



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 20.12.2006  
COM(2006) 818 окончателен

2006/0304 (COD)

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността**

(представена от Комисията)

{SEC(2006) 1684}

{SEC(2006) 1685}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

Въздушният транспорт се превърна през 21-ви век в интегрална част на обществото, давайки възможност на пътници и товари да пътуват дълги разстояния с безпрецедентна скорост и допринасяйки за европейската и световна интеграция. За беда обаче, авиацията допринася и за изменението на климата. През 2004 г. емисиите на парников газ от дела на Общността в международната авиация се увеличиха с още 7,5 % в сравнение с 2003 г., което прави кумулативен растеж от 87 % от 1990 г. Ако това продължава, съществува риск този растеж на дела на Общността в емисиите на международната авиация да погълне до 2012 г. над една четвърт от екологичните ползи от намаленията, изисквани от целта на Общността съгласно Протокола от Киото. Тъй като международната авиация все още не е включена в приложното поле на Протокола от Киото, този растеж за сега няма правно отражение. Въпреки това, този факт не намалява неговите екологични отражения, чието третиране трябва да бъде част от всяка ефективна, гледаща в перспектива, политика за климата.

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 („схемата на Общността“).

- **Общ контекст**

На 27 септември 2005 г. Комисията прие съобщение за намаляване на въздействието на авиацията върху изменението на климата. Основното заключение, очертано в съобщението, е че с оглед на вероятния бъдещ растеж на въздушното движение са необходими допълнителни политики и мерки, които да се занимават с въздействието на авиацията върху климата. След като анализира ред варианти, Комисията реши да работи за нов, основан на пазарния механизъм инструмент на ниво Общност, предпочетен пред други финансови мерки като данъци и такси, и счита, че „...най-добрият начин да се върви напред от икономическа и екологична гледна точка е включването на въздействието върху изменението на климата от сектора на авиацията в схемата [на Общността]“. Въз основа на това заключение Комисията обяви, че възнамерява да представи законодателно предложение с тази цел и прикани другите институции на Общността да разгледат политическите и концептуални препоръки, направени в съобщението. Настоящото предложение цели прилагането на този ключов стълб на стратегията, без да се засягат другите средства, отнасящи се до изменението на климата, като се прилага всеостранен подход, основан на подобрения в технологията и използването на

въздухоплавателните средства (включително подобрения в управлението на въздушното движение, изследователска дейност и т.н.)<sup>1</sup>.

На 2 декември 2005 г. Съветът на министрите на околната среда прие заключения, признаващи, че включването на сектора на авиацията в схемата на Общността изглежда най-добрият начин да се върви напред и прикани Комисията да излезе със законодателно предложение до края на 2006 г. Европейският съвет потвърди основните заключения, приети на Съвета по околна среда. На 21 април 2006 г. Европейският икономически и социален комитет прие становище относно съобщението, в което изразява възгледа, че включването на авиацията в схемата на Общността би могло да бъде много осъществим вариант. На 4 юли 2006 г. Европейският парламент прие резолюция, в която се приветства съобщението на Комисията и се признава, че търговията с емисии, при условие, че е подходящо замислена, има потенциала да бъде част от изчерпателен пакет от мерки за изправяне срещу въздействието на авиацията върху климата.

Крайната цел на рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата е стабилизиране на концентрациите на парников газ в атмосферата на ниво, което предотвратява опасно, породено от човешка дейност, вмешателство в климатичната система. Общността многократно е заявявала, че общото повишение на световната средногодишна температура на повърхността не трябва да е повече от 2 С в сравнение с нивата преди началото на индустриализацията. Всички сектори на икономиката на Общността следва да са предмет на необходимите за постигане на тази цел политики и мерки, проектирани да генерират значителни намаления на емисиите на парников газ, сравнено с нивата от 1990 г.

Целите за ограничаване и намаляване, приети съгласно Протокола от Киото включват емисиите от вътрешни полети, но не и емисиите от международни полети. Вместо това Протоколът от Киото създава задължение на страните да *„се стремят към ограничаване или намаляване на емисиите от парникови газове...от авиационните...горива, като работят съвместно с Международната организация за гражданска авиация (ИКАО)...*“. На шестата среща на комитета на ИКАО за защита на околната среда от авиацията през 2004 г. се постигна съгласие, че специална система за търговия с емисии от авиацията, основана на нов законодателен инструмент под патронажа на ИКАО *„...изглежда достатъчно непривлекателна и че не следва да се работи върху нея“*. Вместо това обаче Резолюция 35-5 на Асамблеята на ИКАО одобри отворена търговия с емисии и поиска разработването на незадължителни насоки за ползване в държавите, за включване на емисиите от международната авиация в техните схеми за търговия с емисии, където е подходящо. Комисията и държавите-членки участват и подкрепят тази работа, която ИКАО е определила да бъде завършена през 2007 г. Асамблеята на ИКАО през септември 2007 г. ще обсъди този въпрос. Във всеки случай не се очаква настоящото предложение да влезе в сила преди тази дата. Където е необходимо, по време на процедурата за съвместно вземане на решение ще бъде взет предвид окончателния вариант на насоките на ИКАО. Целта на

---

<sup>1</sup> По-специално виж т. 5 от COM(2005) 459.

настоящото предложение е да предостави модел за търговия с емисии от авиацията, който да може да служи за отправна точка при контактите на ЕС с ключови международни партньори и да насърчи развитието на подобни системи навсякъде по света. Комисията също подкрепя постигането на международно споразумение, целящо ефективното справяне с авиационните емисии в световен мащаб.

- **Действащи разпоредби в областта, за която се отнася предложението**

Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и Съвета за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (изменена). Настоящото предложение цели да измени Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиацията в схемата на Общността.

- **Съвместимост с други политики и цели на Съюза**

Предложението цели защитата, запазването и подобряване на качеството на околната среда, като намали въздействието на авиацията върху климата. То е в съответствие с общата транспортна политика, тъй като насърчава устойчивото развитие на въздушния транспорт.

## 2. **КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

- **Консултации със заинтересованите страни**

Методи за консултация, основни целеви сектори и общ профил на респондентите

При изготвянето на съобщението от септември 2005 г. са взети предвид заключенията от публичната конференция върху авиацията и изменението на климата по време на Зелената седмица 2005 г.

За да се последва съобщението, бе създадена работна група по авиацията като част от втората фаза на Европейската програма по изменението на климата (ЕПИК II), с цел да съветва Комисията за начините за включване на авиацията в схемата на Общността. Групата бе от експерти от държавите-членки и ключови заинтересовани страни, включващи организации от отрасъла, потребителски и екологични организации.

Резюме на отговорите и на това как те са взети под внимание

Събраната информация чрез консултации със заинтересованите страни е взета предвид при проектирането на предложената схема. Подробности за начина, по който това е направено са, дадени в доклада за оценка на въздействието.

Бе проведено публично допитване по интернет от 11.03.2005 г. до 06.05.2005 г. Комисията получи 5 758 отговора. Резултатите могат да се намерят на адрес: [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm).

- **Събиране и използване на експертни мнения**

Засегнати научни/експертни области

(1) Науката за изменението на климата; (2) експертни мнения от авиационния отрасъл включително производители на въздухоплавателни средства, летищни власти и авиокомпани; (3) познания и умения за моделиране; (4) количествена оценка на емисиите и данни за въздушното движение.

Използвана методология

Моделиране с официални математически модели и изчисления въз основа на статистически данни.

Основни консултирани организации/ експерти

Национални, регионални и местни администрации, асоциации в отрасъла, търговски организации, организации за околната среда, организации на потребителите, научни и изследователски институти и други генерални дирекции на Комисията.

Резюме на получените и използвани съвети

Съществува единодушно съгласие, че авиацията допринася за изменението на климата и признание, че заемането с този проблем се нуждае от действие. В тази връзка е предпочетена търговията с емисии вместо данъчно облагане и такси. Що се отнася до същността на схемата, широко е прието, че задълженията по схемата трябва да са на операторите на въздухоплавателни средства. Въпреки че няма консенсус върху географския обхват на схемата, налице е широко съгласие, че количеството квоти и процесът им на разпределяне трябва да са хармонизирани. Повечето консултирани страни считат, че схемата трябва да бъде отворена схема за търговия, но не трябва да има вредно влияние върху системата за отчитане, използвана в схемата на Общността.

Използвани средства за осигуряване на обществен достъп до експертните съвети

Окончателният доклад и дневният ред на заседанията, поддържащи документи и изложенията от всяка среща на работната група по авиацията са публично достъпни в интернет на адрес: [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm). Документите за изразяване на позиция, предадени от заинтересованите страни като допълнение към възгледите, записани в протоколите от срещите, са достъпни на същия уебсайт.

