички полети да бъдат включени в схемата от 2012 г. Следователно, той премахва разпоредбата в предложението на Комисията полетите между летищата в ЕС да бъдат включени през 2011 г. Макар че Комисията би предпочела първоначалното си предложение за поетапен подход, тя може да приеме и едноетапен. Комисията би желала схемата да стартира възможно най-скоро. Все пак, като се вземе предвид вероятният срок, необходим още за съгласуване на законодателството и за прилагане на мерките за изпълнение, и фактът, че всички полети ще бъдат включени на една и съща дата, 2012 г. е приемлива за Комисията.

Приходи от състезателното наддаване Предложението на Комисията предвиждаше приходите от състезателното наддаване за квоти да се използват за смекчаване на и адаптиране към измененията в климата и за покриване на разходите за управление на схемата. Комисията изказва съжаление, че общата позиция отслабва тази формулировка, като споменава само, че приходите от състезателното наддаване би трябвало да се използват за тези цели.

Преглед на таваните: Общата позиция включва разпоредба за Комисията да прегледа функционирането на директивата по отношение на авиационните дейности до 1 юни 2015 г. Това включва съобразяване за степента, до която общото количество квоти, което се разпределя към операторите на въздухоплавателни средства, следва да бъде съкратено, с оглед на съвкупните цели за намаляване на емисиите. Комисията е съгласна, че подобен преглед е уместен.

Взаимодействие с мерки за трети страни: Предложението на Комисията предвижда полетите от трети страни да се освобождават, ако те изпълняват еквивалентни мерки в тези страни. Общата позиция на Съвета предвижда по-гъвкав подход за откриване на най-добрия вариант за осигуряване на взаимодействие между схемата на Общността и мерките, предприети в дадена трета страна. Комисията подкрепя този подход.

Ниво на състезателно наддаване: Комисията предложи в периода преди 2013 г. процентът на квоти в сектора на авиацията, за който ще се наддава състезателно, да представлява средния процент, предложен от държавите-членки, които включат състезателното наддаване в своите национални разпределителни планове. Въз основа на текущата информация, която е на разположение на Комисията, относно плановете за състезания с наддаване, средно претегленият процент би бил около 7—8%. Комисията все още счита, че първоначалното ѝ предложение би било най-добрият вариант. Числото от 10 процента, включено в общата позиция на Съвета, е приемливо за Комисията, защото на практика то не води до неправомерни разлики при третирането на авиацията спрямо третирането на други стопански сектори по отношение на разпределението на квоти чрез състезателно наддаване.

Предложението на Комисията предвиждаше при определяне на нивата на състезателно наддаване да се вземе предвид общият преглед на Директива 2003/87/ЕО. Общата позиция на Съвета предвижда за бъдещи периоди делът на състезателно наддаване да бъде увеличен като част от общия преглед на Директива 2003/87/ЕО. Това е приемливо за Комисията. Предложението на Комисията за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел подобряване и разширяване на системата за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността (СОМ(2008) 16 окончателен) предвижда „авиацията следва да подлежи по-скоро на същото отношение, както останалите отрасли, които получават преходни безплатни квоти, отколкото на това на производителите на електроенергия. Това означава, че през 2013 г. 80 % от квотите следва да се отпускат безплатно, а след 2013 г. безплатното разпределение за авиацията трябва да намалява всяка година с равни количества до пълното прекратяване на тази практика през 2020 г.“

Уточняване на разпоредбите за относителната стойност: Общата позиция уточнява стойностите на полезния товар и разстоянието, използвани за изчисление на тонкилометрите, изминати от всеки оператор на въздухоплавателно средство, които представляват основата за определяне на реперната стойност, използвана за разпределяне на безплатни квоти. Стойността по подразбиране на теглото на всеки пътник и неговия регистриран багаж се увеличава на 110 kg, а също така се добавят 95 km към разстоянието по най-късата дъга. Комисията изказва съжаление, че Съветът не прие предложената относителна стойност, но за да се стигне до споразумение, може да приеме този подход.

Планове за мониторинг и докладване: Общата позиция въвежда допълнително изискване за държавите-членки да се погрижат операторите на въздухоплавателни средства да предадат планове за мониторинг, посочващи мерки за контролиране и докладване на данни за емисиите и тонкилометрите. Комисията счита, че това допълнително изискване ще бъде полезно за подsigуряване, че всички оператори на въздухоплавателни средства са наясно с изискванията за мониторинг, които са в сила за тях по схемата.

Специален резерв: Общата позиция на Съвета съдържа нов член, предвиждащ създаването на специален резерв от нови оператори на въздухоплавателни средства и оператори на въздухоплавателни средства, които се разрастват значително (с повече от 18 % годишно през годините след базовата година, използвана за разпределение на квоти за оператори на въздухоплавателни средства). Новият член предвижда 3 % от квотите да се оставят в резерва и за извънредно разпределение на квотите въз основа на същата система за реперна стойност, както е предложена в първоначалното разпределение на квоти. Въпреки че Комисията би предпочела да не прави никаква

специална разпоредба за нови участници, може да приеме новия член, тъй като той съдържа достатъчно гаранции, че въздействието му е ограничено и че не противоречи на методиката за разпределение, посочена в предложението на Комисията.

Превръщане на авиационните квоти: Тъй като емисиите на международната авиация не са включени в ангажиментите на държавите-членки по Протокола от Киото, квотите, разпределени за сектора на авиацията, могат да се използват само за спазване от операторите на въздухоплавателни средства. Това е необходимо за запазване на целостта на отчетната система, която осигурява квоти, които се прикрепят към Предписаните емисионни единици (ПЕЕ) в периода 2008—2012 г. Предложението на Комисията обаче включваше разпоредба, която би дала възможност на операторите на въздухоплавателни средства да превръщат квотите си в такива квоти, които биха могли да се използват от други оператори. В общата позиция изразеното мнение бе да се заличи тази разпоредба. Макар и Комисията да предпочита да включи разпоредба за превръщане на квоти, заличаването на тази разпоредба се счита за приемливо за улесняване на споразумение.

Разпоредби за прилагане: Съветът предложи допълнителни мерки за прилагане с оглед да се гарантира, че когато оператор не спази задълженията по схемата и мерките за прилагане, използвани от държавата-членка, са изчерпани, държавата-членка може да поиска от Комисията да реши да наложи оперативна забрана на ниво на Общността върху оператора на въздухоплавателни средства. Мерките за прилагане са съществени за гарантиране, че схемата е ефективна при намаляване на въздействието върху измененията в климата, дължащи се на авиацията. Допълнителният член укрепва механизмите за прилагане по схемата и представлява демотивиращо средство против неспазване. Следователно, Комисията се съгласява с включването на допълнителните разпоредби.

Освобождаване de minimis: Общата позиция съдържа няколко промени към изключенията в предложението. Най-значимата от тях е включването на изключение *de minimis*, което ще изключи търговски оператори, обслужващи по-малко от 243 полета за период от три последователни четиримесечни периода. Комисията подкрепя такава изключение *de minimis*, което ще изключи провеждащите рядко полети до ЕС и което, по-специално, има потенциала за помогне на онези, които развиват авиолинии от държави с най-слабите връзки до ЕС.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Промените, направени от Съвета, са приемливи за Комисията, тъй като те са съвместими с целта за намаляване на изменението в климата, дължащо се на емисиите от авиацията и доразвиват предложението на Комисията. Следователно Комисията може да приеме общата позиция.