



Брюксел, 16.10.2013  
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността, с оглед на изпълнението до 2020 година на международно споразумение за прилагане на единна, основана на пазара глобална мярка за емисиите от международната авиация**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Емисиите от авиацията, са един от най-бързо растящите източници на емисии на парников газ. Тъй като технологичният потенциал за намаляване на емисиите в сектора на авиацията е ограничен, мерките, основаващи се на пазара (МОП) позволяват на авиацията да допринесе за намаляването на емисиите, като авиокомпаниите компенсират големия растеж на емисиите си чрез финансиране на намаляване на емисиите в други сектори.

Пригодността на МОП по отношение на международните полети отдавна е призната. Асамблеята на ICAO през 2001 г. одобри прилагането в международната авиация на отворени схеми за търговия с емисии. След одобряването от ICAO през 2004 г на регионалните МОП, ЕС даде пример, като включи авиацията в схемата си за търговия с емисии (СТЕ на ЕС). Въпреки положителното ѝ въздействие върху околната среда при ниски икономически разходи, прилагането на СТЕ на ЕС беше изправено пред значителна международна съпротива (напр. обвинения, че регулирането на емисии на въздушни превозвачи, които са установени извън ЕС, би нарушило суверенитета на трети държави). Съдът на Европейския съюз обаче отхвърли жалбите от чужди авиокомпании по този въпрос и потвърди законността на СТЕ на ЕС<sup>1</sup>.

В същото време, включването на авиацията в СТЕ на ЕС беше от решаващо значение за напредъка на обсъжданията в ICAO. Интензивното ангажиране от страна на ЕС в борбата с изменението на климата, беше от решаващо значение за набирането на решителност в ICAO за глобално действие в областта на емисиите от авиацията. Предвид на това, че СТЕ на ЕС ще обхваща само част от емисиите на международната авиация, е ясно че силният растеж на емисии ще продължи, ако в световен мащаб не се въведе МОП, и целите за намаляване на емисиите ще останат само пожелателни.

38-та Асамблея на ICAO през 2013 г. взе решение за разработването на глобална МОП, която ще бъде финализирана на следващата Асамблея на ICAO през 2016 г. и ще бъде въведена до 2020 г. Не беше постигнат напредък по отношение на „рамка“ за национални/регионални МОП до 2020 г., като по-специално по отношение на „взаимното споразумение“ резолюцията от Асамблеята повтаря резолюциите от асамблеите през 2007 и 2010 г. В отговор на този напредък към глобална МОП и за да насърчи един допълнителен импулс, Комисията счита за целесъобразно да предложи понижаване на дела на емисиите, към които СТЕ на ЕС следва да се прилага до 2020 г., като допълнителното действие, което вече беше предвидено в Решение № 377/2013/ЕС..

### 2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕЯТА

Консултациите за включването на авиацията в СТЕ на ЕС започнаха през септември 2005 г. със съобщението COM(2005)459 „Намаляване на въздействието на авиацията върху изменението на климата“, което доведе до законодателно предложение през декември 2006 г. Тогава започнаха и консултациите с трети държави по отношение на авиацията и търговията с емисии както официално, напр. в контекста на заседанията на Съвместния комитет ЕС—САЩ, така и посредством двустранни и многостранни срещи. Неотдавна в продължение на 12 седмици, от 21 юни до 13 септември 2013 г.,

---

<sup>1</sup> Вж. решението на Съда на Европейския съюз по Дело C-366/2010, постановено на 21 декември 2011 г.

беше проведена публична консултация онлайн. Консултацията се проведе съгласно „Общите принципи и минимални стандарти за консултации на Комисията със заинтересовани страни“, и всички заинтересовани страни бяха помолени — включително публичните власти от трети държави — да изложат своите виждания относно обхвата на регионалните и глобалната МОП. Комисията ще продължи да се ангажира с конструктивни двустранни и многостранни контакти с трети държави.

Публичната консултация потвърди силната подкрепа за МОП от страна на публичните власти, НПО и авиокомпаниите. Всички респонденти подкрепят МОП в сектора на авиацията, като една асоциация е против това глобалната МОП да се предхожда от регионални МОП. По отношение на регионалното действие, авиокомпаниите изтъкват административната простота и политическата приемливост, както и екологичната ефективност и избягването на дискриминацията по отношение на маршрутите и между операторите. Публичните органи и неправителствените организации изтъкват обхващането на съществени емисии, административната простота и политическата приемливост.