- **Оценка на въздействието**

Съобщението от септември 2005 г. е придружено от оценка на въздействието, която оценява различните варианти на политиката, потенциално налични за намаляване на въздействието върху климата от авиацията. В нея се прави заключението, че търговията с емисии е най-ефикасното решение в икономически план и по отношение на околната среда.

Друга оценка на въздействието придружава настоящото предложение. Тя разглежда конкретните проектни варианти и избор на политиката за включване на авиацията в схемата на Общността. Тя прави заключението, че тъй като всяка авиокомпания по всеки, обхванат от схемата маршрут ще бъде третирана еднакво, може да се очаква авиокомпаниите да прехвърлят в голяма степен или напълно разходите за постигане на съответствие върху клиентите. Това би имало само слабо въздействие върху прогнозирания растеж на търсенето: от нивото от 142 % при бизнес по обичайному до минимум от 135 % за периода от 2005 г. до 2020 г. за всички заминаващи и пристигащи полети. Конкуренцията между авиокомпаниите няма да бъде значително засегната. Основната разлика между авиокомпаниите е дължината на предприетото пътуване, възрастта на въздухоплавателното средство и превозвания полезен товар. Поради това превозвачите, които пътуват на по-къси разстояния, използват по-стари въздухоплавателни средства или превозват по-малко пътници или по-малко товар ще бъдат засегнати в по-голяма степен отколкото превозвачите с по-голяма горивна ефективност. Конкуренцията между летищата и в туризма няма да бъде значително засегната. Освен това всякакъв риск последното да се случи вероятно ще бъде намален от включването на всички заминаващи и пристигащи полети.

Комисията извърши оценка на въздействието, както е записано в работната □ програма: докладът е достъпен на следния адрес: [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm).

### **3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

#### **• Резюме на предложеното действие**

Предложената директива е за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиацията в схемата на Общността.

Съществуващата схема на Общността работи, като определя на операторите известен брой квоти, като всяка им дава право да изпуснат в атмосферата един тон въглероден двуокис годишно. Общият брой разпределени квоти определя границата на общите емисии на участниците в схемата. До 30 април всяка година операторите трябва да предадат квоти, за да покрият изпуснатите емисии. Операторите могат да търгуват с квоти, така че да се постигнат намаления на емисиите, там където ще има най-голяма ефективност на разходите.

Изискванията за наблюдение и докладване на емисиите ще влязат в сила от 2010 г. От 2011 г. емисиите от сектора на авиацията ще имат таван и операторите на въздухоплавателни средства ще трябва да предадат квоти, за да покрият емисиите си.

Ключовите аспекти са:

- Операторите на въздухоплавателни средства ще са субектите, отговорни за съобразяване със задълженията, наложени от схемата;

- Схемата ще покрие всички полети, пристигащи или заминаващи от летище в Общността с начало 1 януари 2012 г. Полетите между летища в ЕС ще бъдат покрити от 1 януари 2011 г.;
- Полети на Въздухоплавателно средство на държавата, полети съгласно правилата за визуален полет, полети с излитане и последващо кацане на едно и също летище (полети по затворен маршрут), полети за изпитване на навигационно оборудване или за тренировъчни цели, полети за спасителни мисии и полети на въздухоплавателни средства с максимално тегло при излитане по-малко от 5 700 кг ще бъдат изключени от схемата;
- За да се занимае с другите газове, преди края на 2008 г., Комисията ще внесе, след пълна оценка на въздействието, предложение, свързано с емисиите на азотен окис от авиацията;
- С цел да се избегне повтаряне и прекалена административна тежест върху операторите на въздухоплавателни средства, всеки оператор на въздухоплавателни средства, включително и операторите от трети страни ще бъде администриран само от една държава-членка;
- За разлика от съществуващата схема, методът за разпределение на квоти ще бъде хармонизиран в цялата Общност;
- Общият брой квоти, който ще бъде отпуснат на авиационния сектор, ще бъде решен на равнище Общност съобразно средните емисии от авиацията в годините 2004 – 2006;
- Предварително определен процент от общото количество квоти ще бъде отпуснат безплатно на операторите на въздухоплавателни средства въз основа на относителна стойност и въз основа на подадено заявление (най-ранните заявления трябва да се отнасят за данни за 2008 г.). За периода 2011 г. – 2012 г. този процент ще съответства на средноаритметичния процент, предложен от държавите-членки, включително и състезателното наддаване в техните национални разпределителни планове. Оттам нататък това ще бъде преразглеждано в светлината на резултатите от общия преглед на схемата за търговия с емисии;
- Подробностите за това как състезателното наддаване ще работи, например подходяща концепция и разположение във времето, ще бъдат определени в регламент на Комисията. Постъпленията от състезателното наддаване следва да се използват за смекчаване и адаптиране към въздействията от изменението на климата и за покриване на административните разходи;
- Както и другите участници в схемата на Общността, операторите на въздухоплавателни средства ще трябва да наблюдават емисиите си от въглероден двуокис и да ги докладват на компетентните власти на администриращата ги държава-членка всяка година, най-късно до 31-ви март. Докладите трябва да бъдат проверени, за да се гарантира, че са точни. Основните принципи за мониторинг, докладване и проверка на емисиите, изложени в предложението, ще бъдат развити в ръководство за работа;

- Операторите на въздухоплавателни средства ще могат да купуват квоти от другите сектори в схемата на Общността, за да ги използват за покриване на емисиите си;
- Операторите на въздухоплавателни средства също ще могат да използват кредити за проекти – така наречените „единици намаление на емисии“ (ERU) и „сертифицирани намаления на емисии“ (CER) – от механизма за съвместно изпълнение (СИ) или механизма за чисто развитие (МЧР) до хармонизирана граница, еквивалентна на средноаритметичното от границите, предписани от държавите-членки в техните национални разпределителни планове за други сектори от схемата на Общността;
- Вътрешната авиация ще бъде включена в схемата и третирана по същия начин като международната авиация;
- Специални съображения за третиране на въздушнотранспортни услуги до отдалечени или изолирани региони, които зависят в особена степен от въздушнотранспортни услуги, най-добре могат да бъдат включени в рамката от съществуващи мерки като задълженията за обществена услуга и помощта със социален характер съгласно член 87(2) от Договора.

#### • **Правно основание**

Правното основание за предложението е член 175 от Договора (който е и правното основание за Директива 2003/87/ЕО).

#### • **Принцип на субсидиарността**

Принципът на субсидиарност е се прилага, тъй като предложението не попада в изключителните компетенции на Общността.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради следните причини:

- Икономическите ползи от търгуването с емисии ще бъдат постигнати единствено, ако квотите могат да се търгуват и да бъдат приемани в цялата Общност. За да се постигне това, е необходимо установяването на обща рамка.
- Имайки предвид високата степен на интеграция на пазара за въздушен транспорт в Общността, може да се предизвика нарушаване на конкуренцията, ако в държавите-членки се приложат различни политики.

Действие на ниво Общност ще постигне по-добре целите на предложението поради следните причини:

- Хармонизирано действие за намаляване на въздействието от авиацията върху изменението на климата може най-добре да се постигне чрез приемането на законодателство на равнище Общност. Тъй като всички авиокомпании, извършващи дейност от летища в Общността, ще бъдат третирани по еднакъв начин, нарушаването на конкуренцията ще бъде сведено до минимум.



- Съветът и Европейският парламент призоваха Комисията да предложи действие на равнище Общност и признаха потенциала на търговията с емисии. Директива 2003/87/ЕО се нуждае от изменение, за да включи авиацията в схемата на Общността.
- Общността е основен играч в световната авиация, като е отговорна за около една втора от емисиите на въглероден двуокис от международната авиация и докладвани от развитите държави на Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата (РКОНИК).
- Предложението изменя схемата на Общността, за да установи обща рамка, но ще остави задачите по прилагане и по контрол на спазването на държавите-членки, които са в по-добро положение за изпълнението им.

По този начин предложението е в съответствие с принципа на субсидиарността.

- **Принцип на пропорционалността**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалността по следните причини:

- Само елементите, които са необходими, за да се гарантира, че схемата работи правилно и да се предотврати нарушаване на конкуренцията, което може да възникне от разлики между държавите-членки в третирането на операторите на въздухоплавателни средства, са регламентирани от предложението. За да се гарантира последователност и да се намалят разходите за изпълнение, предложението използва съществуващата архитектура на схемата на Общността във възможно най-голяма степен. Там където процедурите, приложени в съществуващата схема, не са подходящи за сектора на авиацията, са въведени специални разпоредби, като в същото време се запазва простотата и екологичната цялост на схемата.
- Търговията с емисии може да бъде използвана за постигане на екологични ползи при по-ниски разходи в сравнение с други средства и поради това е най-ефективният по отношение на разходите начин за залавяне с емисиите на парников газ от авиацията.

- **Избор на инструмент**

Предложени инструменти: Директива.

Други средства няма да са адекватни поради следната причина.

