



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.5.2020 г.
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се приеме 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 (CORSA) от 1 януари 2021 г. и за избрания вариант за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г.

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решение за определяне на позицията, която трябва да се вземе от името на Съюза в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на доброволното участие в Схемата за компенсиране и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване (CORSIA) от 1 януари 2021 г., както и относно избрания вариант за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Чикагската конвенция и Парижкото споразумение

Чикагската конвенция (наричана по-долу „Конвенцията“) има за цел да регламентира международния въздушен транспорт. Тя влезе в сила на 4 април 1947 г. и с нея беше създадена Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Парижкото споразумение беше прието на Конференцията на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата през декември 2015 г., чиято цел е да се ограничи повишаването на температурата в световен мащаб значително под 2°C в сравнение с нивата от преиндустриалния период и да се продължат усилията за ограничаване на повишаването на температурата до 1,5°C. Всички сектори на икономиката следва да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително международното въздухоплаване.

Всички държави — членки на ЕС, са страни и по двете споразумения. ЕС и неговите държави членки са страни по Парижкото споразумение и съвместно са поели ангажимент да намалят своите емисии на парникови газове.

2.2. Международна организация за гражданско въздухоплаване

Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) е специализирана агенция на Организацията на обединените нации. Целите и задачите на организацията са да развива принципите и техниките на международното въздухоплаване и да насърчава планирането и развитието на международния въздушен транспорт. ЕС е ad hoc наблюдател в много от органите на ИКАО (Събранието и други технически органи).

2.3. Схемата за компенсиране и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване (CORSIA)

Международните стандарти и препоръчителни практики (СПП), Опазване на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване (CORSIA) — бяха приети като приложение 16, том IV към Чикагската конвенция от Съвета на ИКАО на 214^{ото} му заседание на 27 юни 2018 г.

Изискванията за мониторинг, докладване и проверка (МДП), свързани с емисиите на въглероден диоксид (CO₂) от международни полети съгласно приложение 16, том IV, се прилагат от 1 януари 2019 г. Изискванията за компенсиране на емисиите на CO₂ съгласно приложение 16, том IV ще се прилагат от 1 януари 2021 г.

В глава 3, параграфи 3.1.3 и 3.2.1 и допълнение 1 („Административни процедури“) към приложение 16, том IV от държавите се изисква да уведомят ИКАО до 30 юни 2020 г.

- за тяхното решение за доброволно участие или за прекратяване на доброволното участие, считано от 1 януари 2021 г.¹;
- за това кой вариант са избрали за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г.

2.4. Схемата на ЕС за търговия с емисии

Секторът на въздухоплаването е включен в схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) от 2012 г. насам². СТЕ на ЕС обхващаше емисиите от полети, които кацат и излитат от Европейското икономическо пространство (ЕИП), включително от и до трети държави. Въпреки това, за да се даде тласък в рамките на международната организация за гражданско въздухоплаване и да се улесни напредъкът към глобален подход за справяне с емисиите от международното въздухоплаване, Съюзът прие временни дерогации за ограничаване на географския обхват, така че да се обхванат само полетите в рамките на ЕИП, като по този начин се изключат полетите извън ЕИП в очакване на международните развия³.

Последното преразглеждане на Директива 2003/87/ЕО през 2017 г. отразява разбирането, формулирано в член 28б, че CORSIA ще бъде взета предвид чрез изменение на схемата, уреждаща СТЕ на ЕС, при условие че се извърши оценка на ключовите характеристики на CORSIA, включително по отношение на участието, и че това следва да бъде постигнато по начин, който е в съответствие с целта на ЕС в областта на климата за 2030 г. (в съответствие с принципа за неотстъпление съгласно Парижкото споразумение⁴).