Оценката на въздействието показва, че адаптирането на СТЕ на ЕС с цел съгласуване с очакваната резолюция на ICAO за МОП в периода до 2020 г. е осъществимо при ниски административни разходи. Главната полза от намаляването на обхвата на СТЕ на ЕС до 2020 г. е тази, че при една глобална МОП, прилагаща се от 2020 г., която би покрила сегашните празнини в обхващането на глобалните емисии, би се удвоило покриването на емисиите от международната авиация в сравнение със СТЕ на ЕС и би се постигнало намаляване наполовина на тези емисии до 2050 г., като по този начин общата полза за околната среда ще бъде значително по-голяма.

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

#### **Обобщение на предложеното действие**

В съответствие с резултата от 38-та Асамблея на ICAO, проведена през септември 2013 г., следва да се създаде една глобална мярка, основана на пазара (МОП), която да се прилага към емисиите от международната авиация от 2020 г. нататък. В отговор на този напредък и за да се насърчи един допълнителен импулс към успешното установяване на глобална МОП, следва да се направят изменения в авиационните дейности, обхванати от СТЕ на ЕС.

Настоящото предложение за директива представлява продължение на Решение № 377/2013/ЕС, което беше прието, за да се насърчи напредъкът към глобално действие чрез ICAO. Както и при Решение № 377/2013/ЕС е важно, настоящото предложение да се приеме бързо от Европейския парламент и Съвета, така че да е въведено, когато на 30 април 2014 г. настъпи следващият срок за задължението за връщане на квоти. В отсъствието на допълнително договорена ревизия СТЕ се връща към състоянието преди Решение № 377/2013/ЕС. Ключовите характеристики на ревизираната СТЕ в резултат на настоящото предложение биха били следните:

- полетите между летища в ЕИП остават покрити напълно, както в първоначалната директива и в Решение № 377/2013/ЕС.
- полетите съответно до и от трети държави, които не са развити държави и които отделят по-малко от 1 % от световните авиационни емисии биха били изключени. Това би изключило маршрутите до около 80 държави на недискриминационен принцип.

- полетите съответно до и от трети държави отговарят за емисиите, които не са извън ЕИП, считано от 2014 г. Предложена е опростена процедура за определянето на съответната част от емисиите от даден полет, която е обхваната от СТЕ. Предложено е за постигането на съответствие операторите да могат да избират между подходите към методиката за МДП.
- прелитанията над държавите от ЕИП са изключени, както и емисиите от полети между летища в трети държави и летища в ЕИП по отношение на европейските зависимите територии и територии, а също и полетите от летища в ЕИП до тези територии.

Този акт представлява дерогация с действие от 2013 г. нататък от Директивата за СТЕ по отношение на част от емисиите при полети към и от трети държави. През 2013 г. това се отнася за всички емисии от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо пространство (ЕИП). За всяка календарна година между 2014 и 2020 г. тези части са определени в приложение и са изчислени от Евроконтрол въз основа на тази част от разстоянието по голямата окръжност между главните летища в държавите от ЕИП и в трети държави, която не излиза на повече от 12 мили от най-издадената точка на бреговата линия на ЕИП. Процентите са ниска оценка за действителното въздействие върху изменението на климата от въздухоплавателните средства, които излитат и кацат на летища в Съюза, тъй като авиацията въздейства също така върху изменението на климата чрез емисиите на азотни оксиди, водна пара и сулфатни частици и сажди, за които е преценено, че последствията им за изменението на климата са от същата величина като тези на емисиите на въглероден диоксид, но които не са взети под внимание.

Процесът на прилагане на проценти за полетите до и от трети държави е замислен така, че да работи и да бъде прагматичен, като използва съществуващи категории за докладване, които се прилагат от 2010 г. Работата на базата на двойки държави означава, че са необходими данните за полетите по маршрутите, от всяка държава членка до трети държави. Когато се изпълняват полети до няколко часови зони в трета държава, се включва процент за всяка часова зона, до която се изпълняват полети. Тези проценти са разработени въз основа на най-добрата налична информация, включително от Евроконтрол. В приложението ще бъде включена таблица, която съдържа всички тези проценти.