Тъй като директивата изменя друга директива с цел включване на авиацията в схемата на Общността, други инструменти не биха били подходящи.

#### 4. **ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Разходи за дейности по настоящата директива ще бъдат покрити от финансовия инструмент за околна среда (LIFE+ за 2007 – 2013 г.) Допълнителни средства не са поискани.

## 5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

- **Клауза за преглед/преразглеждане/преустановяване**

Предложението включва клауза за преразглеждане.

- **Таблица на съответствието**

От държавите-членки се изисква да съобщят на Комисията текста на националните разпоредби, транспониращи директивата, както и таблица на съответствието между тези разпоредби и настоящата директива.

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт се отнася до въпроси от компетенцията на ЕИП и поради тази причина трябва да обхваща Европейското икономическо пространство.

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността**

**(Текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално на член 175, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията<sup>2</sup>,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>3</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>4</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 в Договора<sup>5</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета<sup>6</sup> създаде схема за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността, с цел да насърчи намаленията на емисиите на парников газ по ефективен по отношение на разходите и икономически ефикасен начин.
- (2) Крайната цел на Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата, която е одобрена от името на Европейската общност с Решение 94/69/ЕО на Съвета от 15 декември 1993 г. относно сключването на Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата<sup>7</sup>, е да стабилизира концентрациите на парников газ в атмосферата на такова ниво, което би предотвратило опасна, предизвикана от човека, намеса в климатичната система. Общността многократно заяви, че с оглед постигането на тази цел общото

---

<sup>2</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>3</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>4</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>5</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>6</sup> ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32. Директива, изменена с Директива 2004/101/ЕО (ОВ L 338, 13.11.2004 г., стр.18).

<sup>7</sup> ОВ L 33, 7.2.1994 г., стр. 11.

повишение на световната средногодишна температура на повърхността не трябва да е повече от 2 °C в сравнение с нивата преди началото на индустриализацията. Наскоро проведени научна работа и изследвания показват, че поддържането на постижимост на тази дългосрочна цел ще изисква световните емисии на парников газ да достигнат върха си в рамките на две десетилетия и това да се последва от значителни намаления от порядъка поне на 15 % и дори до 50 %, сравнено с нивата от 1990 г. Количествените измерения на намаленията, които държавите трябва да направят от 2013 г., за да се постигне целта за стабилизиране на концентрациите на парников газ все още не са определени в международния процес за изменението на климата. Докато настоящата директива трябва да е в съответствие с приноса на ЕС за дългосрочната цел, свързана с температурата, методите и основата за разпределение на квоти на операторите на въздухоплавателни средства в съответствие с настоящата директива след тази дата трябва да бъдат предмет на преразглеждане в светлината на научното и политическо развитие на международно равнище.

- (3) Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата изисква всички участници да формулират и приложат национални и, където е необходимо, регионални програми с мерки за намаляване на изменението на климата.
- (4) Протоколът от Киото, който е одобрен от Решение 2002/358/ЕО на Съвета от 25 април 2002 г. относно одобряване от името на Европейската общност на Протокола от Киото към Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата и съвместното изпълнение на произтичащите задължения<sup>8</sup>, изисква развитите страни да се стремят към ограничение или намаляване на емисиите от парникови газове, необхванати от Монреалския протокол и с произход от авиацията, като работят чрез Международната организация за гражданска авиация (ИКАО).
- (5) Общността не е договорна страна по Чикагската конвенция от 1944 г., но всички държави-членки са договорни страни по нея и са членове на ИКАО, и продължават да подкрепят работата за развитието на инструменти, основани на пазарното търсене и предлагане, като работят с другите държави в световен мащаб. На шестата среща на комитета на ИКАО за защита на околната среда от авиацията през 2004 г., се постигна съгласие, че специална система за търговия с емисии от авиацията, основана на нов законодателен инструмент под патронажа на ИКАО изглежда достатъчно непривлекателна, и че не следва да се работи върху нея. В резултат Резолюция 35-5 на събранието на ИКАО не предлага нов законодателен инструмент, а вместо това приема отворена търговия с емисии и възможността държавите да включат емисиите от международна авиация в техните схеми за търговия с емисии.
- (6) Шестата програма на Общността за действие в областта на околната среда, създадена с Решение 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup>, създава необходимите предпоставки Общността да идентифицира и предприеме

---

<sup>8</sup> ОВ L 130, 15.5.2002 г., стр. 1.

<sup>9</sup> ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

конкретни действия за намаляване на емисиите на парников газ от авиацията, ако до 2002 г. такова действие не се договори в рамките на ИКАО. В заключенията си от октомври 2002 г., декември 2003 г. и октомври 2004 г., Съветът многократно призова Комисията да предложи дейности за намаляване на въздействието от международния въздушен транспорт върху изменението на климата.

- (7) С цел да се генерират необходимите значителни намаления, следва да се въведат на равнище държава-членка и равнище Общност политики и мерки във всички сектори на икономиката в Общността, а не само в промишления и енергийния сектори. Ако въздействието на сектора на авиацията върху изменението на климата продължи да расте със сегашния темп, това значително ще подкопае намаленията постигнати от другите сектори в борбата с изменението на климата.
- (8) В съобщението си от 27 септември 2005 г.<sup>10</sup> Комисията прие стратегия за намаляване на въздействието на авиацията върху климата. Като част от обширен пакет от мерки, стратегията предлага включването на авиацията в схемата на Общността за търговия с квоти за емисии на парников газ и предвижда създаването на работна група за авиацията с участието на много заинтересовани страни като част от втората фаза на европейската програма за изменението на климата, с цел разглеждането на пътища за включване на авиацията в схемата на Общността. В заключенията си от декември 2005 г. Съветът признава, че от икономическа и екологична гледна точка включването на сектора на авиацията в схемата на Общността изглежда най-добрия начин да се върви напред и призова Комисията да внесе законодателно предложение преди края на 2006 г. В резолюцията си от 4 юли 2006 г. Европейският парламент признава, че търговията с емисии, при условие, че е подходящо замислена, има потенциала да бъде част от изчерпателен пакет от мерки за изправяне срещу въздействието от авиацията върху климата.
- (9) Целта на настоящата директива е да намали въздействието, дължащо се на авиацията, върху изменението на климата чрез включване на емисиите от авиационни дейности в схемата на Общността.
- (10) Операторите на въздухоплавателни средства имат най-прекия контрол върху типа въздухоплавателни средства в експлоатация и начина, по който те извършват полетите си, и поради това следва те да носят отговорността за постигане на съответствие със задълженията, наложени от настоящата директива. Даден оператор може да бъде идентифициран чрез използване на обозначението по ИКАО или всяко друго признато обозначение, използвано за идентификационния номер на полета. Ако операторът не е известен, за оператор следва да се приеме собственикът на въздухоплавателното средство, освен ако той не докаже кой друг е операторът.
- (11) От 2011 г. емисиите от полети между летища в Общността следва да се включат в схемата на Общността. От 2012 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността. По този начин схемата на Общността може да служи за модел за разширяване на схемата по

---

<sup>10</sup> COM(2005) 459.

целия свят. Ако трета страна приеме мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети, заминаващи от тази страна към летище в Общността и които са най-малко еквивалентни на изискванията на настоящата директива, обхватът на схемата на Общността следва да се измени, за да изключи полети, пристигащи в Общността от тази страна.

- (12) Авиацията въздейства върху световния климат чрез изпускането на въглероден двуокис, азотни окиси, водни пари, сулфатни частици и частици сажди. Оценката от междуправителствената експертна група по изменението на климата е, че понастоящем общото въздействие от авиацията е от два до четири пъти по-голямо, отколкото само ефекта от емисиите □ досега на въглероден двуокис. Наскоро проведено изследване от Общността показва, че общото въздействие от авиацията може да е около два пъти по-голямо от въздействието само от въглеродния двуокис. Трябва да се отбележи обаче, че нито една от тези оценки не включва неизвестния до голяма степен ефект от перестите облаци. В съответствие с член 174, параграф 2 от Договора политиката на Общността за околната среда трябва да се основава на принципа на предотвратяване и по тази причина трябва да се предприемат действия, във възможната степен, срещу всички въздействия от авиацията. В очакване на научния прогрес да определи подходящи методи на измерване за сравняване на различните въздействия, е необходимо приемането на прагматичен и предотвратяващ подход. Емисиите на азотни окиси ще бъдат третирани в други законодателни актове, които ще бъдат представени от Комисията.
- (13) С цел да се избегне нарушаване на конкуренцията, трябва да се определи хармонизирана методология за разпределение на квотите. За да гарантира достъп до пазара на нови оператори на въздухоплавателни средства, част от квотите ще бъдат разпределени чрез състезателно наддаване в съответствие с правилата, които ще бъдат разработени от Комисията. Операторите на въздухоплавателни средства, които прекратяват дейността си, следва да продължат да получават квоти до края на периода, за който вече са били разпределени безплатни квоти.
- (14) Авиацията допринася за общото въздействие върху изменението на климата от човешки дейности. Постъпленията от състезателното наддаване за квоти следва да се използват за намаляване на емисиите на парников газ, за адаптиране към резултатите от изменението на климата, за финансиране на изследователска и развойна дейност за намаляването и адаптирането, и за покриване на разходите за администриране на схемата. Постъпленията от състезателно наддаване следва да се използват по-специално за финансиране на вноски във фонда за глобална енергийна ефективност и възобновяема енергия и на мерки за предотвратяване на обезлесяването и облекчаване на адаптирането в развиващите се страни. Разпоредбите за използването на средствата от състезателното наддаване следва да бъдат съобщени на Комисията. Такова съобщаване не освобождава държавите-членки от задължението от член 88, параграф 3 от Договора, за информиране по отношение на някои национални мерки. Директивата не засяга резултатите от евентуални бъдещи процедури, свързани с държавни помощи, в съответствие с членове 87 и 88 на Договора.
- (15) За да се увеличи ефективността на разходите в схемата, операторите на въздухоплавателни средства трябва да могат да използват CER и ERU от

