



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

---

*Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar*

---

**2013/0344(COD)**

28.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROJETO DE RELATÓRIO**

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Peter Liese

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta
- \*\*\* Processo de aprovação
- \*\*\*I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- \*\*\*II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- \*\*\*III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato.)

### ***Alterações a um projeto de ato***

#### **Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas**

As supressões são assinaladas em *itálico* e a **negrito** na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a **negrito** na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a **negrito** na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

#### **Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado**

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a **negrito**. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo ■ ou rasurados. As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a **negrito** e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído.

Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	22



## PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

**sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global  
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

**(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)**

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2013)0722),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a Comissão apresentou a proposta ao Parlamento (C7-0374/2013),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>1</sup>,
  - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões de ... <sup>2</sup>,
  - Tendo em conta o artigo 55.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0000/2013),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por outro texto;
  3. Encarrega a sua/o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos Parlamentos nacionais.

---

<sup>1</sup> JO C .../Ainda não publicado no Jornal Oficial.

<sup>2</sup> JO C .../Ainda não publicado no Jornal Oficial.

## Alteração 1

### Proposta de diretiva Considerando 2

#### *Texto da Comissão*

(2) Consequentemente, é desejável considerar temporariamente como preenchidos os requisitos estabelecidos na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>4</sup> quando estão cumpridas as obrigações relativas a uma determinada percentagem das emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países terceiros. Ao fazê-lo, a União salienta que os requisitos podem ser aplicados a determinadas percentagens de emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países do Espaço Económico Europeu (EEE), da mesma forma que podem ser aplicados requisitos jurídicos a uma maior percentagem de emissões dos voos com origem e destino nesses aeródromos.

---

<sup>4</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (Jornal Oficial L 275 de 25.10.2003, p. 32).

#### *Alteração*

(2) Consequentemente, **a fim de manter a dinâmica conseguida na Assembleia da ICAO de 2013 e facilitar os progressos na próxima Assembleia da ICAO de 2016**, é desejável considerar temporariamente como preenchidos **para o período até 2016** os requisitos estabelecidos na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>4</sup> quando estão cumpridas as obrigações relativas a uma determinada percentagem das emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países terceiros. Ao fazê-lo, a União salienta que os requisitos podem ser aplicados a determinadas percentagens de emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países do Espaço Económico Europeu (EEE), da mesma forma que podem ser aplicados requisitos jurídicos a uma maior percentagem de emissões dos voos com origem e destino nesses aeródromos.

---

<sup>4</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (Jornal Oficial L 275 de 25.10.2003, p. 32).

Or. en

#### *Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das*

*emissões de 2017 é em abril de 2018.*

## **Alteração 2**

### **Proposta de diretiva Considerando 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(2-A) Para reforçar a confiança no regime do comércio de licenças de emissão da União (RCLE) a nível internacional, as receitas dos leilões de licenças ou qualquer outro montante equivalente, sempre que princípios orçamentais primordiais dos Estados-Membros, como a unidade e a universalidade, assim o exijam, devem ser consagradas à redução das emissões de gases com efeito de estufa, à adaptação aos impactos das alterações climáticas na União e nos países terceiros, ao financiamento da investigação e desenvolvimento relacionados com a atenuação e a adaptação e à cobertura dos custos de gestão do RCLE da União. As receitas geradas pelos leilões deverão igualmente ser afetadas a transportes com baixo teor de emissões. Os proventos dos leilões deverão ser utilizados, em especial, no financiamento de contribuições a favor do Fundo Mundial para a Eficiência Energética e as Energias Renováveis, do Fundo Verde para o Clima, no âmbito da CQNUAC, e de medidas para evitar a desflorestação e facilitar a adaptação nos países em desenvolvimento. No âmbito de um acordo sobre uma medida baseada no mercado global efetiva, baseado nas rotas, suficientemente capaz de reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas, a UE deve igualmente comprometer-se a atribuir ao Fundo Verde para o Clima ao abrigo da CQNUAC as receitas geradas pela aplicação dessas medidas, de modo a refletir o princípio das responsabilidades***

*comuns mas diferenciadas e respetivas capacidades e os esforços internacionais para financiar a investigação e o desenvolvimento sobre a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação.*

Or. en

### *Justificação*

*During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.*

### **Alteração 3**

#### **Proposta de diretiva Considerando 3**

##### *Texto da Comissão*

(3) Embora a aplicação da Diretiva 2003/87/CE continue a basear-se na chegada ou partida de aeródromos na União, a fim de constituir um meio simples e viável para limitar a aplicação de medidas baseadas no mercado **regionais** no período de 7 anos até **à entrada em vigor** de uma medida baseada no mercado global, as percentagens foram calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais no EEE e em países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha de costa do EEE. Uma vez que a União não considera que uma medida baseada no mercado global deva assentar nas atuais considerações relativas ao espaço aéreo, em comparação com a chegada ou partida de aeródromos, a relevância das