За да се осигури допълнителна гъвкавост и алтернативни мониторинг, докладване и проверка (МДП), е предложено на операторите да се даде възможност за избор. По отношение на полетите съответно до и от трети държави даден оператор на въздухоплавателни средства следва да може да избере да не докладва проверени емисии за тези полети, а да разчита на оценка на емисиите, които не са извън държавите членки на ЕИП от такива полети, която е възможно най-точна и се основава на изчисленията на Евроконтрол за точното разстояние, прелетяно не извън държавите от ЕИП.

Държавите членки ще коригират разпределянето на квоти за периода 2013—2020 г. в съответствие с дяловете, определени в приложението. Броят на квотите, предлагани на търг от държавите членки, ще бъде коригиран съответно.

Предложено е допълнително опростяване на Директивата за СТЕ, за да се осигури, че няма да се предприема действие срещу нетърговски оператори на въздухоплавателни средства във връзка с емисиите от малки оператори на въздухоплавателни средства, които изпускат по-малко от 1 000 тона CO<sub>2</sub> годишно. Очаква се това да доведе до намаляване на броя на операторите на въздухоплавателни средства, които са

регулирани от държавите членки с около 2 200, което представлява 0,2 % от емисиите. Наред с другите мерки, които се предприемат, за да се опрости административната работа за малките оператори на въздухоплавателни средства, това е значително намаляване на административните задачи за операторите на въздухоплавателни средства и за компетентните органи на държавите членки в съответствие с програмата на ЕС за по-добро регулиране.

Всички други задължения по отношение на полетите, остават непроменени. Този ограничен подход е показал, че дава резултат, както беше случаят с Решение № 377/2013/ЕС. Допълнителното безплатно разпределяне на квоти за операторите ще подкопае намаленията на емисиите, които ще дойдат от СТЕ, а извършването на ново определяне на целеви показатели, ще постави значителни изисквания пред операторите на въздухоплавателни средства и държавите членки, при положение, че се очаква глобалната МОП да започне да се прилага след 7 години, ако това не стане, ново определяне на целеви показатели и без друго ще се извърши през 2018 г. в съответствие с член 3д от Директивата за СТЕ.

Ползата за околната среда от настоящото предложение се осигурява от два ключови елемента: Първо, то дава тласък на глобалната МОП, която от 2020 г. нататък ще покрива общите емисии от международната авиация. В зависимост от нивото на амбиция, договорено за глобалната МОП, общите емисии от международната авиация ще имат за таван нивото от 2020 г., и дори до 2050 г. ще намалееят наполовина в сравнение с нивата от 2005 г. Второ, до 2020 г. СТЕ на ЕС ще продължи да осигурява съществено намаляване на емисиите, които се очаква да достигнат 250 милиона тона CO<sub>2</sub> в периода от 2013 до 2020 г.

Следва също така да се отбележи, че по отношение на административното управление на глобалната МОП, държавите ще трябва да приемат национални разпоредби. След Асамблеята на ICAO през 2016 г. директивата за СТЕ следва да се измени по целесъобразност, за да предвиди въвеждането на тази глобална МОП. Глобалната МОП, която ще се прилага от 2020 г. нататък, по отношение на признаването на ранните действия по призива на IATA, следва да взема предвид за компенсирането по СТЕ на ЕС на емисиите извън сектора на авиацията, както и намаляването на емисиите в рамките на сектора. Точка 26 от Резолюция А38/17-2 на ICAO призовава тези намаления на емисиите да бъдат докладвани на ICAO.

Настоящото предложение следва да бъде прието от Европейския парламент и Съвета в началото на 2014 г., за да се осигури правна сигурност и яснота за операторите на въздухоплавателни средства, които в противен случай до 30 април 2014 г. ще трябва да върнат квоти за пълните си емисии до и от трети държави, както е посочено в Директива 2003/87/ЕО.