дейностите по проекти до дадена хармонизирана граница, за да покрият задълженията си за предаване на квоти.

- (16) С цел да се намали административната тежест върху операторите на въздухоплавателни средства, само по една държава-членка следва да отговаря за даден оператор. От държавите-членки следва да се изисква да гарантират, че операторите на въздухоплавателни средства, на които е издадена оперативна лицензия в тази държава или оператори на въздухоплавателни средства без лицензия или от трети страни, чиито емисии през дадена година за сравнение са в по-голямата си част присвоими на тази държава-членка, се съобразяват с изискванията на настоящата директива.
- (17) За да се поддържа целостта на отчетната система от схемата на Общността с оглед на факта, че емисии от международна авиация все още не са включени в ангажиментите на държавите-членки по Протокола от Киото, отпуснатите на сектора на авиацията квоти следва да се използват единствено за посрещане на задълженията на операторите на въздухоплавателни средства да предадат квоти съгласно настоящата директива. Все пак операторите на въздухоплавателни средства трябва да могат да заменят чрез техния администратор регистър квота, издадена на сектора на авиацията за квота, която може да се използва от всички оператори в схемата.
- (18) Европейската организация за безопасност на въздушната навигация (Евроконтрол) е възможно да притежава информация, която да е от полза на държавите-членки или на Комисията при изпълнение на задълженията им по настоящата директива.
- (19) Разпоредбите на схемата на Общността относно мониторинг, докладване и проверка на емисиите и санкциите, приложими към операторите следва, да се прилагат и към операторите на въздухоплавателни средства.
- (20) Необходимите мерки за изпълнението на настоящата директива следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>11</sup>.
- (21) По-специално, на Комисията следва да се дадат правомощия за приемане на мерки за състезателно наддаване за квоти, за които не се изисква да бъдат издадени безплатно, и правомощия за изменение на авиационните дейности, изброени в приложение I, когато трета страна въвежда мерки за намаляване на въздействието на авиацията върху изменението на климата. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят елементи от настоящата директива, които не са с основно значение, и да допълнят настоящата директива, като добавят или модифицират нови елементи, които не са с основно значение, те следва да бъдат приети в съответствие с регулаторната процедура с обстойно изследване, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

---

<sup>11</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, както е изменено от Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

- (22) Тъй като целта на предложеното действие не може да бъде постигната от държавите-членки, действащи самостоятелно, и може следователно, поради мащаба и ефекта от предложеното действие, да бъде по-добре постигната на равнище Общност, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, както е посочено в член 5 на Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, както е определено в този член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (23) Поради това Директива 2003/87/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

*Член 1*  
*Изменения на Директива 2003/87/ЕО*

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

- (1) Следното заглавие на глава I се вмъква преди член 1:

**„Глава I**  
**Общи разпоредби“**

- (2) Член 3 се изменя, както следва:

- а) в точка б) се добавя следното: „или отделянето от въздухоплавателно средство, изпълняващо авиационна дейност, изброена в приложение I, на газовете, определени по отношение на тази дейност“;
- б) добавят се следните точки:
- „о) „оператор на въздухоплавателно средство“ означава лице, което експлоатира въздухоплавателно средство в момента, в който то изпълнява авиационна дейност, изброена в приложение I, или ако операторът не е известен или не е посочен от собственика на въздухоплавателното средство – собственикът на въздухоплавателното средство;
- п) „администрираща държава-членка“ означава държавата-членка, отговорна за администрирането на схемата по отношение на оператор на въздухоплавателно средство в съответствие с член 18а;
- р) „присвоени авиационни емисии“ означава емисиите от всички полети, попадащи в авиационните дейности, изброени в приложение I, които заминават от държава-членка или пристигат в държава-членка от трета страна;
- с) „исторически авиационни емисии“ означава средноаритметичната стойност от годишните емисии през календарните години 2004, 2005



и 2006 от въздухоплавателни средства, изпълняващи авиационна дейност, изброена в приложение I.“

- (3) Следната глава II и заглавие на глава III и член 3д се вмъкват след член 3:

## **„Глава II Авиация**

### *Член 3а*

#### *Приложно поле на глава II*

Разпоредбите на настоящата глава се прилагат за разпределение и издаване на квоти по отношение на авиационни дейности изброени в приложение I.

### *Член 3б*

#### *Общо количество на квотите за авиацията*

1. За периода от 1 януари 2011 г. до 31 декември 2012 г. общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства е равно на 100 % от умножените по две исторически авиационни емисии.
2. За периода от член 11, параграф 2, с начало 1 януари 2013 г., общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства е равно на 100 % от историческите авиационни емисии, умножени по броя на годините, съставляващи този период.
3. За втория период от член 11, параграф 2 и за всеки следващ период, общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства е равно на 100 % от историческите авиационни емисии, умножени по броя на годините, съставляващи този период.
4. В рамките на шест месеца след влизането в сила на настоящата директива Комисията решава за историческите авиационни емисии въз основа на най-добрите налични данни.

### *Член 3в*

#### *Метод на разпределение на квотите за авиацията*

1. В периода от член 3б, параграф 1, определен процент от квотите се разпределя чрез състезателно наддаване. Процентът съответства на средноаритметичния процент, предложен от държавите-членки, включително и състезателното наддаване в техните национални планове за разпределение съгласно глава III за съответния период.
2. За по-нататъшни периоди процентът, който ще бъде определен за състезателно наддаване, взема предвид общия преглед на настоящата директива.

3. Комисията приема регламент, съдържащ подробни разпоредби за състезателното наддаване, извършвано от държавите-членки, за квоти, за които не се изисква да бъдат издадени безплатно в съответствие с параграфи 1 и 2. Броят квоти, който ще бъде определен за състезателно наддаване за всеки период за всяка държава-членка е пропорционален на дела □ от общия брой разпределени авиационни емисии за всички държави-членки за съответстващата година, декларирани в изпълнение на член 14, параграф 3 и проверени в изпълнение на член 15. За периода от член 3б, параграф 1, съответстващата година е 2010 г., а за всеки следващ период от член 3б съответстващата година е календарната година, завършваща 24 месеца преди началото на периода, за който се отнася състезателното наддаване.

Този регламент, предназначен да измени елементи от настоящата директива, които не са от основно значение, като я допълни, се приема в съответствие с регулаторната процедура с обстойно изследване, посочена в член 23, параграф 2, буква а).

4. Приходите, получени от състезателното наддаване за квоти в съответствие с параграф 3, се използват за намаляване на емисиите на парников газ, за адаптиране към въздействията от изменението на климата, за финансиране на изследователска и развойна дейност с цел смекчаване и адаптиране и за покриване на разходите на администриращата държава-членка във връзка с настоящата директива. Държавите-членки информират Комисията за мерките, приети в изпълнение на настоящия параграф.
5. Информацията, предоставена на Комисията въз основа на настоящата директива не освобождава държавите-членки от задължението за информиране в изпълнение на член 88, параграф 3 от Договора.