##### *Alteração*

(3) Embora a aplicação da Diretiva 2003/87/CE continue a basear-se na chegada ou partida de aeródromos na União, a fim de constituir um meio simples e viável para limitar a aplicação de medidas **regionais** baseadas no mercado no período de 3 anos até **que seja acordada uma medida baseada no mercado global ratificável, aplicável à maioria das emissões provenientes da aviação internacional na 39.ª Assembleia da ICAO em 2016**, as percentagens foram calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais no EEE e em países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha de costa do EEE. Uma vez que a União não considera que uma medida baseada no mercado global deva



percentagens é limitada ao período até **2020**.

assentar nas atuais considerações relativas ao espaço aéreo, em comparação com a chegada ou partida de aeródromos, a relevância das percentagens é limitada ao período até **2016**.

Or. en

#### *Justificação*

*A alteração sublinha o facto de que não será aceitável qualquer tipo de medida baseada no mercado, mas uma que seja juridicamente vinculativa e que abranja a maioria das emissões.*

#### **Alteração 4**

##### **Proposta de diretiva Considerando 4**

###### *Texto da Comissão*

(4) As derrogações previstas na presente diretiva têm em conta os resultados de contactos bilaterais e multilaterais com países terceiros, que a Comissão continuará a desenvolver em nome da União.

###### *Alteração*

(4) As derrogações previstas na presente diretiva têm em conta os resultados de contactos bilaterais e multilaterais com países terceiros, que a Comissão continuará a desenvolver em nome da União. ***Essas derrogações dizem exclusivamente respeito às emissões provenientes das atividades da aviação e são concedidas pela União no intuito de facilitar um acordo sobre uma medida baseada no mercado global, ratificável na 39.ª Assembleia da ICAO. As ações legislativas suplementares apenas são apropriadas caso tal medida seja adotada em 2016. Para o efeito, após a Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão deve apresentar um relatório completo ao Parlamento Europeu e ao Conselho e propor rapidamente medidas consonantes com os resultados, conforme aplicável.***

Or. en

#### *Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar*

*se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

## **Alteração 5**

### **Proposta de diretiva**

#### **Considerando 9**

##### *Texto da Comissão*

(9) A aplicação de uma percentagem às emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, ou a utilização de uma abordagem alternativa pelos operadores, deve referir-se às emissões *a partir* de 2014 a fim de dar tempo aos operadores para compreenderem estas abordagens quando do planeamento das respetivas atividades de voo.

##### *Alteração*

(9) A aplicação de uma percentagem às emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, ou a utilização de uma abordagem alternativa pelos operadores, deve referir-se às emissões de 2014 *a 2016* a fim de dar tempo aos operadores para compreenderem estas abordagens quando do planeamento das respetivas atividades de voo.

Or. en

##### *Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

## **Alteração 6**

### **Proposta de diretiva**

#### **Considerando 10**

##### *Texto da Comissão*

(10) Sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, as emissões dos voos com origem e destino

##### *Alteração*

(10) Sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, as emissões dos voos com origem e destino

em países que sejam países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais em toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional seja inferior a 1 % devem estar isentas no período de 2014 a **2020**. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta devem ser os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.

em países que sejam países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais em toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional seja inferior a 1 % devem estar isentas no período de 2014 a **2016**. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta devem ser os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.

Or. en

#### *Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

#### **Alteração 7**

##### **Proposta de diretiva Considerando 11-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***11-A. A eficácia ambiental da inclusão da aviação no sistema RCLE diminuiu devido à redução do âmbito geográfico. Para o efeito, e em consonância com a política de redução para todos os setores, a partir de 2015, a taxa de leilões deverá ser de 40 %, tal como acontece com os leilões para outros setores. Deve aplicar-se um fator de redução linear em consonância com outros setores.***

*Justificação*

*Com o âmbito restringido, o impacto ambiental do RCLE é drasticamente reduzido; portanto, aumentar a quantidade de leilões e reduzir o limite máximo poderá compensar parcialmente esta situação.*

**Alteração 8****Proposta de diretiva  
Considerando 12***Texto da Comissão**Alteração*

*(12) Após a Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho a fim de assegurar que a evolução da situação internacional possa ser tomada em consideração e que sejam tratadas quaisquer questões que surjam sobre a aplicação da derrogação.*

*Suprimido*

*Justificação*

*Relacionado com a alteração ao considerando 4.*

**Alteração 9****Proposta de diretiva  
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1  
Diretiva 2003/87/CE  
Artigo 28-A – n.º 1 – alínea b)***Texto da Comissão**Alteração*

(b) Emissões dos voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) em cada ano civil entre 2014 e **2020** quando o operador desses voos procedeu à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens das suas emissões verificadas desses voos inscritas na lista em