3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА

3.1. Контекст

Съюзът е силен поддръжник на глобалната, основана на пазара мярка на ИКАО за емисиите от международното въздухоплаване, CORSIA, която допринася за справяне с изменението на климата. Подкрепата на Съюза е доказана, наред с другото, от

¹ Параграф 3.1.3 се отнася за „включване на държавата в документа на ИКАО, озаглавен „Държави по CORSIA сред двойките държави по глава 3“. Параграфът съдържа бележка, в която се посочва, че въпросният документ съдържа записи на „държави, които доброволно са заявили желание да участват по време на периодите на спазване на изискванията от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2026 г.“. Следва също да се отбележи, че в допълнение 1 от държавите се изисква да уведомяват ИКАО за всяко решение за прекратяване на доброволното участие до 30 юни всяка година, предшестваща годината на прекратяване на доброволното участие.

² 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.

³ В случай че до декември 2023 г. Европейският парламент и Съветът не приемат изменение на Директивата за СТЕ на ЕС, след това СТЕ на ЕС за въздухоплаването ще се върне автоматично към първоначалния си обхват, а именно да обхваща всички полети, заминаващи от летища в държавите — членки на ЕС, и от всички държави от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ) и пристигащи на други летища в държави от ЕС/ЕАСТ или на трети държави, и пристигащите полети, ако не са освободени чрез делегирано законодателство, на летища в ЕС/ЕАСТ от трети държави.

⁴ Член 3 от Парижкото споразумение.

Европейския парламент и Съвета, които измениха СТЕ на ЕС три пъти, за да се улесни напредъкът в рамките на ИКАО.

Въпреки че първоначалната цел на CORSIA е ограничена до компенсиране на нарастването на емисиите от 2020 г., е важно да се подкрепи първоначалният напредък и да се допринесе за адекватно участие в интерес на постигането на нейната цел.

С Решение (ЕС) 2016/915 на Съвета⁵ се определя позицията на Съюза по отношение на международния инструмент, който трябва да бъде изготвен в рамките на органите на ИКАО и който има за цел да доведе до прилагането от 2020 г. на единна глобална пазарна мярка за емисиите от международното въздухоплаване.

Целта на Регламент (ЕС) № 2017/2392⁶ е по-специално „подготовка за изпълнението на глобална, основана на пазара мярка от 2021 година“. Както беше посочено в Регламента: „за да започне тя [мярката] да функционира, ще бъде необходимо членуващите в ИКАО държави да предприемат вътрешни мерки“.

В член 28б от Директива 2003/87/ЕО (Директивата за СТЕ)⁷ е установено, че „[в] срок от 12 месеца от приемането на съответните инструменти от ИКАО и преди въвеждането в действие на глобалната, основана на пазара мярка, Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, в който разглежда по какъв начин тези инструменти могат да бъдат въведени в правото на Съюза чрез преразглеждане на настоящата директива. Когато е целесъобразно, в този доклад Комисията разглежда и правилата, приложими за полетите в рамките на ЕИП. В доклада се анализират също така амбицията и цялостната екологосъобразност на глобалната, основана на пазара мярка, 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.“

С Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета⁸ беше определена позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на ИКАО по отношение на първото издание на СПП относно CORSIA във връзка с различията, за които трябва да бъде уведомено. В съответствие с това решение държавите членки уведомиха за различия с ИКАО, като подчертаха различията между СТЕ на ЕС и CORSIA (тъй като те са съответно основани на маршрути и основани на държави схеми) и че прилагането от ЕС на CORSIA ще се осъществи чрез преразглеждане на СТЕ на ЕС съгласно договореното при последното ѝ

⁵ 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 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.

⁶ Регламент (ЕС) 2017/2392 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2017 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за изпълнението на глобална, основана на пазара мярка от 2021 година, ОВ L 350, 29.12.2017 г., стр. 7.

⁷ Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета, (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

⁸ 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.

преразглеждане от 2017 г.⁹ Целта беше да се запазят достиженията на правото на ЕС и бъдещото политическо пространство, както и равнището на амбиция на ЕС в областта на климата.

На 4 март 2020 г. Комисията прие предложение за „Европейски законодателен акт за климата“¹⁰, съгласно което Съюзът ще бъде обвързан с цел за неутралност по отношение на климата в Съюза до 2050 г. с намерението да се постигне дългосрочната цел по отношение на температурата, посочена в член 2 от Парижкото споразумение. Предложението се основава на заключението, че са нужни допълнителни действия и всеки сектор ще трябва да даде своя принос, тъй като се очаква сегашните политики да намалят емисиите на парникови газове само с 60 % до 2050 г., а остава да се направи още много до постигането на неутралност по отношение на климата.