Предложение за

## **ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността, с оглед на изпълнението до 2020 година на международно споразумение за прилагане на единна, основана на пазара глобална мярка за емисиите от международната авиация**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>2</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>3</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Съюзът се стреми да осигури бъдещо международно споразумение за контрол на въздействията върху парниковия газ от авиацията, като междуременно ограничава въздействията върху изменението на климата от авиационните дейности до и от летища в Съюза чрез самостоятелно действие. С цел да се осигури, че тези цели са взаимно подкрепящи се и не са в противоречие, е целесъобразно да се вземат предвид развитието и становищата, изразени на международни форуми и по-специално, да се вземе предвид резолюцията, която съдържа „Консолидиран отчет за продължаващите политики и практики на ИКАО, свързани с опазването на околната среда“, приета на 38-мата сесия на Асамблеята на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).
- (2) Вследствие на това, е желателно временно изискванията, определени в Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup>, да се считат за изпълнени, когато се изпълняват задължения по отношение на определен процент от емисиите от полети до и от летища в трети държави. По този начин Съюзът подчертава, че могат да се прилагат изисквания по отношение на

<sup>2</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>3</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>4</sup> Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 година 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)

определени проценти от емисиите от полети съответно до и от летища в държави от Европейското икономическо пространство (ЕИП), както могат и да се прилагат правни изисквания върху по-голям дял от емисиите от полети до и от такива летища.

- (3) Докато прилагането на Директива 2003/87/ЕО продължава да се основава на пристигането или заминаването от летища в Съюза, за да бъде просто и работещо средство за ограничаване на прилагането на регионални, основани на пазара мерки през 7-те години до влизането в действие на глобална мярка, основана на пазара, процентите са изчислени от Евроконтрол въз основа на тази част от разстоянието по голямата окръжност между главните летища в държавите от ЕИП и в трети държави, която не излиза на повече от 12 мили от най-издадената точка на бреговата линия на ЕИП. Тъй като Съюзът не счита, че глобалната мярка, основана на пазара следва да се базира на съображения за реалното въздушно пространство, сравнено с пристигането или заминаването от летищата, значението на процентите е ограничено до 2020 г.
- (4) Дерогациите, предвидени в настоящата директива, вземат също предвид резултатите от двустранните и многостранните контакти с трети държави, които Комисията ще продължи да осъществява от името на Съюза.
- (5) За да се избегне нарушаване на конкуренцията, е важно всички полети по даден маршрут да бъдат третирани еднакво.
- (6) За да се установи процент от проверени емисии за полети съответно до и от летища в трети държави, трябва да са известни емисиите за целия полет. При все това, не се вземат под внимание емисиите, които не попадат в този процент.
- (7) В допълнение, по отношение на полетите съответно до и от трети държави, даден оператор на въздухоплавателни средства следва да може да избере да не докладва проверени емисии за тези полети, а вместо това да разчита на оценка на емисиите, които не са извън държавите членки на ЕИП от такива полети, която е възможно най-точна.
- (8) С цел опростяване и за да се облекчат административните задачи за най-малките оператори на въздухоплавателни средства, за нетърговските оператори на въздухоплавателни средства, изпускащи по-малко от 1 000 тона CO<sub>2</sub> годишно следва да се счита, че изпълняват изискванията на директивата, и следва да бъдат улеснени допълнителните мерки от страна на компетентните органи на държавите членки с цел опростяване административната работа на малките оператори на въздухоплавателни средства.
- (9) Прилагането на процент за проверените емисии за полети съответно до и от летища в трети държави или използването на алтернативен подход от операторите следва да е по отношение на емисиите за 2014 г. и нататък, за да се даде време на операторите да разберат тези подходи, когато планират полетните си дейности.
- (10) Без да се засяга глобалната, основана на пазара мярка, която ще се прилага от 2020 г., емисиите от полети съответно до и от държави, които са развиващи се държави и чийто дял от общото количество тонкилометри от дейностите на международното гражданско въздухоплаване е по-малък от 1 %, следва да са освободени за периода 2014—2020 г. Държавите, които за целите на настоящото предложение се считат за развиващи се, следва да са тези, които в момента на приемането на настоящото предложение се ползват от преференциален достъп

до пазара на Съюза в съответствие с Регламент (ЕС) № 978/2012 на Европейския парламент и на Съвета, т.е. тези, които не са класифицирани през 2013 г. от Световната банка като държави с висок доход или с по-висок среден доход.