(b) Emissões dos voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) em cada ano civil entre 2014 e **2016** quando o operador desses voos procedeu à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens das suas emissões verificadas desses voos inscritas na lista em

conformidade com o disposto no anexo II-C, ou calculadas em conformidade com o n.º 6;

conformidade com o disposto no anexo II-C, ou calculadas em conformidade com o n.º 6;

Or. en

#### *Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

### **Alteração 10**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1**

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

(c) Emissões dos voos operados por um operador de aeronaves não comercial em cada ano civil até **2020** quando as emissões pelas quais esse operador de aeronaves é responsável no ano civil anterior são inferiores a 1 000 toneladas;

#### *Alteração*

(c) Emissões dos voos operados por um operador de aeronaves não comercial em cada ano civil até **2016** quando as emissões pelas quais esse operador de aeronaves é responsável no ano civil anterior são inferiores a 1 000 toneladas;

Or. en

#### *Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

## Alteração 11

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 2 – parágrafo 2

#### *Texto da Comissão*

No que diz respeito às atividades de 2013 a **2020**, os Estados-Membros devem publicar o número de licenças a título gratuito do setor da aviação concedidas a cada operador até **[OP: inserir uma data 4 meses após a entrada em vigor da presente diretiva]**.

#### *Alteração*

No que diz respeito às atividades de 2013 a **2016**, os Estados-Membros devem publicar o número de licenças a título gratuito do setor da aviação concedidas a cada operador até ...\*

---

*[OP: inserir uma data: 4 meses após a entrada em vigor da diretiva].*

Or. en

#### *Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

## Alteração 12

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 3 - parágrafo 1-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***A reserva especial definida no artigo 3.º, alínea f), deve ser reduzida para que se mantenha nos 3 %. Os eventuais excedentes devem ser cancelados.***

*Justificação*

*A reserva especial deve manter-se em 3 % do número de licenças em circulação, dado que o âmbito de aplicação é reduzido. A fim de aproximar o benefício ambiental ao sistema RCLE original, todas as licenças deixadas na reserva especial após a distribuição aos novos membros devem ser canceladas, em vez de serem leiloadas pelos Estados-Membros e resultarem em mais emissões.*

**Alteração 13****Proposta de diretiva****Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1**

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 4

*Texto da Comissão*

Em derrogação ao artigo 3.º-D, n.º 3, o número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em relação ao período de 2013 a **2020** deve ser reduzido de modo a corresponder à sua quota de emissões de licenças da aviação atribuídas resultante da aplicação das percentagens estabelecidas **no artigo 28.º, alíneas a) a c).**

*Alteração*

Em derrogação ao artigo 3.º-D, n.º 3, o número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em relação ao período de 2013 a **2016** deve ser reduzido de modo a corresponder à sua quota de emissões de licenças da aviação atribuídas resultante da aplicação das percentagens estabelecidas **nas alíneas a) a c) do n.º 1.**

*Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

**Alteração 14****Proposta de diretiva****Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1**

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 7

### *Texto da Comissão*

7. Na sequência da Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre *as ações de implementação da medida baseada no mercado global aplicável às emissões a partir de 2020, juntamente com as propostas adequadas.*

Caso não venha a ser aplicável uma medida global a partir de 2020, o relatório deve analisar o âmbito adequado da cobertura de emissões decorrentes de atividades com origem e destino em países fora do EEE a partir de **2020** se continuar a não ser adotada uma tal medida global. No seu relatório, a Comissão deve também analisar soluções para outras questões que possam surgir na aplicação dos *n.ºs* 1 a 4, preservando simultaneamente a igualdade de tratamento de todos os operadores na mesma rota.

### *Alteração*

7. Na sequência da Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre *os resultados alcançados. Caso seja acordada uma medida baseada no mercado global ratificável, o relatório deve incluir propostas, consoante pertinente, em reação a esses desenvolvimentos.*

Caso não venha a ser aplicável uma medida global a partir de 2020, o relatório deve analisar o âmbito adequado da cobertura de emissões decorrentes de atividades com origem e destino em países fora do EEE a partir de **2016** se continuar a não ser adotada uma tal medida global. No seu relatório, a Comissão deve também analisar soluções para outras questões que possam surgir na aplicação dos *n.ºs* 1 a 4, preservando simultaneamente a igualdade de tratamento de todos os operadores na mesma rota.