И накрая, Съюзът многократно е изразявал политически ангажимент за прилагане на CORSIA от началото на нейната пилотна фаза. При последния случай изявлението от името на ЕС и неговите държави членки на 40^{-ата} сесия на Събранието на ИКАО през 2019 г. послужи, от една страна, да се посочи, че Съюзът ще запази своето политическо пространство и амбиция в областта на климата по отношение на прилагането на CORSIA чрез СТЕ на ЕС и, от друга страна, да се заяви, че Съюзът и неговите държави членки продължават „решително да подкрепят CORSIA“ и остават „изцяло ангажирани с прилагането ѝ от началото на пилотната фаза“. Съюзът непрекъснато припомня необходимостта от запазване на съответното законодателство на ЕС и амбицията в областта на климата, в съответствие със СТЕ на ЕС, съгласно последния ѝ преработен вариант, и отново повтори това при подаденото различие през 2018 г., както и в изявлението на ЕС, направено на 40^{-ата} сесия на Събранието на ИКАО. Оттогава Европейският парламент призовава Комисията и държавите членки да гарантират законодателната автономия на ЕС при изпълнението на Директивата за СТЕ¹¹.

3.2. Предложена позиция

Преди крайния срок, определен със СПП на CORSIA на 30 юни 2020 г., е необходимо да се приеме позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, за да се даде възможност на държавите членки да представят необходимите уведомления.

По първия въпрос — т.е. уведомяване за всяко решение за доброволно участие или за прекратяване на доброволното участие от 1 януари 2021 г., — като се има предвид политическият ангажимент, многократно поеман от Съюза и вече признат от ИКАО, очакваните ползи за околната среда и международния транспорт, свързани с CORSIA, и липсата на жизнеспособна алтернатива на световно равнище, се предлага държавите членки да уведомяват за доброволното си участие от началото на пилотната фаза на 1 януари 2021 г. Уведомяването ще зависи от различията, подадени през 2018 г., в съответствие с Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета, както и от евентуални бъдещи различия, и няма да засяга преразглеждането на СТЕ на ЕС, както беше договорено

⁹ Регламент (ЕС) 2017/2392 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2017 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за изпълнението на глобална, основана на пазара мярка от 2021 година, ОВ L 350, 29.12.2017 г., стр. 7.

¹⁰ Предложение на Комисията за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата) от 4.3.2020 г., COM(2020) 80.

¹¹ Резолюция на Европейския парламент от 28 ноември 2019 г. на Конференцията на ООН по изменението на климата през 2019 г. в Мадрид, Испания (COP 25), P9_TA(2019)0079.

през 2017 г., и амбициите на ЕС в областта на климата, както и Директивата за енергията от възобновяеми източници¹².

По втория въпрос — т.е. уведомяването за варианта, избран за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г. — се предлага да се избере вариантът, при който за изчислението се вземат предвид емисиите за всяка година от пилотната фаза — съответно емисиите от 2021, 2022 и 2023 г., а не вариантът, при който за всяка съответна година се вземат емисиите от 2020 г. При този подход се вземат предвид очакваните ползи в областта на околната среда и на международния транспорт, необходимостта от осигуряване на стимули за операторите за намаляване на тяхното въздействие върху околната среда и значението на ранните действия, като същевременно се вземат под внимание и размерът на свързаните с компенсирането потенциални разходи за европейските оператори и всяко въздействие върху тяхната международна конкурентоспособност. Действително, в сравнение с варианта 2020 г. да се избере за базова година, посочването на 2021, 2022 и 2023 г. като базови следва да доведе до по-голяма екологична ефективност. Това се дължи на факта, че емисиите от международното въздухоплаване се очаква да бъдат по-високи през 2021, 2022 и 2023 г., отколкото през 2020 г., не на последно място поради значителното въздействие на пандемията от COVID-19 върху въздушното движение и емисиите.

