



EUROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

NACRT IZVJEŠĆA

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišno utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020.

(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

Izvjestitelj: Peter Liese

Oznake postupaka

- * Postupak savjetovanja
- *** Postupak suglasnosti
- ***I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- ***II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- ***III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

Izmjene nacrtu akta

Amandmani Parlamenta u obliku dvaju stupaca

Brisanja su označena *podebljanim kurzivom* u lijevom stupcu. Izmjene su označene *podebljanim kurzivom* u obama stupcima. Novi tekst označen je *podebljanim kurzivom* u desnom stupcu.

U prvom i drugom retku zaglavlja svakog amandmana naznačen je predmetni odlomak iz nacrtu akta koji se razmatra. Ako se amandman odnosi na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta, zaglavlje sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi.

Amandmani Parlamenta u obliku pročišćenog teksta

Novi dijelovi teksta označuju se *podebljanim kurzivom*. Brisani dijelovi teksta označuju se oznakom ■ ili su precrtani. Izmjene se naznačuju tako da se novi tekst označi *podebljanim kurzivom*, a da se zamijenjeni tekst izbriše ili precrta.

Iznimno, izmjene strogo tehničke prirode koje unesu nadležne službe prilikom izrade konačnog teksta ne označuju se.

SADRŽAJ

Stranica

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽENJE	21

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišno utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020. (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2013) 0722),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 192. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela prijedlog Parlamentu (C7-0374/2013),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
 - uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ¹,
 - uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od ...²,
 - uzimajući u obzir članak 55. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane te mišljenja Odbora za industriju, istraživanje i energetiku te Odbora za promet i turizam (A7-0000/2013),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. traži od Komisije da ponovno uputi prijedlog Parlamentu ako namjerava bitno izmijeniti svoj prijedlog ili ga zamijeniti drugim tekstom
 3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

¹ SL C ...Još nije objavljeno u Službenom listu

² SL C ...Još nije objavljeno u Službenom listu

Amandman 1

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Stoga **je** poželjno zahtjeve utvrđene u Direktivi 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁴ privremeno smatrati ispunjenima kada se ispune obveze u pogledu određenog postotka emisija iz letova u zračne luke u trećim zemljama i iz njih. Time Unija naglašava da se zahtjevi mogu primijeniti u pogledu određenih postotaka emisija iz letova u zračne luke u zemljama Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih na isti način na koji se pravni zahtjevi mogu postaviti za veći udio emisija iz letova u takve zračne luke i iz njih.

⁴ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.)

Izmjena

(2) Stoga, **kako bi se održao zamah postignut na skupštini Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) 2013. i olakšalo postizanje napretka na nadolazećoj skupštini ICAO-a 2016.**, poželjno **je** zahtjeve utvrđene u Direktivi 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁴ privremeno smatrati ispunjenima **za razdoblje do 2016.** kada se ispune obveze u pogledu određenog postotka emisija iz letova u zračne luke u trećim zemljama i iz njih. Time Unija naglašava da se zahtjevi mogu primijeniti u pogledu određenih postotaka emisija iz letova u zračne luke u zemljama Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih na isti način na koji se pravni zahtjevi mogu postaviti za veći udio emisija iz letova u takve zračne luke i iz njih.

⁴ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.)

Or. en

Obrazloženje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 2

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2a) Kako bi se ojačalo povjerenje na međunarodnoj razini u pogledu Unijinog sustava za trgovanje emisijama stakleničkih plinova (ETS), prihodi ostvareni javnim dražbama emisijskih jedinica ili bilo koji istovjetan iznos, ako tako nalažu najvažnija proračunska načela država članica, poput jedinstva i univerzalnosti, trebali bi biti korišteni u svrhu smanjivanja emisija stakleničkih plinova, prilagodbe učincima klimatskih promjena u Uniji i trećim zemljama, financiranja istraživanja i razvoja za ublažavanje posljedica klimatskih promjena i prilagodbu njima te pokrivanja troškova primjene Unijinog ETS-a. Prihodi ostvareni javnim dražbama trebali bi biti korišteni i za prijevoz s niskom razinom emisija ugljika. Prihodi javnih dražbi trebali bi se koristiti posebno za financiranje doprinosa Svjetskom fondu za energetske učinkovitost i obnovljivu energiju i Fondu za zelenu klimu u okviru UNFCCC-a te mjera za izbjegavanje krčenja šuma i olakšavanje prilagodbe zemalja u razvoju. Kao dio sporazuma o djelotvornoj, globalnoj tržišno utemeljenoj mjeri utemeljenoj na relacijama („MBM”) sa znatnim potencijalom smanjenja utjecaja zračnog prometa na klimu, Unija bi se trebala obvezati na dodjelu prihoda dobivenih takvom mjerom Fondu za zelenu klimu u okviru UNFCCC-a kako bi odrazila načelo zajedničkih ali različitih odgovornosti i dotičnih mogućnosti te na ulaganje napora na međunarodnoj razini u financiranje istraživanja i razvoja radi smanjenja emisija stakleničkih plinova zračnog prometa.

Obrazloženje

Tijekom pregovora o aktualnoj direktivi, Europski parlament ustrajao je na jasno obvezujućem određivanju prihoda. U to vrijeme države članice to nisu bile spremne prihvatiti te je u direktivu uključena samo preporuka. Kada bi države članice pristale na mnogo jasniju obvezu, prihvaćanje programa EU-a bilo bi olakšano. Zajednički istraživački projekti o tehnologiji za daljnje smanjenje emisija ugljika u zračnom prometu mogli bi se razviti u suradnji s trećim zemljama. Doprinos država članica EU-a prilagodbi klimatskim promjenama i ublažavanju njihovih posljedica uključujući fondu za zelenu klimu u okviru UNFCCC-a bili bi od velike pomoći u olakšavanju pružanja potpore zemljama u razvoju. To se načelo mora uvesti i u međunarodne pregovore.