#### *Член 3г*

##### *Разпределяне и издаване на квоти на оператори на въздухоплавателни средства*

1. За всеки период от член 3б всеки оператор на въздухоплавателно средство може да кандидатства за разпределението на квоти, които ще бъдат разпределени безплатно в съответствие с член 3в. Кандидатстването може да стане чрез подаване до администриращата държава-членка на проверени данни за тонкилометрите от авиационни дейности, изброени в приложение I, изпълнени от този оператор за календарната година, приключваща двадесет и четири месеца преди началото на периода, за който се отнася, в съответствие с приложения IV и V. Всяко кандидатстване трябва да се направи поне двадесет и един месеца преди началото на периода, за който се отнася.
2. Поне осемнадесет месеца преди началото на периода, за който кандидатстването се отнася, държавите-членки изпращат на Комисията получените, съгласно параграф 1 заявления.
3. Най-малко петнадесет месеца преди началото на всеки период от член 3б Комисията взема решение за следното:

- а) общото количество квоти, които ще бъдат разпределени за този период в съответствие с член 3б;
- б) броят квоти, които ще бъдат разпределени безплатно в този период, в съответствие с член 3в;
- в) относителната стойност, която ще се използва при разпределението на безплатните квоти на операторите на въздухоплавателни средства, чиито заявления са изпратени на Комисията в съответствие с параграф 2.

Относителната стойност от буква в) се изчислява като се раздели броя квоти от буква б) на сумата от тонкилометрите, включени в заявленията, изпратени на Комисията в съответствие с параграф 2.

4. В рамките на три месеца от датата, на която Комисията приема решение съгласно параграф 3, всяка администрираща държава-членка изчислява и публикува:

- а) общото разпределение на квоти за периода на всеки оператор на въздухоплавателно средство, чието заявление тя е изпратила на Комисията в съответствие с параграф 2, изчислено като се умножат тонкилометрите, включени в заявлението, с относителна стойността, публикувана съгласно буква в) към параграф 3; и;
- б) разпределението на квоти на всеки оператор на въздухоплавателно средство за всяка година, което се определя като се раздели общия брой на определените му квоти за периода, изчислен в буква а), на броя години в периода, за който този оператор на въздухоплавателно средство е изпълнявал авиационна дейност, изброена в приложение I.

5. До 28 февруари 2011 г. и до 28 февруари на всяка следваща година, компетентният орган на администриращата държава-членка издава на всеки оператор на въздухоплавателно средство броя квоти, разпределени на този оператор на въздухоплавателно средство за тази година.

## **Глава III**

### **Стационарни инсталации**

*Член 3д*

*Приложно поле на глава III*

Разпоредбите на настоящата глава се прилагат за разрешителните за емисии на парников газ и за разпределението и издаването на квоти по отношение на дейностите, изброени в приложение I, различни от авиационни дейности. ”

- (4) В член 6, параграф 2, буква д) след „квоти“ се вмъкват думите, различни от квотите, издадени съгласно глава II, “.
- (5) Следното заглавие на глава IV се вмъква след член 11:

## **„Глава IV Разпоредби, приложими за авиацията и стационарните инсталации“**

(6) В член 11а се вмъква следния параграф 1а:

„1а. Предмет на параграф 3, през всеки период от член 3б, държавите-членки позволяват на всеки оператор на въздухоплавателно средство да използва CER и ERU от дейности по проекти до даден процент от количеството квоти, които се изисква да предаде в изпълнение на член 12, параграф 2а; този процент е средноаритметичния от процентите, посочени от държавите-членки за периода в съответствие с параграф 1.

Комисията публикува този процент най-малко шест месеца преди началото на всеки период от член 3б.“

(7) В член 11б, параграф 2 думата „инсталации“ се заменя с „дейности“.

(8) Член 12 се изменя, както следва:

а) в параграф 2, след „цел“ се вмъкват думите „изпълнение на задълженията на оператора на въздухоплавателно средство съгласно параграф 2а или“;

б) вмъква се следният параграф 2а:

„2а. Администриращите държави-членки гарантират, че най-късно до 30 април всяка година всеки оператор на въздухоплавателно средство предава количество квоти, равно на общите емисии през предходната календарна година от авиационни дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство, както е проверено в съответствие с член 15. Държавите-членки гарантират, че предадените в съответствие с настоящия параграф квоти впоследствие са заличени.“

в) в параграф 3, след „квоти“ се вмъкват думите „, различни от квотите, издадени съгласно глава II,“.

(9) В член 13, параграф 3, „член 12, параграф 3“ се заменя с „член 12, параграф 2а или 3“.

(10) Член 14 се изменя, както следва:

а) в параграф 1:

i) след „тези дейности“ се вмъкват думите „и от данни за тонкилометрите за целите на прилагането на член 3г“;

ii) думите „, до 30 септември 2003 г.“ се заличават; и

б) в параграф 3:

i) думите „на инсталация“ се заменят с „или оператор на въздухоплавателно средство“;

- ii) думите „от тази инсталация за всяка календарна година“ се заменят с „през всяка календарна година от инсталацията или от 1 януари 2010 г. въздухоплавателното средство, което експлоатира“.

(11) Член 15 се изменя, както следва:

- а) в първия параграф:
  - i) думата „оператори“ се заменя с „оператори и оператори на въздухоплавателни средства“;
  - ii) след „приложение V“ се вмъкват думите „и всички подробни разпоредби, приети от Комисията в съответствие с настоящия параграф“;
- б) във втория параграф:
  - i) думата „оператор“ се заменя с „оператори и оператори на въздухоплавателни средства“;
  - ii) след „приложение V“ се вмъкват думите „и всички подробни разпоредби, приети от Комисията в съответствие с настоящия параграф“; и
- в) след втория параграф, се добавя следният параграф:

„Комисията може да приеме подробни разпоредби за проверка на докладите, внесени от операторите на въздухоплавателни средства в изпълнение на член 14, параграф 3 и заявления съгласно член 3г в съответствие с регулаторната процедура от член 23, параграф 2.“.

(12) Член 16 се изменя, както следва:

- а) в параграф 1 думите „най-късно до 31 декември 2003 г.“ се заличават;
- б) в параграф 2:
  - i) думата „оператори“ се заменя с „оператори и оператори на въздухоплавателни средства“;
  - ii) думите „член 12, параграф 3“ се заменят с думите „настоящата директива“; и
- в) в параграф 3:
  - i) думата „оператор“ се заменя с „оператор или оператор на въздухоплавателно средство“;
  - ii) във второто изречение, думите „от тази инсталация“ се заличават.

(13) Вмъкват се следните членове 18а и 18б:

*„Член 18а  
Администрираща държава-членка*

1. Администриращата държава-членка по отношение на оператор на въздухоплавателно средство е:
  - а) в случай на оператор на въздухоплавателно средство с валидна оперативна лицензия, издадена му от държава-членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи<sup>12</sup>, държавата-членка, която е издала оперативната лицензия на съответния оператор на въздухоплавателно средство; и
  - б) във всички други случаи, държавата-членка с оценените най-големи присвоени авиационни емисии от полети, проведени от този оператор на въздухоплавателно средство в годината за сравнение.
2. Въз основа на най-добрата налична информация Комисията:
  - а) публикува до 1 февруари 2009 г. списък на операторите на въздухоплавателни средства, които са изпълнили авиационна дейност, изброена в приложение I на или след 1 януари 2006 г., като се посочва администриращата държава-членка за всеки оператор на въздухоплавателно средство в съответствие с параграф 1; и
  - б) до 1 февруари на всяка следваща година осъвременява списъка, за да се включат операторите на въздухоплавателни средства, които в последствие са изпълнили авиационна дейност, изброена в приложение I.
3. За целите на параграф 1, „година за сравнение“ означава, при оператор на въздухоплавателно средство, започнал да извършва дейност в Общността след 1 януари 2006 г., първата календарна година на дейност; и във всички останали случаи календарната година, започваща на 1 януари 2006 г.

*Член 18б  
Помощ от Евроконтрол*

За целите на изпълнение на задълженията си съгласно член 3б, параграф 4 и член 18а, Комисията може да поиска помощта на Евроконтрол и може да сключи с тази цел всякакви подходящи споразумения с тази организация.“

- (14) В член 19, параграф 3 се добавят следните думи: „и разпоредби, които да вземат предвид включването на авиационни дейности в схемата на Общността. Регламентът разрешава на операторите на въздухоплавателни средства да поискат от техния администратор на регистър да замени квота, издадена съгласно глава II, за квота, еквивалентна на такава, издадена съгласно глава III. При поискване администраторите правят такава замяна“.

---

<sup>12</sup> ОВ L 24, 24.8.1992 г., стр. 1.

(15) В член 23 се вмъква следния параграф 2а:

„2а. Където има позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5а, параграфи от 1 до 4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се имат предвид разпоредбите на член 8 от него.“

(16) Вмъква се следният член 25а:

*„Член 25а*

*Мерки, предприети от трети страни за намаляване на въздействието от авиацията върху изменението на климата*

Когато трета страна приема мерки за намаляване на въздействието върху изменението на климата от полети, заминаващи от тази страна, които се приземяват в Общността и които са най-малко еквивалентни на изискванията на настоящата директива, Комисията изменя настоящата директива, за да разпорежи полетите, пристигащи от тази страна да бъдат изключени от авиационните дейности, изброени в приложение I с влизане в сила от следващия период, посочен в член 3б.