В този контекст е необходимо да се гарантира, че настоящите и възможните бъдещи различия между правото на Съюза и CORSIA са надлежно взети предвид. Следователно в посоченото по-горе уведомление следва да се включва посочване на различието, за което има уведомление въз основа на Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета. Тъй като това различие, доколкото все още е от значение, се отнася само до предоставянето на компетентност на държавите по отношение на различните оператори, поради някои различия в концепцията между CORSIA и СТЕ на ЕС, в горепосоченото уведомление следва също така да се запази възможността за уведомяване за допълнителни различия.

4. СЪГЛАСУВАНОСТ С ДРУГИ ПОЛИТИКИ НА СЪЮЗА

Предлаганото решение е съгласувано с други политики на Съюза, по-специално тези в областта на енергетиката, околната среда и транспорта, и ги допълва. В него се припомня връзката между участието в CORSIA и преразглеждането на Директивата за СТЕ на ЕС от Европейския парламент и Съвета, както е посочено в Регламент 2017/2392. Комисията обаче все още не е представила доклада, предвиден в член 28б от Директивата за СТЕ, и, в по-общ план, бъдещото решение на законодателя в тази област все още не е известно. Следователно това уведомление трябва да се разглежда като междинна стъпка, като се имат предвид глава 3, параграфи 3.1.3 и 3.2.1 и допълнение 1 към приложение 16, том IV към Чикагската конвенция.

За да се гарантира, че тази междинна стъпка не засяга бъдещи решения относно политиката на съзаконодателите, уведомлението трябва да включва позоваване на различието, за което вече има уведомление в съответствие с Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета, и възможността за уведомяване за други допълнителни различия, както е посочено по-горе.

¹² Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници, ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82.

5. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

5.1. Процедурно правно основание

5.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) са предвидени 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, без значение дали Съюзът е член на органа или страна по споразумението¹³.

5.1.2. Прилагане в конкретния случай

Съгласно глава 3, параграфи 3.1.3 и допълнение 1 („Административни процедури“) към приложение 16, том IV към Конвенцията, държавите са длъжни да уведомят ИКАО до 30 юни 2020 г. за тяхното решение за доброволно участие или за прекратяване на доброволното участие, считано от 1 януари 2021 г., и за това кой вариант са избрали, в съответствие с параграф 3.2.1 от приложение 16, том IV, за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г.

От тези разпоредби следва, че определени правни действия на CORSIA, приети с решение на Съвета на ИКАО — орган, създаден по силата на споразумение, зависят от подаването на съответните уведомления до ИКАО и от условията на тези уведомления. Поради това приемането на позиция на Съюза по отношение на тези уведомления попада в обхвата на член 218, параграф 9 от ДФЕС.

5.2. Материалноправно основание

В съответствие с член 192, параграф 1 и член 191 от ДФЕС Европейският съюз допринася за постигането, наред с другото, 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.

5.2.1. 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 изискваното от основната или преобладаващата цел или част.

5.2.2. Прилагане в конкретния случай

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

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

¹³ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, С-399/12, EU:C:2014:2258, т. 64.

5.3. Заключение

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

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се приеме 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 (CORSA) от 1 януари 2021 г. и за избрания вариант за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г.

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 беше създадена Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).
- (2) Всички държави — членки на Съюза, са договарящи страни по конвенцията и членове на ИКАО, докато Съюзът има статут на наблюдател в определени органи на ИКАО.
- (3) На 21^{-ата} Конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата през декември 2015 г. беше прието Парижкото споразумение, чиято цел е да се ограничи повишаването на температурата в световен мащаб значително под 2°C в сравнение с нивата от предииндустриалния 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 постигането на ограничаването на емисиите.
- (4) През 2016 г. на 39^{-ото} събрание на ИКАО през 2016 г. с Резолюция А39-3 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. Позицията на Съюза по отношение на разработването и приемането на този механизъм и различните му подробни части беше установена с Решение (ЕС) 2016/915 на Съвета¹.