Amandman 3

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Dok se primjena Direktive 2003/87/EZ i dalje temelji na dolasku u zračne luke u Uniji ili odlasku iz njih, što je jednostavno i praktično sredstvo za ograničenje primjene regionalnih tržišno utemeljenih mjera u 7 godina dok se ***ne započne s primjenom globalne tržišno utemeljene mjere***, Eurocontrol je izračunao postotke na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka u EGP-u i u trećim zemljama koja nije veća od 12 milja iza najdalje točke na obali EGP-a. S obzirom na to da Unija smatra da se globalna tržišno utemeljena mjera ne bi trebala temeljiti na stvarnom promatranju zračnog prostora za razliku od dolaska ili odlaska iz zračnih luka, relevantnost postotaka ograničava se na razdoblje do **2020.**

Izmjena

(3) Dok se primjena Direktive 2003/87/EZ i dalje temelji na dolasku u zračne luke u Uniji ili odlasku iz njih, što je jednostavno i praktično sredstvo za ograničenje primjene regionalnih tržišno utemeljenih mjera u 3 godine dok se ***na 39. skupštini ICAO-a 2016. ne postigne dogovor o globalnoj tržišno utemeljenoj mjeri koju je moguće ratificirati i koja se primjenjuje na većinu emisija iz međunarodnog zračnog prometa***, Eurocontrol je izračunao postotke na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka u EGP-u i u trećim zemljama koja nije veća od 12 milja iza najdalje točke na obali EGP-a. S obzirom na to da Unija smatra da se globalna tržišno utemeljena mjera ne bi trebala temeljiti na stvarnom promatranju zračnog prostora za razliku od dolaska ili odlaska iz zračnih luka, relevantnost postotaka ograničava se na razdoblje do **2016.**

Obrazloženje

Izmjena naglašava činjenicu da ne bi bila prihvatljiva bilo koja vrsta globalne tržišno utemeljene mjere, nego samo ona koja je pravno obvezujuća i obuhvaća većinu emisija.

Amandman 4

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Odstupanjima predviđenima ovom Direktivom uzimaju se u obzir rezultati dvostranih i višestranih kontakata s trećim zemljama koje će Komisija i dalje održavati u ime Unije.

Izmjena

(4) Odstupanjima predviđenima ovom Direktivom uzimaju se u obzir rezultati dvostranih i višestranih kontakata s trećim zemljama koje će Komisija i dalje održavati u ime Unije. ***Ta se odstupanja odnose samo na emisije uzrokovane djelatnošću zračnog prometa do 2016. te ih Unija predviđa kako bi se olakšao dogovor o usvajanju globalne tržišno utemeljene mjere koju je moguće ratificirati na 39. skupštini ICAO-a. Daljnje zakonodavne mjere trebale bi biti primjerene samo ako se takva mjera usvoji 2016. U tu svrhu, nakon skupštine ICAO-a 2016., Komisija bi trebala podnijeti potpuno izvješće Europskom parlamentu i Vijeću te, prema potrebi, brzo predložiti mjere u skladu s rezultatima.***

Or. en

Obrazloženje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 5

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Primjena postotka na provjerene emisije za letove u zračne luke u trećim zemljama i iz njih odnosno uporaba drugačijeg pristupa operatora trebala bi se odnositi na emisije od 2014. **nadalje** kako bi operatori imali vremena razumjeti te pristupe kada planiraju svoje letove,

Izmjena

(9) Primjena postotka na provjerene emisije za letove u zračne luke u trećim zemljama i iz njih odnosno uporaba drugačijeg pristupa operatora trebala bi se odnositi na emisije od 2014. **do 2016.** kako bi operatori imali vremena razumjeti te pristupe kada planiraju svoje letove,

Or. en

Obrazloženje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 6

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) Ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., emisije iz letova u zemlje u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % i iz njih, trebale bi se izuzeti u razdoblju od 2014. do **2020.** Zemlje za koje se smatra da su zemlje u razvoju za potrebe ovog prijedloga trebale bi biti one koje u trenutku prihvaćanja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012

Izmjena

(10) Ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., emisije iz letova u zemlje u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % i iz njih, trebale bi se izuzeti u razdoblju od 2014. do **2016.** Zemlje za koje se smatra da su zemlje u razvoju za potrebe ovog prijedloga trebale bi biti one koje u trenutku prihvaćanja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012

Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

Or. en

Obrazloženje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 7

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 11.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

11a. Ekološka učinkovitost uključivanja zračnog prometa u ETS smanjena je zbog smanjenja geografskog opsega. U tu svrhu te u skladu s politikom smanjenja za sve druge sektore, od 2015. nadalje, stopa javnih dražbi trebala bi biti 40 % kao u slučaju javnih dražbi za druge sektore. Linearni faktor smanjenja trebao bi se primjenjivati u skladu s ostalim sektorima.

Or. en

Obrazloženje

Ekološki učinak ETS-a drastično je smanjen ograničenjem opsega te bi stoga povećanje količine ponuđene na javnim dražbama i smanjenje ograničenja emisija moglo to djelomično nadoknaditi.

Amandman 8

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12) Nakon zasjedanja skupštine ICAO-a 2016. Komisija bi trebala podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću kako bi se osiguralo da se mogu uzeti u obzir međunarodna kretanja i riješiti sva pitanja o primjeni izuzeća.

Briše se.

Or. en

Obrazloženje

Povezano s izmjenom Uvodne izjave 4.