- (11) За да се осигури правна сигурност за операторите на въздухоплавателни средства и националните органи е целесъобразно крайните срокове за връщане и докладване на емисиите за 2013 г. да се удължат до 2015 г.
- (12) След Асамблеята на ИКАО през 2016 г. Комисията следва да представи доклад на Европейския парламент и на Съвета, за да се осигури, че международното развитие може да бъде взето предвид и че на всички въпроси, свързани с прилагането на дерогацията, ще се търси решение.
- (13) Директива 2003/87/ЕО следва да бъде съответно изменена,  
ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### *Член 1*

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

- (1) След член 28 се създава следния член 28а:

#### *„Член 28а*

#### **Дерогация, приложима преди изпълнението до 2020 г. на международно споразумение, прилагащо единна глобална, основана на пазара мярка**

1. Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, държавите членки приемат, че изискванията, определени в тези параграфи, са изпълнени по отношение на:
  - а) всички емисии от полети съответно до и от държави извън Европейското икономическо пространство за 2013 г.;
  - б) емисиите от полети до и от държави извън Европейското икономическо пространство (ЕИП), за всяка календарна година от 2014 г. до 2020 г., когато операторът на такива полети е върнал квоти по отношение на процентите на проверените емисии от тези полети, изброени в съответствие с приложение IIв или изчислени в съответствие с параграф 6;
  - в) емисиите от полети, изпълнявани от нетърговски оператор на въздухоплавателни средства за всяка календарна година до 2020 г., когато емисиите, за които този оператор на въздухоплавателни средства е отговорен, през календарната година са по-малко от 1 000 тона,
  - г) връщането на квоти, съответстващи на проверените емисии за 2013 г. от полети между държави в ЕИП, се извършва до 30 април 2015 г. вместо до 30 април 2014 г., и проверите емисии за 2013 г. за тези полети се докладват до 31 март 2015 г. вместо до 31 март 2014 г.Проверените емисии, посочени в параграф 1, буква б), изчислени в съответствие с приложение IIв се считат за проверени емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12 и 14.
2. Чрез дерогация от член 3д, параграф 5 и член 3е на оператор на въздухоплавателни средства, който се ползва от дерогацията, предвидена в



параграф 1, букви а)–в), се издават безплатни квоти, чийто брой е намален пропорционално на намаляването на задължението за връщане на квоти, предвидено в този параграф.

По отношение на дейността от 2013 г. до 2020 г. държавите членки публикуват броя на безплатните авиационни квоти, разпределени на всеки оператор до [ОП: въведете дата 4 месеца след влизането в сила на настоящата директива].

3. Чрез дерогация от член 3г държавите членки предлагат на търг авиационни квоти, намалени пропорционално на намалението на общия брой издадени квоти.
  4. Чрез дерогация от член 3г, параграф 3, броят на квотите за предлагане на търг от всяка държава членка по отношение на периода 2013—2020 г., се намалява, така че да съответства на нейния дял от отредените ѝ авиационни емисии в резултат от прилагането на член 28, букви а)–в).
  5. Чрез дерогация от членове 3ж, 12, 15 и 18а, когато оператор на въздухоплавателни средства има общи годишни емисии под 25 000 тона, емисиите му се считат за проверени емисии, ако за определянето им е използван инструментът за малки емитери на емисии, одобрен от Комисията и попълнен от Евроконтрол с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ, а държавите членки могат да използват опростени процедури за нетърговски оператори на въздухоплавателни средства при условие, че точността не е по-малка от предлаганата от този инструмент.
  6. Чрез дерогация от член 12, параграф 2а и член 14, параграф 3, за полетите съответно до и от държави извън ЕИП даден оператор на въздухоплавателни средства може да избере да не докладва данни за емисиите използвайки процентите в приложение Пв, за да бъдат изчислени тези емисии от компетентния орган. При изчислението се вземат предвид стойностите от инструмента за малки емитери на емисии, одобрен от Комисията и попълнен от Евроконтрол с данни от програмата му за подпомагане на СТЕ. Компетентният орган докладва всички такива изчисления на Комисията. Изчисленията на емисии, направени по този начин, се считат за проверените емисии на оператора на въздухоплавателни средства за целите на членове 11а, 12, 14 и 28а.
  7. След Асамблеята на ИКАО през 2016 г. Комисията ще докладва на Европейския парламент и Съвета за действията за изпълнение на глобалната мярка, основана на пазара, която ще се прилага за емисиите от 2020 г. нататък, заедно с предложения, ако е целесъобразно.
  8. В случай, че глобалната мярка няма да се прилага от 2020 г., този доклад разглежда подходящия обхват за покриване на емисиите от дейност до и от държави извън ЕИП от 2020 г. нататък, в условията на продължаващо отсъствие на такава глобална мярка. В доклада си Комисията разглежда също така решения на други въпроси, които могат да възникнат при прилагането на параграфи 1—4, като същевременно запазва еднаквото третиране на всички оператори по даден маршрут“
- (2) Приложенията се изменят, както е определено в приложението към настоящата директива.