¹ Решение (ЕС) 2016/915 на Съвета от 2016 г. относно позицията, която трябва да се приеме от името на Европейския съюз по отношение на международния инструмент, който трябва да 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).

- (5) На 27 юни 2018 г., на десетото заседание на неговата 214^a сесия, Съветът на ИКАО прие първото издание на том IV на приложение 16 към Конвенцията: Международни стандарти и препоръчителни практики за опазване на околната среда — Схема за компенсиране и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване („CORSA“).
- (6) През 2017 г. Директива 2003/87/ЕО² беше преразгледана от Европейския парламент и от Съвета чрез Регламент (ЕС) № 2017/2392³, по-специално с цел да се подготви прилагането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г., да се предвидят изисквания на правото на Съюза за мониторинга, докладването и проверката на емисиите за целите на CORSA, както и да се определят разпоредби за докладване и преразглеждане по отношение на CORSA.
- (7) Правилата, които се съдържат в CORSA, могат да станат задължителни в съответствие със и в границите, определени в Конвенцията. Те също така могат да станат задължителни за Съюза и неговите държави членки съгласно действащите международни споразумения в областта на въздушния транспорт.
- (8) За да може ИКАО изцяло да вземе под внимание настоящото правно положение на равнището на Съюза, държавите членки са уведомили за различията в съответствие с Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета⁴. Съгласно тези уведомления Директива 2003/87/ЕО, в настоящия си вид, се прилага независимо от гражданството на оператора на въздухоплавателното средство и по принцип обхваща полети, които заминават от или пристигат на летище, разположено на територията на държава членка, за която се прилага Договорът. Директива 2003/87/ЕО се прилага без разграничение за полетите в рамките на и между държавите членки и/или държавите от ЕИП. Тези принципи се прилагат както за изискванията за мониторинг, докладване и проверка (МДП), така и за изискванията за компенсиране.
- (9) Като се имат предвид тези различия, в законодателството на Съюза бяха включени изискванията за МДП, определени в CORSA и приложими от 1 януари 2019 г.⁵ Съгласно това законодателство данните за емисиите ще бъдат

² Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета, (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

³ Регламент (ЕС) 2017/2392 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2017 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за изпълнението на глобална, основана на пазара мярка от 2021 година, ОВ L 350, 29.12.2017 г., стр. 7.

⁴ 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 (CORSA) (ОВ L 325, 20.12.2018 г., стр. 25).

⁵ 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), Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 на Комисията от 19 декември 2018 г. за проверка на данните и за акредитация на проверяващите органи съгласно Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 334, 31.12.2018 г., стр. 94) и 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,

събирани и предавани на секретариата на ИКАО по отношение на емисиите през пилотната фаза.

- (10) Съгласно глава 3, параграфи 3.1.3 и допълнение 1 („Административни процедури“) към приложение 16, том IV към Конвенцията, държавите са длъжни да уведомят ИКАО до 30 юни 2020 г. за тяхното решение за доброволно участие или за прекратяване на доброволното участие, считано от 1 януари 2021 г., и за това кой вариант са избрали, в съответствие с параграф 3.2.1 от приложение 16, том IV, за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г.
- (11) От тези разпоредби следва, че определени правни действия на CORSIA, приети с решение на Съвета на ИКАО — орган, създаден по силата на споразумение, зависят от подаването на съответните уведомления до ИКАО и от условията на тези уведомления. Поради това приемането на позиция на Съюза по отношение на тези уведомления попада в обхвата на член 218, параграф 9 от ДФЕС.
- (12) Във връзка с това е целесъобразно да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, като се има предвид горепосоченото изискване за уведомяване, по-специално поради факта, че доброволното участие в CORSIA и изборът на варианта съгласно параграф 3.2.1 от приложение 16, том IV към Конвенцията може да окажат съществено влияние върху правата и задълженията в област, обхваната от правото на Съюза, и по-специално от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници⁶.
- (13) Съюзът и неговите държави членки многократно са заявявали⁷, че желаят да участват в CORSIA от 1 януари 2021 г.
- (14) Доброволното участие в CORSIA предполага също така, че трябва да се избере вариант, в съответствие с параграф 3.2.1 от приложение 16, том IV към Конвенцията, за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г. Във връзка с това е подходящо изчисленията да се основават на емисиите съответно през 2021, 2022 и 2023 г. Този вариант вероятно ще доведе до по-голяма полза за околната среда и международния транспорт в сравнение с другия наличен вариант, т.е. изчисленията да се основават на емисиите през 2020 г., тъй като емисиите от международното въздухоплаване се очаква да бъдат по-високи през 2021, 2022 и 2023 г., отколкото през 2020 г., като това съответно ще доведе до по-високи изисквания за компенсиране. Това би осигурило също и по-голяма приемственост, като се има предвид, че за годините от 2024 г. нататък, в точка 3.2.2 от приложение 16, том IV също се предвижда изчисление въз основа на съответната година.