Amandman 9

Prijedlog Direktive Članak 1. – stavak 1. – točka 1. Direktiva 2003/87/EZ Članak 28.a – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih svake kalendarske godine između 2014. i **2020.** ako je operator tih letova predao emisijske jedinice u pogledu postotaka svojih provjerenih emisija iz tih letova navedenih u skladu s Prilogom II.c ili izračunanih u skladu sa stavkom 6.;

(b) emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih svake kalendarske godine između 2014. i **2016.** ako je operator tih letova predao emisijske jedinice u pogledu postotaka svojih provjerenih emisija iz tih letova navedenih u skladu s Prilogom II.c ili izračunanih u skladu sa stavkom 6.;

Or. en

Obrazloženje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti

potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 10

Prijedlog Direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(c) emisija iz letova koje izvode nekomercijalni zračni operatori u svakoj kalendarskoj godini do **2020.** ako su emisije za koje su ti operatori zračnog prometa odgovorni u kalendarskoj godini iznosile manje od 1 000 tona;

(c) emisija iz letova koje izvode nekomercijalni zračni operatori u svakoj kalendarskoj godini do **2016.** ako su emisije za koje su ti operatori zračnog prometa odgovorni u kalendarskoj godini iznosile manje od 1 000 tona;

Or. en

Objasnenje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 11

Prijedlog Direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 2. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

U pogledu aktivnosti od 2013. do **2020.** države članice objavljuju broj besplatnih emisijskih jedinica u zračnom prometu dodijeljenih svakom operatoru do [OP: *umetnite datum 4 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive*].

U pogledu aktivnosti od 2013. do **2016.** države članice objavljuju broj besplatnih emisijskih jedinica u zračnom prometu dodijeljenih svakom operatoru do ...

[OP: molimo umetnite datum: 4 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive].

Or. en

Objašnjenje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 12

Prijedlog Direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 3. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Posebna rezerva određena člankom 3.f smanjuje se tako da i dalje iznosi 3%. Sve se preostale količine otkazuju.

Or. en

Objašnjenje

Budući da je opseg Direktive smanjen, posebna rezerva trebala bi i dalje iznositi 3 % broja emisijskih jedinica u optjecaju. Kako bi se ekološka korist približila originalnom sustavu ETS, sve emisijske jedinice koje ostanu u Posebnoj rezervi nakon distribucije novim sudionicima trebale bi biti otkazane, a ne ponuđene na javnoj dražbi od strane država članica, što dovodi do povećanja emisija.

Amandman 13

Prijedlog Direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Odstupajući od članka 3.d. stavka 3., broj

Odstupajući od članka 3.d. stavka 3., broj

PE522.946v01-00

14/27

PR\1008958HR.doc

emisijских jedinica koji će svaka država članica ponuditi na javnoj dražbi za razdoblje od 2013. do **2020.** umanjuje se u skladu s njezinim udjelom dodijeljenih emisija iz zračnog prometa koji proizlazi iz primjene **članka 28.** točaka (a) do (c).

emisijских jedinica koji će svaka država članica ponuditi na javnoj dražbi za razdoblje od 2013. do **2016.** umanjuje se u skladu s njezinim udjelom dodijeljenih emisija iz zračnog prometa koji proizlazi iz primjene točaka (a) do (c) **stavka 1.**

Or. en

Образложење

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 14

Prijedlog Direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

7. Nakon zasjedanja skupštine ICAO-a 2016. Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o **mjerama za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere koja će se primjenjivati na emisije od 2020. i podnosi prijedloge ako je potrebno.**

U slučaju da se globalna mjera ne primjenjuje od 2020., u izvješću se razmatra u kojem se opsegu trebaju obuhvaćati emisije iz letova u zemlje izvan EGP-a i iz njih od **2020.** nadalje dok nema takve globalne mjere. U svom izvješću Komisija razmatra i rješenja za druga pitanja koja se mogu pojaviti primjenom stavaka 1. do 4. uz očuvanje jednakog tretmana za sve operatore na istom putu.”

Izmjena

7. Nakon zasjedanja skupštine ICAO-a 2016. Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o **postignutim rezultatima. U slučaju postizanja dogovora o globalnoj tržišno utemeljenoj mjeri koju je moguće ratificirati, to izvješće, po potrebi, sadržava prijedloge kojima se reagira na te razvoje.**

U slučaju da se globalna mjera ne primjenjuje od 2020., u izvješću se razmatra u kojem se opsegu trebaju obuhvaćati emisije iz letova u zemlje izvan EGP-a i iz njih od **2016.** nadalje dok nema takve globalne mjere. U svom izvješću Komisija razmatra i rješenja za druga pitanja koja se mogu pojaviti primjenom stavaka 1. do 4. uz očuvanje jednakog tretmana za sve operatore na istom putu.”

Obrazloženje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

Amandman 15

Prijedlog Direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.a (nova)

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 3.c – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

U članku 3.c stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. od 1. siječnja 2013. ukupna količina emisijskih jedinica koja će biti dodijeljena zračnim operatorima na razdoblje od dvije godine, iznosi 95 % povijesnih emisija iz zračnog prometa pomnoženo s godinama u tom razdoblju.

Od 1. siječnja 2015. nadalje, te se emisijske jedinice smanjuju za linearni faktor od 1,74 % za svaku kalendarsku godinu. Taj postotak može biti izmijenjen u sklopu opće izmjene ove Direktive.“

Or. en

Obrazloženje

Dok druge industrije obuhvaćene ETS-om moraju smanjiti svoje emisije za 21 % do 2020., u sektoru zračnog prometa smanjenje iznosi samo 5 %. To je bilo protivno stavu Europskog parlamenta tijekom pregovora 2008. Parlament se uvijek zalagao za ravnopravnost svih industrija. Ekološka učinkovitost ETS-a za zračni promet znatno je smanjena zbog ograničenog opsega. U svrhu postizanja boljeg ekološkog integriteta ETS-a linearni faktor od 1,74 % primjenjuje se za svaku godinu kako bi se postigla ravnopravnost svih sektora u ETS-u.