## Член 2

1. Държавите членки приемат и публикуват до [ОР: моля въведете конкретна дата – последния ден от 3-тия месец от датата на влизане в сила], законите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за съобразяване с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Те прилагат тези разпоредби от [ОР: моля въведете конкретна дата: датата за транспониране + 1 ден].

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, обхваната от настоящата директива.

## Член 3

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

## Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

## ПРИЛОЖЕНИЕ

След приложение Пб към Директива 2003/87/ЕО, се създава следното приложение Пв:

### „ПРИЛОЖЕНИЕ Пв

#### **ТАБЛИЦА НА ПРОЦЕНТИТЕ, ПРИЛОЖИМИ ЗА ДЕРОГАЦИИТЕ ПО ЧЛЕН 28а**

[Процентът на емисиите, посочен в член 28а за полети, изпълнявани до и от дадена държава („трета държава“) извън държавите членки на ЕИП („държави членки на ЕИП“) се изчислява съгласно долната таблица, която преди приемането ще бъде попълнена с процентите, резултат от формулата, на основата на най-добрите налични данни, включително помощ от Евроконтрол:

$$X = (Y \div Z) \times 100,$$

където:

Z = общото разстояние по голямата окръжност за полет от летището във всяка от съответните държави членки на ЕИП, което е с най-голям брой полети до и от всички направления в трети държави през 2012 г. („референтното летище за държавите членки на ЕИП“), до летището в съответната трета държава с най-голям брой полети през 2012 г. до и от всички направления в държавите членки на ЕИП („референтното летище за третите държави“).

Y = частта от разстоянието по голямата окръжност за полета, определено в Z, между референтното летище на държавите членки на ЕИП и първата точка по този маршрут, която е на 12 морски мили от последната точка в държавите членки на ЕИП, с изключение на области на трети държави и с изключение на морски райони над 400 морски мили между държавите членки на ЕИП.

Когато се изпълняват полети до няколко часови зони в трета държава, се включва процент за всяка часова зона, до която се изпълняват полети.

Разстоянията съответно до и от зависимите територии и териториите на държавите членки на ЕИП, както и над тези зависими територии и територии, не се вземат предвид.

За периода 2014—2020 г. и без да се засяга глобалната мярка, основана на пазара, която ще се прилага от 2020 г., приложимият процент за полети между държави членки на ЕИП и държави, които са развиващи се държави и чиито дял от общото количество тонкилометри от дейностите на международното гражданско въздухоплаване е по-малък от 1 %,, е нула. Държавите, които за целите на настоящото предложение се считат за развиващи се, са тези, които в момента на приемането на настоящото предложение се ползват от преференциален достъп до пазара на Съюза в съответствие с Регламент (ЕС) № 978/2012 на Европейския парламент и на Съвета, т.е. тези, които не са класифицирани през 2013 г. от Световната банка като държави с висок доход или с висок среден доход.]