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).

⁶ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници, ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82.

⁷ Например „Декларацията от Братислава“ (одобрена от Комитета на постоянните представители на правителствата на държавите членки (Корепер), ST 12029/16 (приложение I), ИКАО А39 — WP/414 (одобрено от Корепер, ST 12029/16 (приложение II), ИКАО А40 — WP/102 (одобрено от Съвета, ST 10227/1/19 (приложение 3)).

- (15) Изборът на емисиите съответно за 2021, 2022 и 2023 г. за изчисляване на изискванията за компенсиране ще се прилага през периода 2021—2023 г. за всички оператори на въздухоплавателни средства, които са начислени за съответната държава членка.
- (16) Както беше посочено по-горе, системата, изложена в Директива 2003/87/ЕО, понастоящем се различава по определени начини от CORSIA. В член 28б от Директива 2003/87/ЕО от Комисията се изисква да представи доклад до Европейския парламент и Съвета, в който се разглеждат начините, по които CORSIA трябва да бъде приложена в Съюза чрез преразглеждане на директивата, в съответствие с поетия от Съюза ангажимент за намаляване на емисиите на парникови газове в цялата икономика до 2030 г. с цел запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата. За тази цел, в рамките на една година след приемането от ИКАО на съответните правни актове и преди те да влязат в действие, Комисията трябва да представи доклад до Европейския парламент и Съвета, в който тя оценява, наред с другото, амбицията и екологосъобразността на инструмента на ИКАО. Когато е целесъобразно, докладът трябва да се придружава от законодателно предложение. Комисията все още не е представила въпросния доклад.
- (17) В този контекст е необходимо да се гарантира, че настоящите и възможните бъдещи различия между правото на Съюза и CORSIA ще бъдат надлежно взети предвид, за да се запази системата на Съюза такава, каквато е необходима, включително свободата на действие на законодателя да взема решения относно бъдещата схема на Съюза, приложима за съответната област. Във връзка с това Европейският парламент призова Комисията и държавите членки⁸ да гарантират законодателната автономия на ЕС при прилагането на Директива 2003/87/ЕО.
- (18) Поради това в споменатото по-горе уведомление следва да се включва посочване на различието, за което има уведомление въз основа на Решение (ЕС) 2018/2027 на Съвета, което се отнася до въпросите, обхванати от доброволното участие. Тъй като това различие, доколкото все още е от значение, се отнася само до предоставянето на компетентност на държавите по отношение на различните оператори, в горепосоченото уведомление следва също така да се запази възможността за уведомяване за допълнителни различия.
- (19) Позицията на Съюза следва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членове на ИКАО.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза с оглед на глава 3, параграфи 3.1.3 и 3.2.1 и допълнение 1 към приложение 16, том IV към Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване и относно уведомлението до Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на

⁸ Резолюция на Европейския парламент от 28 ноември 2019 г. на Конференцията на ООН по изменението на климата през 2019 г. в Мадрид, Испания (COP 25), P9_TA(2019)0079.

- доброволното участие на държавите членки в Схемата за компенсиране и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване, считано от януари 2021 г., и

- избрания вариант за изчисляване на изискванията за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г.,

е изложена в приложението към настоящото решение.

Член 2

Позицията, посочена в член 1, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членове на Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Член 3

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*