Това изменение, предназначено да измени елементи от настоящата директива, които не са с основно значение, се приема в съответствие с регулаторната процедура с обстойно изследване от член 23, параграф 2а.“

(17) Член 28 се изменя както следва:

- а) в параграф 3б, след „квоти“ се вмъкват думите „, различни от квотите, издадени съгласно глава II,“, и
- б) в параграф 4, след „квоти“ се вмъкват думите „, различни от квотите, издадени съгласно глава II,“.

(18) След член 30 се вмъква следното заглавие на глава:

**„Глава V  
Заклучителни разпоредби“**

(19) Приложения I, IV и V се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

*Член 2*

*Транспониране*

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива не по-късно от 12 месеца след влизането □ в сила. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и прилагат таблица на съответствието между разпоредбите и настоящата директива.

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

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

*Член 3*  
*Влизане в сила*

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

*Член 4*  
*Адресати*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент:*  
*Председател*  
[...]

*За Съвета:*  
*Председател*  
[...]



## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I, IV и V към Директива 2003/87/ЕО се изменят, както следва:

(1) Приложение I се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

**„КАТЕГОРИИ ДЕЙНОСТИ, ЗА КОИТО СЕ ПРИЛАГА НАСТОЯЩАТА  
ДИРЕКТИВА“;**

б) следният параграф се добавя след параграф 2:

„За 2011 г. единствено полети, които заминават от летище и пристигат на летище и двете разположени на територията на държава-членка, за която се прилага Договора, се включват в дейността на авиацията. От 1 януари 2012 г. се включват всички полети, които пристигат или заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договора“.

в) добавя се следната категория дейност:

<p><i>Авиация</i></p> <p>Полети, които пристигат или заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договора.</p> <p>Тази дейност не включва:</p> <p>а) полети, проведени единствено за транспортиране, на официална мисия, на действащ монарх и най-близките му роднини, държавни глави, министър-председатели и държавни министри, когато това е подкрепено от подходящ индикатор на статуса в летателния план;</p> <p>б) военни полети, изпълнявани от военни въздухоплавателни средства, както митнически и полицейски полети, и полети за издирване и спасяване, разрешени от съответния компетентен орган;</p> <p>в) всички полети проведени изцяло по правилата за визуални полети, както са определени в приложение 2 към Конвенцията за международна гражданска авиация от 1944 г.;</p>	<p>Въглероден двуокис</p>
--	---------------------------

<p>г) полети, завършващи на летището, от което въздухоплателното средство е излетяло и по време на които не са извършвани междинни кацания;</p> <p>д) тренировъчни полети, проведени с единствената цел за получаване на свидетелство, или на степен, в случая на летателен екипаж, когато това е подкрепено от подходяща забележка в летателния план, при положение, че полетът не служи за транспортиране на пътници и/или товари или за позициониране или транспортиране на въздухоплателното средство;</p> <p>е) полети, проведени с единствената цел за проверка или изпитване на оборудване, използвано или предназначено за използване като наземна помощ за въздушна навигация, с изключение на полети за позициониране на въпросното въздухоплателно средство; и</p> <p>ж) полети, проведени от въздухоплателно средство с удостоверение максимално тегло при излитане по-малко от 5 700 кг.</p>	
---	--

”

(2) Приложение IV се изменя както следва:

а) след заглавието се вмъква следното заглавие на част:

„ЧАСТ А – Мониторинг и докладване на емисиите от стационарни инсталации“

б) добавя се следната част Б:

„ЧАСТ Б Мониторинг и докладване на емисиите от авиационни дейности“

### **Мониторинг на емисиите от въглероден двуокис**

Мониторингът на емисиите се извършва чрез изчисления. Емисиите се изчисляват, като се използва формулата:

Количеството изразходвано гориво x емисионен фактор

Количеството изразходвано гориво включва и горивото изразходвано от спомагателния енергиен агрегат. Когато е възможно, се използва действителното изразходвано гориво и се изчислява по следната формула:

Количеството гориво, съдържащо се в резервоарите на въздухоплавателното средство, когато зареждането с гориво за полета е завършило – количеството гориво, съдържащо се в резервоарите на въздухоплавателното средство, когато зареждането с гориво за следващия полет е завършило + количеството заредено гориво за този следващ полет.

Ако данните за действително изразходваното гориво не са налични, се използва стандартизиран стъпков метод за оценка на изразходваното гориво въз основа на най-добрата налична информация.

По подразбиране се използват коефициентите на емисии на междуправителствената експертна група по изменението на климата, взети от нейното ръководство за инвентаризация от 2006 г. или от последващите осъвременявания на това ръководство, освен ако от независими акредитирани лаборатории не са изведени по-точни, свързани със конкретната дейност, емисионни фактори, като са използвани признати аналитични методи. Емисионният фактор за биомаса е нула.

Отделно изчисление се прави за всеки полет и за всяко гориво.

#### **Докладване на емисиите**

Всеки оператор на въздухоплавателно средство включва следната информация в доклада си съгласно член 14, параграф 3:

А. Данни, идентифициращи оператора включително:

- Име на оператора;
- Администриращата го държава-членка;
- Адрес, включително пощенски код и страна, и адресът му за контакт в администриращата държава-членка, ако е различен;
- Регистрационните номера на въздухоплавателните средства и типовете въздухоплавателни средства, използвани през периода, обхванат от доклада за авиационни дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство;
- Номерът и издаващият орган на сертификата на въздушния оператор и оперативния лиценз, съгласно който са изпълнени авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство;
- Адрес, телефон, факс и адрес на електронната поща на лицето за контакти; и
- Име на собственика на въздухоплавателното средство.

Б. За всеки тип гориво, за който се изчисляват емисиите:

- Изразходвано гориво;
- Емисионен фактор;
- Общите, емисии с натрупване от всички полети, извършени през обхванатия от доклада период, които попадат в авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство;
- Емисиите с натрупване от:
  - всички проведени полети през обхванатия от доклада период, които попадат в авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство и които са заминали от летище, разположено на територията на държава-членка и пристигнали на летище на територията на същата държава-членка;
  - всички други полети, извършени през обхванатия от доклада период, които попадат в авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство;
- Емисиите с натрупване от всички полети, изпълнени през обхванатия от доклада период, които попадат в авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство и които:
  - са заминали от която и да е държава-членка; и
  - са пристигнали в която и да е държава-членка от трета страна;
- Неточност.

### **Мониторинг на данните за тонкилометри за целите на член 3г**

За целите на кандидатстване за получаване на квоти в съответствие с член 3г, параграф 1, количеството авиационна дейност се изчислява в тонкилометри, като се използва следната формула:

тонкилометри = разстояние x полезен товар

където:

„разстояние“ означава разстоянието по най-късата дъга от земната сфера между летището на заминаване и летището на пристигане; и

„полезен товар“ означава общото тегло на превозваните товари, поща и пътници.

За целите на изчислението на полезния товар:

- броят на пътниците е броят на лицата на борда, като се изключат членовете на екипажа;
- операторът на въздухоплавателно средство може да избере да приложи действителното или стандартното тегло за пътници и регистриран багаж, съдържащо се в документите за теглото и разпределението на товара за съответните полети, или стойност по подразбиране за всеки пътник и регистрирания му багаж от 100 кг.

### **Докладване на данните за тонкилометри за целите на член 3г**

Всеки оператор на въздухоплавателно средство включва следната информация в заявлението си съгласно член 3г, параграф 1:

А. Данни, идентифициращи оператора, включително:

- Име на оператора;
- Администриращата го държава-членка;
- Адрес, включително пощенски код и страна, и адресът му за контакт в администриращата държава-членка, ако е различен;
- Регистрационните номера на въздухоплавателните средства и типовете въздухоплавателни средства, използвани през периода, обхванат от заявлението, за авиационни дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство;
- Номерът и издаващият орган на сертификата на въздушния оператор и оперативния лиценз, съгласно който авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът на въздухоплавателно средство са изпълнени;
- Адрес, телефон, факс и адрес на електронната поща на лицето за контакти; и
- Име на собственика на въздухоплавателното средство.

Б. Данни за тонкилометрите:

- Брой полети между всяка двойка летища;
- Брой пътнички километри между всяка двойка летища;
- Брой тонкилометри между всяка двойка летища;
- Общо количество тонкилометри за всички полети, проведени през годината, за която се отнася доклада, и попадащи в авиационните дейности, изброени в приложение I, за които той е операторът.

(3) Приложение V се изменя, както следва:

- а) след заглавието се вмъква следното заглавие на част:

„ЧАСТ А Проверка на емисиите от стационарни инсталации“

- б) добавя се следната част Б:

„ЧАСТ Б – Проверка на емисиите от авиационни дейности“

- (13) Общите принципи и методология, определени в настоящото приложение, се прилагат за проверка на докладите за емисии от полети, попадащи в авиационните дейности, изброени в приложение I.