*[горната формула ще бъде заличена в окончателния текст и ще бъде заменена от съответната таблица, попълнена с проценти, изчислени от Евроконтрол.]*

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
AF	АФГАНИСТАН																												
AL	АЛБАНИЯ																												
DZ	АЛЖИР																												
AO	АНГОЛА																												
AG	АНТИГУА И БАРБУДА																												
AR	АРЖЕНТИНА																												
AM	АРМЕНИЯ																												
AZ	АЗЕРБАЙДЖАН																												
BS	БАХАМСКИ ОСТРОВИ																												
BH	БАХРЕЙН																												
BD	БАНГЛАДЕШ																												
BB	БАРБАДОС																												
BY	БЕЛАРУС																												
BZ	БЕЛИЗ																												
BJ	БЕНИН																												
BT	БУТАН																												
BO	МНОГОНАЦИОНАЛНА ДЪРЖАВА БОЛИВИЯ																												
BA	БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
BW	БОТСУАНА																												
BR	БРАЗИЛИЯ UTC/GMT -3																												
BR	БРАЗИЛИЯ UTC/GMT -4																												
BN	БРУНЕЙ ДАРУССАЛАМ																												
BF	БУРКИНА ФАСО																												
BI	БУРУНДИ																												
KH	КАМБОДЖА																												
CM	КАМЕРУН																												
CA	КАНАДА Нюфаундлендска стандартна часова зона																												
CA	КАНАДА Атлантическа часова зона																												
CA	КАНАДА Източна часова зона																												
CA	КАНАДА Централна часова зона																												
CA	КАНАДА Планинска часова зона																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
CA	КАНАДА Тихоокеанска часова зона																													
CV	КАБО ВЕРДЕ																													
CF	ЦЕНТРАЛНОАФРИКАНС КА РЕПУБЛИКА																													
TD	ЧАД																													
CL	ЧИЛИ																													
CN	КИТАЙ, включително ХОНКОНГ, МАКАО и ТАЙВАН																													
CO	КОЛУМБИЯ																													
KM	КОМОРСКИ ОСТРОВИ																													
CG	КОНГО																													
CD	ДЕМОКРАТИЧНА РЕПУБЛИКА КОНГО Източна часова зона																													
CD	ДЕМОКРАТИЧНА РЕПУБЛИКА КОНГО Западна часова зона																													
CR	КОСТА РИКА																													
CI	КОТ Д'ИВОАР																													
CU	КУБА																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
DJ	ДЖИБУТИ																													
DM	ДОМИНИКА																													
DO	ДОМИНИКАНСКА РЕПУБЛИКА																													
EC	ЕКВАДОР																													
EG	ЕГИПЕТ																													
SV	ЕЛ САЛВАДОР																													
GQ	ЕКВАТОРИАЛНА ГВИНЕЯ																													
ER	ЕРИТРЕЯ																													
ET	ЕТИОПИЯ																													
GA	ГАБОН																													
GM	ГАМБИЯ																													
GE	ГРУЗИЯ																													
GH	ГАНА																													
GD	ГРЕНАДА																													
GT	ГВАТЕМАЛА																													
GN	ГВИНЕЯ																													
GW	ГВИНЕЯ БИСАУ																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
GY	ГВИАНА																												
HT	ХАИТИ																												
HN	ХОНДУРАС																												
HK	ХОНКОНГ																												
IN	ИНДИЯ																												
ID	ИНДОНЕЗИЯ Индонезийско западно време																												
ID	ИНДОНЕЗИЯ Индонезийско централно време																												
ID	ИНДОНЕЗИЯ Индонезийско източно време																												
IR	ИСЛЯМСКА РЕПУБЛИКА ИРАН																												
IQ	ИРАК																												
IL	ИЗРАЕЛ																												
JM	ЯМАЙКА																												
JP	ЯПОНИЯ																												
JO	ЙОРДАНИЯ																												