Or. en

### *Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

### **Alteração 15**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1-A (novo)**

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 3 – n.º 2



Texto da Comissão

Alteração

**O artigo 3.º-C, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:**

**“2. A partir de 1 de janeiro de 2013, por um período de dois anos, a quantidade total de licenças a serem atribuídas aos operadores de aeronaves deve ser equivalente a 95 % das emissões históricas da aviação, multiplicadas pelo número de anos no período.**

**A partir de 1 de janeiro de 2015, essas licenças devem ser reduzidas por um fator linear de 1,74 % para cada ano civil. Esta percentagem pode ser revista por ocasião da revisão geral da presente diretiva.”**

Or. en

*Justificação*

*Enquanto as restantes indústrias abrangidas pelo sistema RCLE têm de reduzir as suas emissões em 21 % até 2020, a redução do setor da aviação é de apenas 5 %. Tal era contrário à posição do Parlamento Europeu durante as negociações em 2008. O Parlamento sempre defendeu igualdade de tratamento para todas as indústrias. A eficácia ambiental do sistema RCLE é consideravelmente reduzida devido ao seu âmbito limitado. A fim de alcançar uma melhor integridade ambiental do RCLE, o fator linear de 1,74 % é aplicado todos os anos para se conseguir uma igualdade de tratamento para todos os setores que participam no RCLE.*

## **Alteração 16**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1-B (novo)**

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 3-D – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

**No artigo 3.º-D, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:**

**«2. A partir de 1 de janeiro de 2013, por um período de dois anos, são leiloadas 15 % das licenças de emissão. A partir de 1 de janeiro de 2015, são leiloados 40 %**

*das licenças de emissão. Esta percentagem pode ser aumentada por ocasião da revisão geral da presente diretiva.»*

Or. en

### *Justificação*

*Enquanto a percentagem média de leilões noutros setores é de 40 % (100 % como regra e valor de referência para o setor das fugas de carbono), a quantidade de leilões no setor da aviação é de apenas 15 %. Tal é há muito tempo alvo de críticas. Dado que todos os voos dentro do espaço aéreo europeu estão sujeitos ao RCLE, a aviação não pode ser considerada um setor clássico de fugas de carbono. Com o âmbito restringido, o impacto ambiental do RCLE é drasticamente reduzido, pelo que, aumentar a quantidade de leilões poderá compensar parcialmente esta situação.*

### **Alteração 17**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1-C (novo)**

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 3-D – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***No artigo 3.º-D, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:***

***"4. Os Estados-Membros devem afetar as receitas provenientes dos leilões de licenças aos esforços de luta contra as alterações climáticas, sobretudo a nível internacional, para reduzir as emissões de gases com efeitos de estufa e adaptar o impacto das alterações climáticas nos países em desenvolvimento, bem como financiar a investigação e o desenvolvimento em matéria de atenuação e adaptação, em particular, nos setores da aeronáutica e dos transportes aéreos. As receitas geradas nos leilões também devem ser utilizadas em meios de transporte com baixo teor de emissões. Igualmente, devem ser utilizadas no financiamento de contribuições para o Fundo Mundial para a Eficiência***

***Energética e as Energias Renováveis e o Fundo Verde para o Clima, no âmbito da CQNUAC, assim como medidas para evitar a desflorestação.***

***Os Estados-Membros devem informar regularmente a Comissão das ações empreendidas em cumprimento do primeiro parágrafo.»***

Or. en

#### *Justificação*

*During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.*

#### **Alteração 18**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Anexo**

Diretiva 2003/87/CE

Anexo II -C – linha 37 do quadro

##### *Texto da Comissão*

CHINA, incluindo HONG KONG,  
MACAU **E TAIWAN**

##### *Alteração*

CHINA, incluindo HONG KONG **E**  
MACAU

Or. en

#### *Justificação*

*Taiwan deve ser inserido como uma entrada de destino individual e não como parte de uma entrada relativa à China.*

## **Alteração 19**

### **Proposta de diretiva**

#### **Anexo**

Diretiva 2003/87/CE

Anexo II-C – linha 147-A do quadro (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**TW - TAIWAN**

Or. en

*Justificação*

*Taiwan deve ser inserido como uma entrada de destino individual e não como parte de uma entrada relativa à China.*

## **Alteração 20**

### **Proposta de diretiva**

#### **Anexo**

Diretiva 2003/87/CE

Anexo II-C – n.º 6

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Relativamente ao período de 2014 a **2020**, e sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, será igual a zero a percentagem aplicável aos voos entre países membros do EEE e países que são países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais de toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional é inferior a 1 %. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta são os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.]

Relativamente ao período de 2014 a **2016**, e sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, será igual a zero a percentagem aplicável aos voos entre países membros do EEE e países que são países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais de toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional é inferior a 1 %. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta são os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.]