Amandman 16

Prijedlog Direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.b (nova)

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 3.d – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

U članku 3.d stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Od 1. siječnja 2013. na razdoblje od dvije godine, 15 % emisijskih jedinica bit će ponuđeno na javnoj dražbi. Od 1. siječnja 2015. nadalje, 40 % emisijskih jedinica bit će ponuđeno na dražbi. Potonji postotak može biti povećan u okviru opće izmjene ove Direktive.“

Or. en

Objasnenje

Dok prosječna količina emisijskih jedinica koje se mogu ponuditi na javnoj dražbi u ostalim sektorima iznosi 40 % (100 % kao pravilo i referentna vrijednost za sektor premještanja izvora ugljika izvan EU-a), količina koja se može ponuditi na javnoj dražbi u zrakoplovnom sektoru iznosi samo 15 %. Ta je činjenica dugo bila predmet kritike. Budući da svi letovi u europskom zračnom prostoru podliježu ETS-u zračni promet se ne može smatrati klasičnim sektorom premještanja izvora ugljika. Ekološki učinak ETS-a drastično je smanjen ograničenjem opsega te bi stoga povećanje količine ponuđene na javnim dražbama moglo djelomično to nadoknaditi.

Amandman 17

Prijedlog Direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.c (nova)

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 3.d – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

U članku 3.d stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Države članice prihode nastale javnim dražbama emisijskih jedinica upotrebljavaju za napore u borbi s klimatskim promjenama, osobito na

međunarodnoj razini, smanjenju emisija stakleničkih plinova i prilagodbi učinka klimatskih promjena u zemljama u razvoju te financiranju istraživanja i razvoja za ublažavanje klimatskih promjena i prilagodbu njima uključujući, osobito, na području zrakoplovstva i zračnog prijevoza. Prihodi nastali javnim dražbama upotrebljavaju se i za promet s niskom razinom emisije ugljika. Prihodi od javnih dražbi upotrebljavaju se i za financiranje doprinosa Globalnom fondu za energetske učinkovitost i obnovljivu energiju i Fondu za zelenu klimu u okviru UNFCCC-a te mjera za izbjegavanje krčenja šuma.

Države članice redovito obavješćuju Komisiju o mjerama poduzetima u skladu s prvim podstavkom.“

Or. en

Obrazloženje

Tijekom pregovora o aktualnoj direktivi, Europski parlament ustrajao je na jasno obvezujućem određivanju prihoda. U to vrijeme države članice to nisu bile spremne prihvatiti te je u direktivu uključena samo preporuka. Kada bi države članice pristale na mnogo jasniju obvezu, prihvaćanje programa EU-a bilo bi olakšano. Zajednički istraživački projekti o tehnologiji za daljnje smanjenje emisija ugljika u zračnom prometu mogli bi se razviti u suradnji s trećim zemljama. Doprinos država članica EU-a prilagodbi klimatskim promjenama i ublažavanju njihovih posljedica uključujući fondu za zelenu klimu u okviru UNFCCC-a bili bi od velike pomoći u olakšavanju pružanja potpore zemljama u razvoju. To se načelo mora uvesti i u međunarodne pregovore.

Amandman 18

Prijedlog Direktive

Prilog

Direktiva 2003/87/EZ

Prilog II.c – tablica redak 37.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

KINA, uključujući HONG KONG,
MAKAO *i TAJVAN*

KINA, uključujući HONG KONG *i*
MAKAO

Obrazloženje

Tajvan bi trebalo unijeti kao odvojeno odredište, a ne dio odredišta za Kinu.

Amandman 19**Prijedlog Direktive****Prilog**

Direktiva 2003/87/EZ

Prilog II.c – tablica redak 147.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija**Izmjena****TW TAJVAN****Obrazloženje*

Tajvan bi trebalo unijeti kao odvojeno odredište, a ne dio odredišta za Kinu.

Amandman 20**Prijedlog Direktive****Prilog**

Direktiva 2003/87/EZ

Prilog II.c – stavak 6.

*Tekst koji je predložila Komisija**Izmjena*

Za razdoblje od 2014. do **2020.** i ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., postotak koji se primjenjuje na letove između zemalja članica EGP-a i zemalja u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % jednak je nuli. Za potrebe ovog prijedloga smatra se da su zemlje u razvoju one koje u trenutku donošenja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije

Za razdoblje od 2014. do **2016.** i ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., postotak koji se primjenjuje na letove između zemalja članica EGP-a i zemalja u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % jednak je nuli. Za potrebe ovog prijedloga smatra se da su zemlje u razvoju one koje u trenutku donošenja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije

svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

Or. en

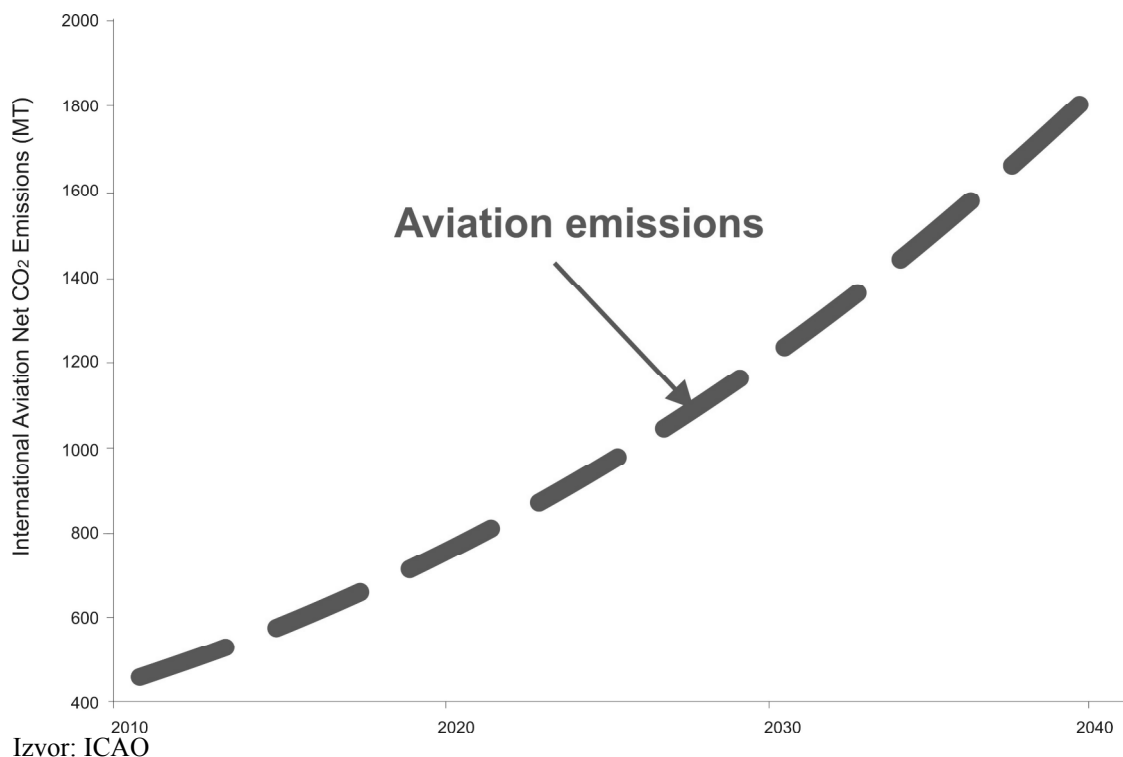
Obrazloženje

Trenutačno odstupanje trebalo bi se primjenjivati samo do 2016. i sljedeće skupštine ICAO-a. U skladu sa zaključcima ICAO-a 2016. i postignutim rezultatima, Unija bi mogla razmotriti ima li potrebe za daljnjim koracima i koji bi oni bili, kako bi se odrazio ishod međunarodnih pregovora. Budući da trenutačno odstupanje ističe završetkom 2016., zakonodavci će imati dovoljno vremena da zaključe svaki daljnji postupak suodlučivanja koji bi mogao biti potreban s obzirom na to da je datum predaje emisija za 2017. u travnju 2018.

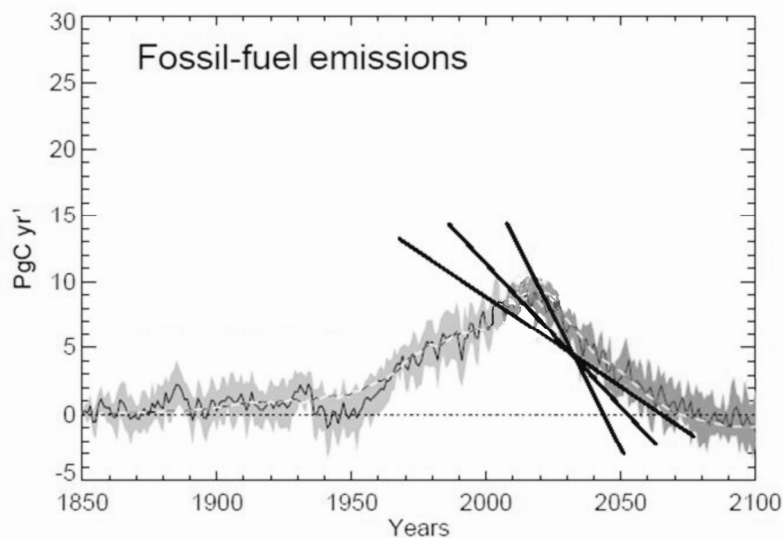
OBRAZLOŽENJE

Zašto je potrebno ograničiti emisije stakleničkih plinova iz zračnog prometa?

Emisije stakleničkih plinova iz zračnog prometa brzo rastu. Ne poduzmu li se određene mjere Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (ICAO) predviđa da će se do 2040. emisije nakupiti do količine od 1900 milijuna tona.



Drugim se procjenama predviđa 3500 do 4500 milijuna tona do 2050. 3,5 gigatona je 20 % količine na koju bi globalne emisije trebale biti ograničene prema Međuvladinom tijelu za klimatske promjene (IPCC) u 2050. kako bi se klimatske promjene zadržale na 2 stupnja.

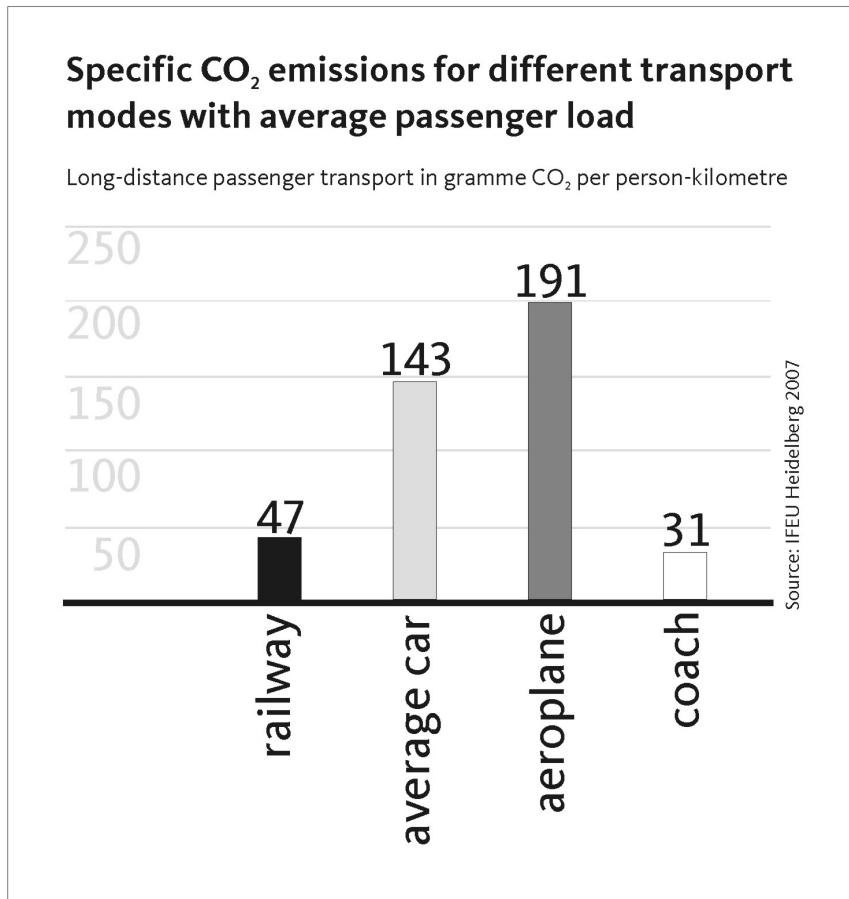


Prema petom izvješću IPCC-a od 2013. potrebno je drastično smanjiti globalne emisije do 2050. ako želimo imati 2/3 vjerojatnost zadržati cilj od 2 stupnja za tu godinu.