		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
KZ	КАЗАХСТАН Часова зона 1																													
KZ	КАЗАХСТАН Часова зона 2																													
KE	КЕНИЯ																													
KP	КОРЕЙСКА НАРОДНОДЕМОКРАТИЧ НА РЕПУБЛИКА																													
KR	РЕПУБЛИКА КОРЕЯ																													
KW	КУВЕЙТ																													
KG	КИРГИЗСТАН																													
LA	ЛАОСКА НАРОДНОДЕМОКРАТИЧ НА РЕПУБЛИКА																													
LB	ЛИВАН																													
LS	ЛЕСОТО																													
LR	ЛИБЕРИЯ																													
LY	ЛИБИЯ																													
MO	МАКАО																													
MK	БИВША ЮГОСЛАВСКА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
MG	МАДАГАСКАР																													
MW	МАЛАВИ																													
MY	МАЛАЙЗИЯ																													
MV	МАЛДИВСКИ ОСТРОВИ																													
ML	МАЛИ																													
MR	МАВРИТАНИЯ																													
MU	МАВРИЦИЙ																													
MX	МЕКСИКО																													
	Централна зона																													
MX	МЕКСИКО																													
	Тихоокеанска зона																													
MX	МЕКСИКО																													
	Северозападна зона																													
MD	РЕПУБЛИКА МОЛДОВА																													
MN	МОНГОЛИЯ																													
	Часова зона 1																													
MN	МОНГОЛИЯ																													
	Часова зона 2																													
ME	ЧЕРНА ГОРА																													
MA	МАРОКО																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
MZ	МОЗАМБИК																												
MM	МИАНМАР																												
NA	НАМИБИЯ																												
NP	НЕПАЛ																												
NI	НИКАРАГУА																												
NE	НИГЕР																												
NG	НИГЕРИЯ																												
OM	ОМАН																												
PK	ПАКИСТАН																												
PA	ПАНАМА																												
PG	ПАПУА-НОВА ГВИНЕЯ																												
PY	ПАРАГВАЙ																												
PE	ПЕРУ																												
PH	ФИЛИПИНИ																												
PR	ПУЕРТО РИКО																												
QA	КАТАР																												
RU	РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ Московско време																												
RU	РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
	Екатеринбургско време																												
RU	РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ Омско време																												
RU	РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ Красноярско време																												
RU	РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ Иркутско време																												
RU	РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ Якутско време																												
RU	РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ Владивостокско време																												
RU	РУСКА ФЕДЕРАЦИЯ Магаданско време																												
RW	РУАНДА																												
KN	СЕЙНТ КИТС И НЕВИС																												
LC	СЕЙНТ ЛУСИЯ																												
VC	СЕЙНТ ВИНСЪНТ И ГРЕНАДИНИ																												
ST	САО ТОМЕ И ПРИНСИПИ																												
SA	САУДИТСКА АРАБИЯ																												
SN	СЕНЕГАЛ																												
RS	СЪРБИЯ																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
SC	СЕЙШЕЛСКИ ОСТРОВИ																												
SL	СИЕРА ЛЕОНЕ																												
SG	СИНГАПУР																												
SO	СОМАЛИЯ																												
ZA	ЮЖНА АФРИКА																												
SS	ЮЖЕН СУДАН																												
LK	ШРИ ЛАНКА																												
SD	СУДАН																												
SR	СУРИНАМ																												
SZ	СВАЗИЛЕНД																												
CH	ШВЕЙЦАРИЯ																												
SY	СИРИЙСКА АРАБСКА РЕПУБЛИКА																												
TJ	ТАДЖИКИСТАН																												
TZ	ОБЕДИНЕНА РЕПУБЛИКА ТАНЗАНИЯ																												
TH	ТАЙЛАНД																												
TL	ИЗТОЧЕН ТИМОР																												
TG	ТОГО																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
TT	ТРИНИДАД И ТОБАГО																												
TN	ТУНИС																												
TR	ТУРЦИЯ																												
TM	ТУРКМЕНИСТАН																												
UG	УГАНДА																												
UA	УКРАИНА																												
AE	ОБЕДИНЕНИ АРАБСКИ ЕМИРСТВА																												
US	СЪЕДИНЕНИ ЩАТИ Източна часова зона																												
СА Щ	СЪЕДИНЕНИ ЩАТИ Централна часова зона																												
US	СЪЕДИНЕНИ ЩАТИ Планинска часова зона																												
US	СЪЕДИНЕНИ ЩАТИ Тихоокеанска часова зона																												
US	СЪЕДИНЕНИ ЩАТИ Часова зона Аляска																												
UY	УРУГВАЙ																												
UZ	УЗБЕКИСТАН																												
VE	БОЛИВАРСКА РЕПУБЛИКА ВЕНЕЦУЕЛА																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
VN	ВИЕТНАМ																												
EH	ЗАПАДНА САХАРА																												
YE	ЙЕМЕН																												
ZM	ЗАМБИЯ																												
ZW	ЗИМБАБВЕ																												

Независимо от горното, процентът, който се прилага по отношение на полетите между най-отдалечените региони на Съюза, както са определени в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз и държави извън Съюза, е нула.