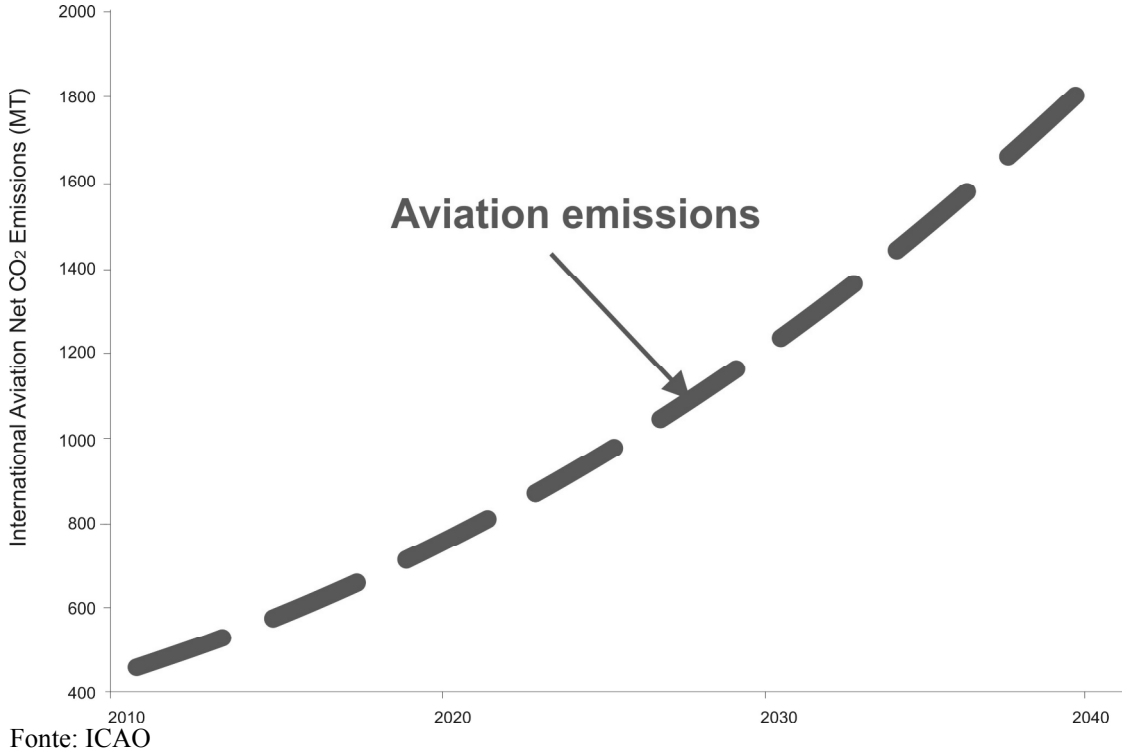
*Justificação*

*A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.*

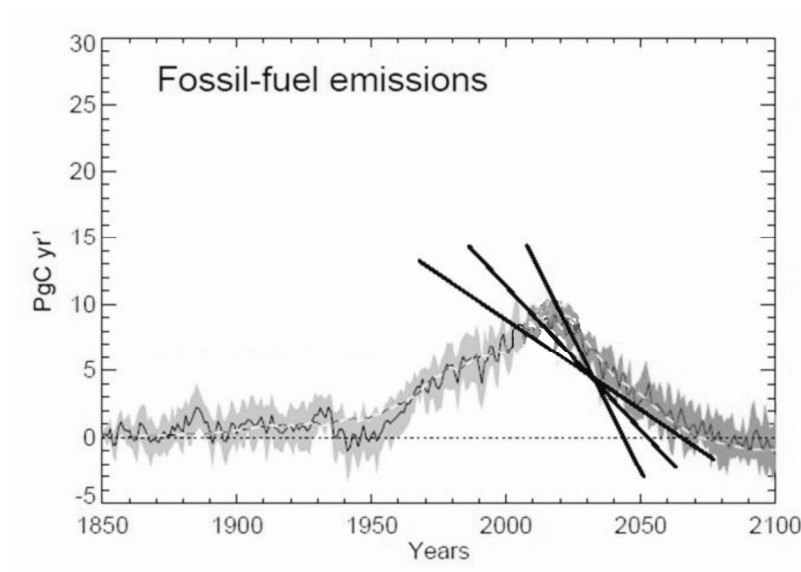
## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### Por que razão é necessário restringir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação?

As emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação aumentam a passos largos. Num cenário de *status quo*, a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) prevê que acumulem 1900 milhões de toneladas até 2040.



Outras estimativas preveem 3 500 a 4 500 milhões de toneladas até 2050. Segundo o IPCC, 3,5 Gigatoneladas correspondem a 20 % da quantidade à qual as emissões globais devem ser restringidas em 2050 para conter as alterações climáticas em 2 graus.