Izvor: IPCC

Međunarodna zajednica je 1997. Protokolom iz Kyota zadaću reguliranja emisija zračnih prijevoznika povjerila ICAO-u. Iako Protokol iz Kyota ne odgovara potpuno na zahtjeve borbe protiv klimatskih promjena, nemoguće je ne primijetiti da je barem Europska unija slijedila njegove obveze i ograničila emisije. S druge strane, nijedna znatna mjera nije provedena u svrhu ograničenja emisija iz zračnog prometa.

Potrebno je i da zrakoplovna industrija sudjeluje u naporima u svrhu ograničavanja klimatskih promjena u ime pravednosti prema drugim načinima prijevoza. Nažalost, zrakoplovstvo je najmanje klimatski prihvatljiv način prijevoza i dok su drugi načini prijevoza veoma regulirani i podliježu mnogim porezima i pristojbama, zrakoplovstvom se još nije bavilo na europskoj razini:



Zakonodavstvo iz 2008., kritike trećih zemalja i opravdanost tih kritika

Zakonodavstvo kojim se zračni promet uključuje u ETS odobrilo je Vijeće nakon više od dvije godine rasprave i uključenosti dionika i Europski parlament s više od 90 postotnom većinom. Okosnica zakonodavstva bilo je uključivanje svih letova koji kreću iz Europe i slijeću u nju. To je bilo predmetom kritike trećih država. Međutim, nakon sudskog spora American airlinesa, Sud Europske unije odlučio je da je potpuno u skladu s međunarodnim pravom. Troškovi su veoma umjereni, unatoč tvrdnjama trećih zemalja koje ponekad govore o pretjeranom teretu za njihovu industriju. Prema najnovijim brojkama, trošak za Ryanair iznosio je 0,03 EUR, za Easyjet 0,11 EUR (druge zrakoplovne tvrtke s manje djelotvornom

flotom mogu imati neznatno veće troškove). Troškovi poreza i pristojbi koje podrazumijevaju države članice EU-a ili treće zemlje mnogo su veći.

Zemlja	Pravo	troškovi po letu
Njemačka	Kontrola zračnog prometa	Do 42,18 EUR ovisno o odredištu
UK	Pristojba za putnike u zračnom prijevozu (APD)	Do preko 184 GBP 6000 milja
SAD	Međunarodni porez na prijevoz	16,30 USD/putnik
EU	ETS	0,03 EUR (Ryanair) Do 2 EUR/međunarodni let (procjena Komisije)
Indija	Pristojba za odlazak + 10,3 % Naknada za usluge (na Porez za razvoj zračnih luka u Delhiju)	7,40 EUR, 10 USD +19 EU, 25 USD (Samo u Delhiju)
Austrija	Zakon o pristojbi na let	Do 35 EUR ovisno o udaljenosti

Važan

argument trećih zemalja bio je taj da je zbog ekstrateritorijalnosti zakonodavstvo Europske unije nezakonito. Prema mišljenju Suda Europske unije, taj je argument nevažeći zbog toga što su obuhvaćeni samo letovi koji kreću iz Europe ili slijeću u nju. Međutim, obveza predaje emisijskih jedinica je naravno veća ako je let duži. No to nije značajka jedinstvena za zakonodavstvo EU-a. Nacionalni porezi i pristojbe primjenjuju se također prema istom načelu, primjerice britanska pristojba znatno je veća za let u Meksiko nego za let u Kanadu, čak i ako je udaljenost između Kanade i Meksika većinom teritorij Sjedinjenih Američkih Država, pogledati sljedeću kartu:



Za let u Toronto u Kanadi naplaćuje se APD u iznosu od 130 GBP (156 EUR).



Za let poslovnom klasom iz Londona u Mexico City (otprilike 5000 milja) naplaćuje se APD u iznosu od 162 GBP (195 EUR).

Postupak ICAO-a i zakonodavstvo za Zaustavljanje sata

PE522.946v01-00

Iako kritika nije opravdana, Europska unija reagirala je na argumente trećih zemalja. Rečeno je da europsko zakonodavstvo stoji na putu postizanja međunarodnog sporazuma. To nikada nije bila istina, no kao znak dobre volje, Komisija je predložila ograničiti plan na unutar-europske letove na jednu godinu kako bi pomogla u postizanju boljeg dogovora na općoj skupštini ICAO-a u rujnu i listopadu 2013.

U zakonodavstvu jasno je određeno:

„Odstupanje koje je odobreno ovom odlukom odnosi se samo na emisije iz zračnog prometa za 2012.“

(10) (...) Europska unija omogućila je ovo odstupanje radi lakšeg postizanja sporazuma na 38. zasjedanju skupštine ICAO-a u vezi s realističnim vremenskim rasporedom razvoja globalnog MBM-a poslije 38. zasjedanja skupštine ICAO-a i u vezi s okvirom za olakšavanje opsežne primjene nacionalnih i regionalnih MBM-ova na međunarodno zrakoplovstvo, prije početka primjene globalnog MBM-a.

Na zasjedanju skupštine ICAO-a u rujnu i listopadu 2013. usvojena je rezolucija koja je uključivala obvezu „razvoja globalnog MBM-a za međunarodni zračni promet, uzimajući u obzir napore na koje se poziva u stavku 19.“ To je važan korak, no nažalost rezolucija uključuje i mnogo uvjeta i preduvjeta. Stoga nije potpuno sigurno da će skupština ICAO-a 2016. zaista uspjeti usvojiti jasna pravila za MBM. Valja napomenuti da je skupština ICAO-a 2001. već zagovarala trgovanje emisijama, no nažalost nije postignut stvaran napredak:

Skupština ICAO-a 2001.