За целта:

- а) в параграф 3, позоваването на оператор се тълкува като позоваване на оператор на въздухоплавателно средство и в буква в) позоваването на инсталация се тълкува като позоваване на въздухоплавателното средство, използвано за провеждане на авиационни дейности, обхванати от доклада;
- б) в параграф 5, позоваването на инсталация се тълкува като позоваване на оператора на въздухоплавателно средство;
- в) в параграф 6, позоваването на дейности, извършени в инсталацията се тълкува като позоваване на авиационни дейности, обхванати от доклада и извършени от оператора на въздухоплавателно средство;
- г) в параграф 7, позоваването на обекта на инсталацията се тълкува като позоваване на обектите, използвани от оператора на въздухоплавателно средство за провеждане на авиационни дейности, обхванати от доклада;
- д) в параграф 8 и 9 позоваванията на източници на емисии в инсталацията се тълкуват като позовавания на въздухоплавателни средства, за които е отговорен операторът на въздухоплавателно средство; и
- е) в параграфи 10 и 12 позоваванията на оператор се тълкуват като позовавания на оператор на въздухоплавателно средство.

**Допълнителни разпоредби за проверка на докладите за емисии от авиация**

- (14) Проверяващият се уверява по-специално че:

- а) всички полети, попадащи в авиационните дейности, изброени в приложение I, са взети предвид. В изпълнението на тази задача проверяващият ще бъде подпомогнат от данни за разписанието и други данни за въздушното движение, осъществено от оператора, включително данни от Евроконтрол, поискани от оператора;
- б) съществува цялостна последователност между данните с натрупване за изразходваното гориво и данните за закупеното или доставено по друг начин гориво за въздухоплавателното средство, изпълняващо авиационната дейност.

**Допълнителни разпоредби за проверката на данните за тонкилометрите, подадени за целите на член 3г, параграф 1**

- (15) Общите принципи и методология за проверка на докладите за емисии съгласно член 14, параграф 3, определени с настоящото приложение, където е възможно се прилагат съответно и за проверка на данните от авиацията за тонкилометрите.
- (16) Проверяващият се уверява по-специално, че единствено полети, които действително са проведени и попадат в авиационните дейности, изброени в приложение I, и за които е отговорен операторът на въздухоплавателно средство, са взети предвид в заявлението на този оператор съгласно член 3г, параграф 1. В изпълнението на тази задача проверяващият ще бъде подпомогнат от данни за въздушното движение, осъществено от оператора, включително данни от Евроконтрол, поискани от оператора; В допълнение, проверяващият се уверява, че докладваният от оператора полезен товар отговаря на водените от оператора с цел безопасност отчети за полезния товар.“

## ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

### 1. **НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО:**

Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността.

### 2. **РАМКА УД/БД (УПРАВЛЕНИЕ ПО ДЕЙНОСТИ / БЮДЖЕТ ПО ДЕЙНОСТИ)**

Засегната(и) област(и) на политиката и свързаната(ите) дейност/дейности:

Област на политиката: 07 Околна среда

Дейност код БД 0703: Изпълнение на политиката и законодателството на Общността за околната среда

### 3. **БЮДЖЕТНИ РЕДОВЕ**

#### 3.1. **Бюджетни редове (оперативни редове и редове, свързани с техническа и административна помощ (предишни редове ВА)), включително съответните им наименования:**

Статия 07 03 07 - LIFE+ (Финансов инструмент за околната среда — 2007 г. до 2013 г.)

#### 3.2. **Продължителност на дейността и на финансовото отражение:**

За периода 2007 – 2013 г. необходимите бюджетни средства ще бъдат покрити от вече предвидените средства за програмата LIFE+. Не са поискани допълнителни суми.

#### 3.3. **Бюджетни характеристики (ако е необходимо добавете редове):**

Бюджетен ред	Вид разход		Ново	Вноска на ЕАСТ	Вноски от страните кандидатки	Ред във финансовата перспектива
07 03 07	Незадълж.	Диференц.	НЕ	НЕ	НЕ	№ 2



#### 4. РЕКАПИТУЛАЦИЯ НА СРЕДСТВАТА

##### 4.1. Финансови ресурси

##### 4.1.1. Рекапитулация на бюджетните кредити за поети задължения (БКПЗ) и бюджетните кредити за плащания (БКП)

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Вид разход	Раздел №		2007	2008	2009	2010	2011	2012 г. и по-нататък	Общо
------------	----------	--	------	------	------	------	------	----------------------	------

##### Оперативни разходи<sup>13</sup>

Бюджетни кредити за поети задължения (БКПЗ)	8.1.	а	0.200	0.140	0.065	0.000	0.000	0.200	0.605
Бюджетни кредити за плащания (БКП)		б	0.100	0.130	0.127	0.048	0.00	0.200	0.605

##### Административни разходи, включени в референтната сума<sup>14</sup>

Техническа и административна помощ (недиференцирани бюджетни кредити – НБК)	8.2.4.	в	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
---	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

##### ОБЩА РЕФЕРЕНТНА СУМА

Бюджетни кредити за поети задължения		а+в	0.200	0.140	0.065	0.000	0.000	0.200	0.605
Бюджетни кредити за плащания		б+в	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

##### Административни разходи, които не са включени в референтната сума<sup>15</sup>

Човешки ресурси и свързани разходи (НБК)	8.2.5.	г	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.648
--	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

<sup>13</sup> Разходи, които не спадат към глава xx 01 на съответния дял xx.

<sup>14</sup> Разходи съгласно статия xx 01 04 на дял xx.

<sup>15</sup> Разходи, които спадат към глава xx 01, без статии xx 01 04 или xx 01 05.

Административни разходи, различни от човешки ресурси и свързани разходи и невключени в референтната сума (недиференцирани бюджетни кредити – НБК)	8.2.6.	д	0.004	0.085	0.058	0.031	0.031	0.031	0.240
---	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

#### Общо финансови разходи за интервенцията (предварителни данни)

<b>ОБЩО</b> БКПЗ включително разходи за човешки ресурси		а+в+г+д	0.312	0.333	0.231	0.139	0.139	0.339	1.493
<b>ОБЩО</b> БКП включително разходи за човешки ресурси		б+в+г+д	0.212	0.323	0.293	0.187	0.139	0.339	1.493

#### Подробности за съфинансирането

Ако предложението включва съфинансиране от държавите-членки или други организации (моля посочете кои), в таблицата по-долу трябва да се направи оценка на степента на съфинансиране (могат да се добавят допълнителни редове, ако се предвижда различни организации да участват в съфинансирането):

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Съфинансираща организация		Година n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 и по-нататък	Общо
.....	е	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<b>ОБЩО</b> БКПЗ включително съфинансиране	а+в+г+д+е							

#### 4.1.2. Съвместимост с финансовото програмиране

- Предложението е съвместимо със съществуващото финансово програмиране
- Предложението ще доведе до повторно програмиране на съответния ред от финансовата перспектива.
- Предложението може да изисква прилагане на разпоредбите на междуинституционалното споразумение<sup>16</sup> (т.е. инструмент за гъвкавост или ревизиране на финансовата перспектива).

<sup>16</sup> Виж точки 19 и 24 интеринституционалното споразумение.

#### 4.1.3. Финансово въздействие върху доходите

- Предложението няма финансово отражение върху приходите
- Предложението има финансово въздействие – ефектът върху приходите е както следва:

Забележка: всички подробности и наблюдения, свързани с метода на изчисление на въздействието върху доходите следва да се посочат в отделно приложение.

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Бюджетен ред		Приходи	Преди началото на действието [година n-1]	Ситуация след действието						
				[Годи на n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>17</sup>	
		<i>а) Приходи в абсолютни измерения</i>								
		<i>б) Промяна в приходите</i>	Δ							

(Моля посочете всеки засегнат бюджетен ред от приходната част, като към таблицата се добавят подходящия брой редове, ако е засегнат повече от един бюджетен ред.)

#### 4.2. Човешки ресурси ПРВЕ (пълно работно време еквивалент) (включително длъжностни лица, временно нает и външен персонал) – виж подробности в точка 8.2.1.

Годишни изисквания	2007	2008	2009	2010	2011	2012 г. и по-нататък
Общ брой човешки ресурси	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD

## 5. ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЦЕЛИ

### 5.1. Нужди за постигане в средносрочен и дългосрочен план

Да се намали въздействието на авиацията върху изменението на климата чрез включване на авиацията в схемата на Общността за търговия с емисионни квоти на парников газ (виж дял „Основания и цели на предложението“ от обяснителния меморандум). За тази цел финансови средства са необходими за:

- разработването на насоки и правилник за прилагане, изисквани от предложението;

<sup>17</sup>

Ако е необходимо следва да се добавят допълнителни колони, т.е. ако действието продължи повече от 6 години.