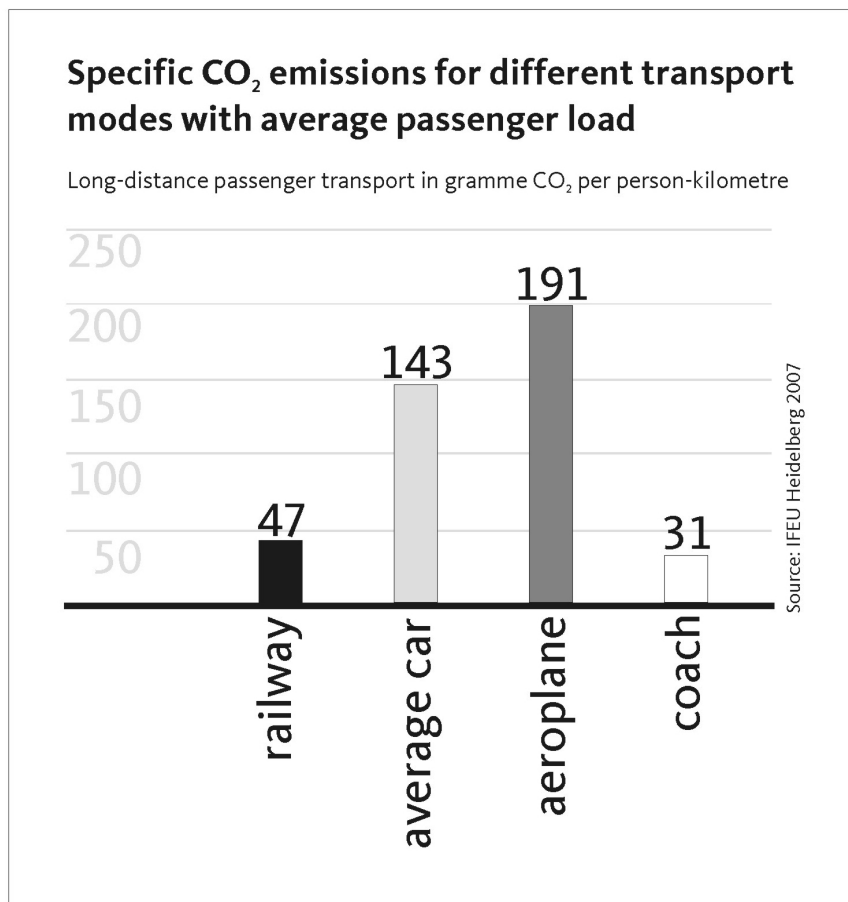


Segundo o 5.º IPCC (2013), as emissões globais têm de ser drasticamente reduzidas até 2050, se pretendermos dispor de uma probabilidade de 2/3 de manter o objetivo de 2 graus nesse ano.

Fonte: IPCC

A tarefa de regulamentar as emissões provenientes da aviação foi atribuída pela comunidade internacional à ICAO, em 1997, através do Protocolo de Quioto. Embora o Protocolo de Quioto fique aquém no que se refere ao problema das alterações climáticas, não se pode ignorar que, pelo menos, a União Europeia cumpriu a sua obrigação e restringiu as emissões. Contrariamente, não foi implementada uma ação sólida para restringir as emissões provenientes da aviação.

É igualmente necessário que a indústria da aviação participe nos esforços de restringir as alterações climáticas em termos de equidade relativamente a outros modos de transporte. Infelizmente, a aviação é o modo de transporte menos respeitador do ambiente e, embora outros modos de transporte estejam altamente regulamentados e sujeitos a muitos impostos e taxas, a aviação não foi abordada a nível europeu:



### **A legislação de 2008, as críticas de países terceiros e a legitimidade das mesmas**

A legislação que inclui a aviação no RCLE foi aprovada, após mais de dois anos de debate e participação de todas as partes interessadas, por unanimidade pelo Conselho e com uma maioria superior a 90 % no Parlamento Europeu. Uma pedra angular da legislação consistia no facto de que estavam incluídos todos os voos com partida e aterragem na Europa. Foi aqui que residiu o ponto objeto de críticas dos países terceiros. No entanto, após um processo judicial das companhias aéreas americanas, o Tribunal Europeu de Justiça decidiu que é plenamente consentâneo com o direito internacional. Os custos foram bastante moderados, apesar das queixas dos países terceiros, que por vezes falaram num encargo escandaloso para

a sua indústria. De acordo com os últimos números, o custo para a Ryanair foi de 0,03 €, para a Easyjet de 0,11 € (outras companhias aéreas com uma frota menos eficiente poderão ter custos ligeiramente superiores). Os custos dos impostos e taxas implícitos nos Estados-Membros da UE ou nos países terceiros são muito superiores.

País	Legislação	custos por voo
Alemanha	Luftverkehrssteuer	Até 42,18 €, dependendo do destino
RU	Imposto especial sobre passageiros de transportes aéreos (APD)	Até mais de 184£6000 milhas
EUA	Imposto sobre o Transporte Internacional	16,30\$/passageiro
UE	RCLE	0,03€ (Ryanair) Até 2€/voo internacional (estimativa da Comissão)
Índia	Taxa de partida + 10,3 % Taxa de serviço (sobre a taxa de desenvolvimento do aeroporto em Deli)	7,40€, \$ 10 +19 €, \$ 25 (apenas em Deli)
Áustria	Flugabgabegesetz	Até 35€, dependendo da distância

Um

argumento importante apresentado pelos países terceiros é o de que a legislação europeia é ilegal devido à extraterritorialidade. Este argumento é, segundo o Tribunal de Justiça, ilegítimo, dado que apenas estão abrangidos os voos com partida e aterragem na Europa. Contudo, a obrigação de devolver licenças é, evidentemente, superior, se a distância do voo for maior. Mas não se trata de uma característica única da legislação da UE. Além disso, os impostos e taxas nacionais aplicam o mesmo princípio, por exemplo, a taxa britânica é consideravelmente superior para um voo para o México do que para um voo com destino ao Canadá, ainda que a distância entre o Canadá e o México seja essencialmente território dos Estados Unidos, ver mapa *infra*:



A um voo para Toronto, Canadá, é cobrado um APD de 130 £ (156 €).