- c) Trgovanje emisijama:
- c) *Podupire* razvoj otvorenog sustava trgovanja emisijama za međunarodni zračni promet;

Skupština ICAO-a 2013.

- 18. Odlučuje razviti globalni program MBM-a za međunarodni zračni promet, uzimajući u obzir napore na koje se poziva u stavku 19.;

U usporedbi s posve drugačijim napretkom UNFCCC-a, potrebno je reći da je čak i konferencija o klimatskim promjenama u Varšavi (COP 19) imala konkretnije i pozitivnije rezultate nego skupština ICAO-a. Usvajanje okvira za nacionalne i regionalne programe, primjerice za program EU-a bilo je veoma važan uvjet daljnje izmjene zakonodavstva Europske unije. Nažalost, do toga nije došlo.

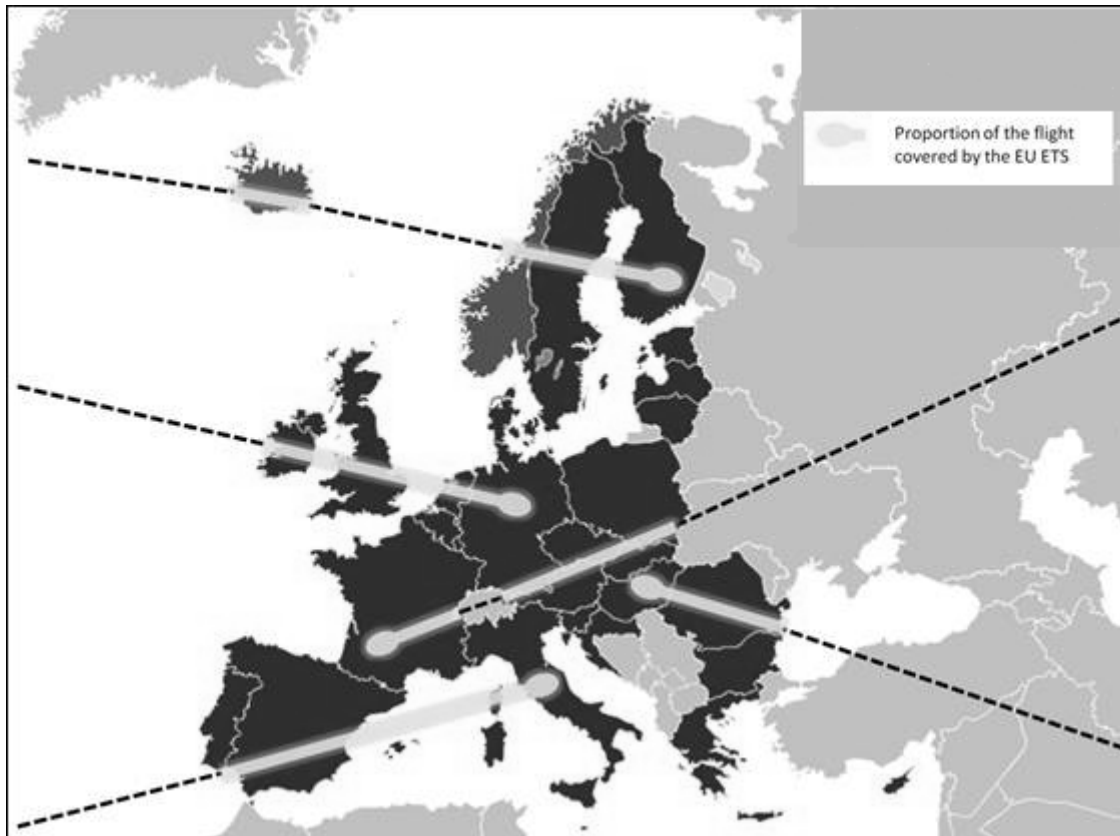
Zrakoplovna je industrija, koju većinski predstavlja IATA, nažalost mnogo radila protiv Europske unije u postupku ICAO-a, no s druge strane, potrebno je poštovati doprinos IATA-e svjetskom postupku. Obveza smanjenja emisija od 50 % do 2050. koju je industrija preuzela mnogo je veća od one koja se nalazi u tekstu ICAO-a.

Posljedice za EU nakon skupštine ICAO-a

Mnogi dionici, primjerice Udruga europskih niskotarifnih zračnih prijevoznika ELFAA, koja predstavlja gotovo 50 % letova unutar Europe, mnoge nevladine organizacije i mnogi članovi Parlamenta traže da to zakonodavstvo ostane neizmijenjeno. To bi značilo da bi potpun ETS,

uključujući međunarodne letove koji kreću iz Europe i slijeću u nju, za cijelu njihovu duljinu, trebalo provoditi od 1. svibnja sljedeće godine. Ostali (mnogi dionici iznose ovo stajalište iza kulisa) zagovaraju produženje postojećeg „Zaustavljanja sata“ do 2016. ili čak 2020., što bi značilo da su mnogo godina obuhvaćeni samo letovi unutar Europe, čak i ako lete preko europskog zračnog prostora.

Prijedlog Komisije s pristupom vezanim uz zračni prostor predstavlja kompromis između ta dva ekstrema:



Izvor: Europska komisija

To znači da su svi letovi koji kreću iz Europe ili slijeću u nju obuhvaćeni za svoj dio unutar europskog zračnog prostora. Primjerice, let iz Pariza ili Londona u istanbulsku zračnu luku (ovo je veoma važno jer će Istanbul otvoriti najveću zračnu luku na svijetu) bio bi obuhvaćen do granice Grčke, što znači gotovo 100 %. U okviru Zaustavljanja sata on uopće nije obuhvaćen. Let u središnju zračnu luku u Emiratima bio bi obuhvaćen za gotovo 50% svojih emisija prema pristupu vezanom uz zračni prostor.