- възлагането на проучвания или друга техническа помощ, свързани с изпълнението;
- изпълнението на задачите, определени на Комисията с директивата, включително решения, свързани с разпределението на квоти и изготвянето и поддържането на списък с администриращите държави-членки за всеки оператор на въздухоплавателно средство.

200 000 € през първата година, последвана от други 140 000 € през втората година и 40 000 € през третата година, са сумите, които се очаква да са необходими за проучвания, свързани с възлагането или друга техническа помощ за изпълнението на директивата. Допълнителни 200 000 € се очаква да са необходими през 2012 г. за по-нататъшна техническа помощ и оценяване.

Адаптиране на информационно-техническото оборудване от независимата система на Общността за регистриране на транзакциите е предвидено за 2009 г. (25 000 €).

**5.2. Добавена стойност от участието на Общността и съгласуваност на предложението с други финансови инструменти и възможно полезно взаимодействие**

Хармонизирано действие за намаляване на въздействието на авиацията върху изменението на климата може най-добре да се постигне чрез законотворчество и координиране на равнище Общност (виж също раздел 3 от обяснителния меморандум).

Оперативни разходи се предвиждат в частта от бюджета на LIFE+, предмет на централизирано пряко управление.

**5.3. Цели, очаквани резултати и съответните индикатори на предложението в контекста на рамката УД**

Да се намали въздействието на авиацията върху изменението на климата чрез включването  в схемата на Общността за търговия с квоти за емисии на парников газ. По-специално:

- да се включи сектора на въздушния транспорт в усилията за намаляване на изменението на климата;
- да се интернализират външните разходи от изменението на климата; и
- да се допринесе за подобряване на екологичните показатели на операциите на въздушния транспорт, като се засилят икономическите стимули за операторите от въздушния транспорт да намалят въздействието си върху климата.

**5.4. Метод на прилагане (само за указание)**

X *Централизирано управление*

X     пряко от Комисията

- непряко чрез делегиране на:
  - изпълнителните агенции
  - органите, създадени от Общностите, както е посочено в член 185 от финансовия регламент
  - органи от националния обществен сектор/органи с мисия за предоставяне на обществени услуги
- Споделено или децентрализирано управление**
  - с държавите-членки
  - с трети страни
- Съвместно управление с международните организации (моля конкретизирайте)**

Коментари, имащи отношение:

## **6. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА**

### **6.1. Система за мониторинг**

Държавите-членки ще трябва да докладват по всички действия и мерки, които предприемат за изпълнение на директивата.

Договори, подписани от Комисията за целите на прилагане на директивата трябва да позволяват надзор и финансов контрол от Комисията (или оторизиран от нея представител) и одити от Европейската сметната палата, ако е необходимо и на място.

### **6.2. Оценка**

#### *6.2.1. Ex-ante оценка*

Виж оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение като работен документ на службите на Комисията. Оценяват се икономическите, социални, здравни и екологични въздействия от всички предложени мерки.

#### *6.2.2. Мерки, приети след междинна/ex-post оценка (поуки от сходен опит в миналото)*

Предложените мерки и придружаващата оценка на въздействието взимат предвид поуките от работата със схемата на Общността.

#### *6.2.3. Условия и честота на бъдещите оценки*

Не се прилага

## **7. МЕРКИ ЗА БОРБА С ИЗМАМИТЕ**

Стандарти за вътрешен контрол № 14, 15, 16, 18, 19, 20 и 21 и принципите, установени в Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета за финансовия регламент, приложим към общия бюджет на Европейските общности, ще бъдат напълно приложени.

## 8. ПОДРОБНОСТИ ЗА РЕСУРСИТЕ

### 8.1. Цели на предложението по отношение на финансови разходи

Бюджетни кредити за поети задължения в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

(Предоставят се наименования на цели, действия и резултати)	Тип получен резултат	Средна стойност на разходите	2007		2008		2009		2010		2011		2012 г. и по-нататък		ОБЩО	
			Брой	Обща стойност на разходите	Брой	Обща стойност на разходите	Брой	Обща стойност на разходите	Брой	Обща стойност на разходите	Брой	Обща стойност на разходите	Брой	Обща стойност на разходите	Брой	Обща стойност на разходите
ОПЕРАТИВНА ЦЕЛ <sup>18</sup> Разработване на правилник за прилагане и решения на Комисията	Проучвания и консултации  Адаптиране на системите за прилагане		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
<b>ОБЩА СТОЙНОСТ НА РАЗХОДИТЕ</b>				0,200		0,140		0,65		0,000		0,000		0,200		0,605

<sup>18</sup> Както е описано в т. 5.3.

## 8.2. Административни разходи

### 8.2.1. Брой и тип човешки ресурси

Тип пост		Персонал за придаване към управлението на действието, като се използват съществуващи и/или допълнителни ресурси (брой на постове/ПРВЕ)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Длъжностни лица или временно нает персонал <sup>19</sup> (XX 01 01)	1A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Персонал <sup>20</sup> , финансиран от статия XX 01 02							
Друг персонал <sup>21</sup> , финансиран от статия XX 01 04/05							
<b>ОБЩО</b>		1	1	1	1	1	1

### 8.2.2. Описание на целите, произтичащи от действието

- Подготовка на подзаконова уредба за прилагане на състезателното наддаване и насоки по изискванията за докладване, мониторинг и проверяване
- Проверка на прилагането в държавите-членки
- Подготовка и осъвременяване на списъка на администриращите държави-членки
- Решения на Комисията във връзка с разпределянето на квоти на сектора на авиацията

<sup>19</sup> Разходите за който НЕ са покрити от референтната сума.

<sup>20</sup> Разходите за който НЕ са покрити от референтната сума.

<sup>21</sup> Разходите за който са включени в референтната сума.



8.2.3. *Източници на човешки ресурси (със статут)*

- Поставе, в момента определени за управлението на програмата, които ще се заменят или продължат
- Поставе, предварително определени в рамките на изпълнението на годишната политическа стратегия/предварителния проектобюджет за година n
- Длъжности, които следва да се изискат в рамките на следващата/ия годишна политическа стратегия/предварителен проектобюджет
- X Длъжности с промяна на длъжностната характеристика, като се използва съществуващ личен състав в рамките на съответната служба (вътрешно преназначаване)
- Длъжности, изискани за година n, но непредвидени в годишната политическа стратегия/предварителния проектобюджет за съответната година

8.2.4. *Други административни разходи, включени в референтната сума (XX 01 04/05 – Разходи за административно управление)*

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Бюджетен ред (№ и заглавие)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 г. и по-нататък	ОБЩО
<b>1 Техническа и административна помощ (включително разходи за съответния персонал)</b>							
Изпълнителни агенции <sup>22</sup>							
Друга техническа и административна помощ							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
<b>Общо техническа и административна помощ</b>							

<sup>22</sup> Отнася се конкретно за законодателната финансова обосновка на конкретната(ите) изпълнителна(и) агенция(и).

8.2.5. *Разходи за човешки ресурси и свързани разходи, които не са включени в референтната сума*

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Тип човешки ресурси	2007	2008	2009	2010	2011	2012 и по- нататък
Длъжностни лица и временно нает персонал (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Персонал, финансиран по статия XX 01 02 (служители от помощния персонал, външни национални експерти, договорно нает персонал и т.н.) (посочете бюджетния ред)						
<b>Общо разходи за човешки ресурси и свързани разходи (които НЕ са включени в референтната сума)</b>	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

**Разчет – Длъжностни лица и временно нает персонал**

Стандартната годишна заплата за длъжностно лице 1A\*/AD съгласно точка 8.2.1 е 0,108 млн. €

**Разчет – Персонал, финансиран по статия XX 01 02**

Не се прилага

8.2.6. Други административни разходи, които не са включени в референтната сума

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 и по- натат ък	ОБЩО
XX 01 02 11 01 – Командировки	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Среци и конференции	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 – Комитети <sup>23</sup>	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Проучвания и консултации	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Информационни системи	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>2 Общо други разходи за управление (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Други разходи с административен характер</b> (уточнете, като посочите и бюджетния ред)							
<b>Общо административни разходи, различни от тези за човешки ресурси, и свързани разходи (които НЕ са включени в референтната сума)</b>	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Разчет - Други административни разходи, които не са включени в референтната сума

Четири командировки с единична цена от 1 000 € са предвидени всяка година от 2009 г. до 2013 г., с цел да се обясни предложението и да се улесни прилагането му в държавите-членки.

Среци на Комитета по изменението на климата (единична цена: 27 000 €) се предвиждат през 2008 г. и 2009 г. за приемането на насоки и правилник за прилагане.

Необходимите човешки и административни ресурси ще бъдат покрити от средствата, отпуснати на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за разпределяне на средства.

<sup>23</sup> Посочете типа комитет и групата към която принадлежи.