A um voo em classe executiva de Londres para a Cidade do México

PR\1008958PT.doc



(cerca de 5 000 milhas) será cobrado um APD de 162 £ (195 €).

### **O processo da ICAO e a legislação relativa à derrogação temporária (Stop the Clock)**

Embora as críticas não sejam legítimas, a União Europeia respondeu aos argumentos dos países terceiros. Tem sido dito que a legislação europeia obsta a um acordo internacional. Tal nunca foi verdade, mas como forma de demonstrar boa vontade, a Comissão propôs restringir o regime aos voos intraeuropeus durante um ano, a fim de ajudar a encontrar um acordo mais favorável na Assembleia Geral da ICAO em setembro e outubro de 2013.

Na legislação foi explicitado que:

*«A derrogação prevista na presente decisão tem apenas por objeto as emissões do setor da aviação em 2012.»*

*(10) (...) A presente derrogação é prevista pela União para facilitar a consecução de um acordo, na 38.ª sessão da Assembleia da OACI, sobre um calendário realista para a elaboração de um quadro mundial de medidas baseado no mercado para além da 38.ª sessão da Assembleia da OACI e sobre um enquadramento para facilitar a aplicação abrangente de quadros nacionais e regionais de medidas baseados no mercado à aviação internacional, até à aplicação do quadro mundial de medidas baseado no mercado.»*

A Assembleia da ICAO em setembro e outubro de 2013 adotou uma resolução que incluía um compromisso *«desenvolver uma medida baseada no mercado global para a aviação internacional, tendo em conta o trabalho referido no n.º 19»*. Trata-se de um passo importante, mas infelizmente a resolução inclui muitas condições e pré-requisitos. Por conseguinte, não é de todo certo que a Assembleia da ICAO em 2016 será bem-sucedida em adotar regras claras para a medida baseada no mercado global. Deve ter-se em conta que a Assembleia da ICAO em 2001 já apoiava o comércio de licenças de emissão, mas infelizmente não se registaram grandes avanços:

#### **Assembleia ICAO de 2011:**

- c) Transação de direitos de emissão:
- c) *Apoia* a criação de um sistema de comércio de licenças aberto no setor da aviação internacional;

#### **Assembleia ICAO de 2013:**

- 18. Decide desenvolver um regime de medida baseada no mercado global para o setor da aviação internacional, tendo em conta o trabalho referido no n.º 19;

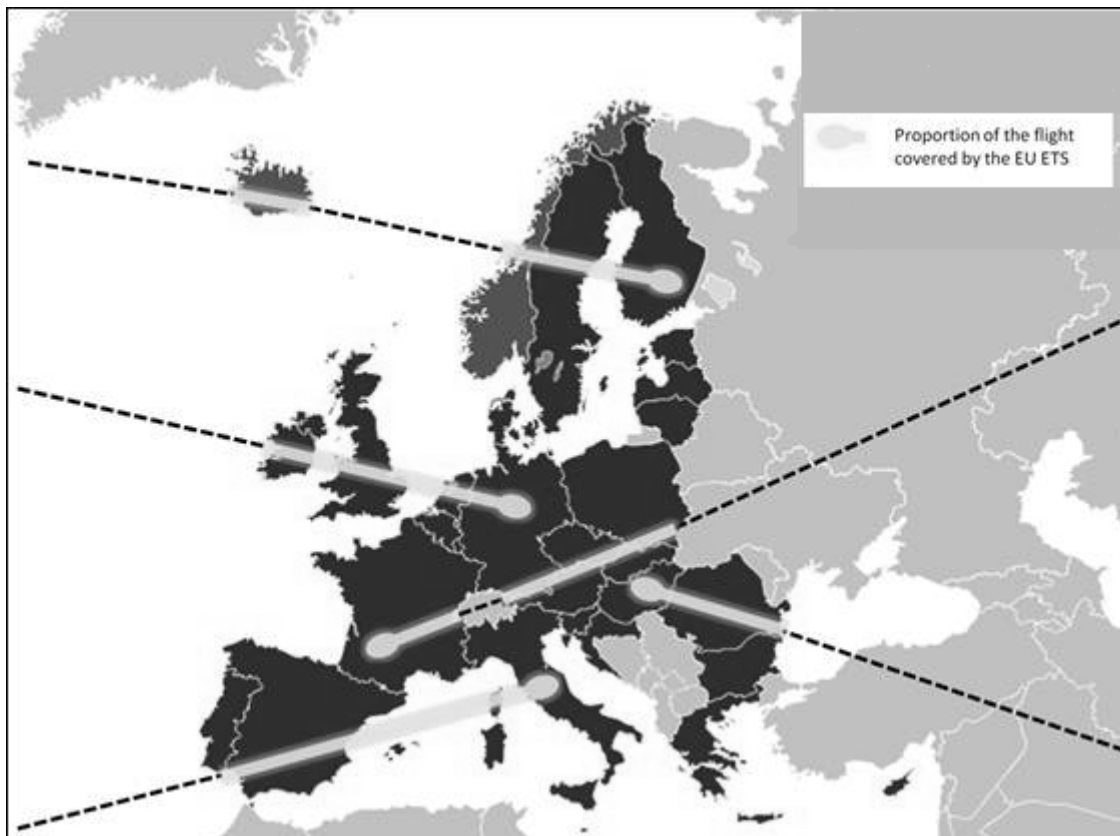
Comparativamente com o progresso muito díspar da CQNUAC, deve-se referir que até mesmo a conferência COP 19 em Varsóvia teve resultados mais concretos e positivos do que a Assembleia da ICAO. Uma condição muito importante da União Europeia para alterar ainda mais a legislação foi a de que deveria ser adotado um quadro para os regimes nacionais e