Prijedlog vašeg izvjestitelja

Vaš izvjestitelj načelno podupire prijedlog Europske komisije. Iako je i dalje uvjeren da pritisak trećih zemalja nije stalan, potrebno je uzeti u obzir da bi međunarodni postupak mogao pretrpjeti negativne posljedice zbog potpune primjene tog programa. Pristup vezan uz zračni prostor ma mnoge prednosti pred Zaustavljanjem sata:

- 1) Zaštitu okoliša i klime:

Prijedlog Komisije uključuje otprilike 40 % emisija u usporedbi s originalnom uredbom, Zaustavljanje sata obuhvaćalo je samo oko 20 %.

- 2) Posljedice za međunarodne pregovore:
Jednostavno produženje Zaustavljanja sata moglo bi se smatrati bezuvjetnom predajom Europske unije. Napredak na međunarodnoj razini većinom je rezultat pritiska Europske unije. Mnogi prijedlozi razmatrani u okviru ICAO-a ne bi zaista smanjili emisije iz zračnog prometa, ali uzima se u obzir samo neutralan rast u pogledu ugljika od 2020. Glavna strategija ICAO-a temelji se na kompenzacijama (što većinom znači mehanizam čistog razvoja) i biogorivima. Odražavajući kritičnu raspravu o ova dva instrumenta unutar Europske unije, važno je ukazati na alternativu. Naš program zapravo prisiljava na smanjenje emisija, čak i samo za 5 %.
- 3) Konkurentna situacija europskih zračnih luka i zrakoplovne industrije:
Prijedlog Zaustavljanja sata utječe na konkurentnu situaciju europskih zrakoplovnih tvrtki i zračnih luka. Velike središnje zračne luke u blizini Europske unije, tj. Istanbul okoristit će se time ako to nastavimo. Zrakoplovne tvrtke s letovima većinom unutar Europe u nepovoljnom su položaju u usporedbi sa zrakoplovnim tvrtkama koje mogu nadoknaditi financiranje za letove unutar Europske unije.
- 4) Pravna situacija:
Temeljem odluke Suda Europske unije i Čikaške konvencije jasno je da je pristup vezan uz zračni prostor potpuno usklađen s međunarodnim pravom. Vijeće ICAO-a je početkom rujna jednoglasno poduprla pristup vezan uz zračni prostor. Rezolucija ICAO-a koja ne uključuje pristup vezan uz zračni prostor nije pravno obvezujuća budući da su EU i mnogi drugi izdali rezervacije.

Izmjene koje predlaže vaš izvjestitelj

Iako vaš izvjestitelj predlaže pridržavanje prijedloga Komisije što je više moguće, neke izmjene čine se razumnima.

1. **Pravna situacija nakon 2016.:**
Izmjena direktive opravdana je samo zato što se očekuje napredak s pravno obvezujućim sporazumom o globalnom zrakoplovstvu 2016. Ta mogućnost, iako je stvarna, uopće nije zajamčena. Stoga je razumno ograničiti pristup vezan uz zračni prostor do 2016. i ponovno uvesti potpuni ETS od 2017. Ako se međunarodni sporazum zaista usvoji na skupštini ICAO-a 2016. Europska unija trebala bi naravno biti spremna u skladu s time izmijeniti zakonodavstvo.
2. **Izmjene za povećanje ambicije i ekološkog integriteta i jamstva ravnopravnosti s drugim industrijama:**
Razina količine emisija koje se može ponuditi na javnoj dražbi u ETS-u za zračni promet iznosi samo 15 % u usporedbi s prosječnih 40 % za ostatak industrije. Ograničenje emisija je samo 5 % u usporedbi s 21 % za druge industrije. Ta činjenica je uvijek bila predmetom kritike te je Europski parlament već 2007./2008. tijekom zakonodavnog postupka tražio ravnopravnost svih industrija. Pristup vezan uz zračni prostor smanjuje emisije obuhvaćene ETS-om na 40 % u usporedbi s originalnim

planom. U svrhu ograničenja nanošenja štete okolišu, opravdano je povećati količine koje mogu biti ponuđene na javnoj dražbi i nužno je smanjiti emisije (ograničenja) barem na razinu koju druge industrije moraju poštovati već od početka 2013.

Provedba postojećeg zakonodavstva EU-a ključna je za ostvarivanje bilo kakvog napretka

Izvjestitelj je primijetio da, iako je EU ETS ograničen na letove unutar Europe, neke države članice trenutačno oklijevaju pri primjeni tog zakonodavstva. Treće zemlje poput Kine i Indije odbijaju predati emisijske jedinice za letove unutar Europe, primjerice iz Frankfurta za London. Izvjestitelju se čini neprihvatljivim razgovarati s Vijećem o bilo kojem ishodu zakonodavnog prijedloga prije nego se jasno utvrdi da je veoma ograničeno zakonodavstvo za Zaustavljanje sata primijenjeno. Ne možemo prihvatiti da treće zemlje poput Kine i Indije odbijaju poštovati europsko zakonodavstvo prilikom djelovanja unutar Europske unije.

Usvajanje do travnja je ključno

Svi koji ne žele da se EU ETS za zračni promet zadrži u originalnom obliku, što znači da obuhvaća sve međukontinentalne letove od početka do krajnjeg odredišta, moraju tražiti dogovor o izmijenjenoj direktivi do travnja, jer će inače 1. svibnja originalno zakonodavstvo morati biti provedeno. Zato je dogovoren ambiciozni raspored i sa odgovornim osobama u Odboru za promet. Vaš izvjestitelj smatra da je potrebno postići dogovor o izmjeni te je voljan razgovarati sa svim dionicima, no ne bi preporučio Europskom parlamentu da ograniči postizanje bilo kakvog kompromisa na produljenje Zaustavljanja sata.