regionais, por exemplo para o regime da UE. Infelizmente, não foi esse o caso. A indústria da aviação, essencialmente representada pela IATA, mostrou, infelizmente, grande resistência à União Europeia no processo ICAO, mas, por outro lado, deve reconhecer-se que a IATA contribuiu para o processo geral. O compromisso da indústria de reduzir as emissões em 50 % até 2050 vai muito além do documento da ICAO.

### Consequências para a UE após a Assembleia da ICAO

Muitas partes interessadas, por exemplo a *European Low Fares Airline Association (ELFAA)* (Associação das Companhias Aéreas de Baixo Custo), que representa cerca de 50 % dos voos intraeuropeus, muitas ONG e muitos deputados ao Parlamento Europeu instam a que não se altere a legislação em vigor. Tal significaria que a integralidade do RCLE, incluindo os voos intercontinentais com partida e aterragem na Europa, seria aplicada à totalidade da distância a partir de 1 de maio do próximo ano. Outros (muitas partes interessadas defendem esta posição nos bastidores) defendem uma extensão da derrogação temporária até 2016 ou mesmo até 2020, o que significaria que apenas os voos intraeuropeus serão abrangidos durante muitos anos, mesmo que voem no espaço aéreo europeu.

A proposta da Comissão com a abordagem do espaço aéreo representa um compromisso entre estes dois extremos:



Fonte: Comissão Europeia

Isto significa que todos os voos com partida e/ou aterragem na Europa estão, por sua vez, abrangidos pelo espaço aéreo europeu. Por exemplo, um voo de Paris ou Londres para o

aeroporto de Istambul (trata-se de algo muito importante, porque Istambul vai abrir o maior aeroporto do mundo) estaria abrangido até à fronteira da Grécia, o que representa quase 100 %. Ao abrigo da derrogação temporária não é de todo abrangido. Um voo para um *hub* nos Emirados estaria abrangido por cerca de 50 % das suas emissões ao abrigo da abordagem do espaço aéreo.

### **Propostas do relator**

O relator apoia, em termos gerais, a proposta da Comissão Europeia. Apesar de continuar convencido de que a pressão dos países terceiros é infundada, deve ser tido em conta que o processo internacional poderá ressentir-se de uma aplicação plena do regime. A abordagem do espaço aéreo apresenta muitas vantagens para a derrogação temporária:

- 1) **Proteção ambiental e climática:**  
A proposta da Comissão inclui aproximadamente 40 % das emissões comparativamente ao regulamento original, a derrogação temporária apenas cobria cerca de 20 %.
- 2) **Consequências para as negociações internacionais:**  
Uma simples extensão da derrogação temporária poderia ser considerada uma devolução incondicional pela União Europeia. Caso se registem avanços a nível internacional, estes devem-se essencialmente à pressão da União Europeia. Muitas das propostas que são consideradas ao abrigo da ICAO não iriam reduzir verdadeiramente as emissões provenientes da aviação, sendo apenas considerado o crescimento neutro no plano das emissões de dióxido de carbono a partir de 2020. A principal estratégia da ICAO tem por base compensações (que significa essencialmente o MDL) e biocombustíveis. Refletindo a discussão crítica sobre estes dois instrumentos na União Europeia, afigura-se importante apresentar uma alternativa. Na realidade, o nosso regime obriga a reduzir as emissões, mesmo que seja apenas 5 %.
- 3) **Situação concorrencial dos aeroportos europeus e indústria da aviação:**  
A proposta de derrogação temporária está a intervir na situação concorrencial das companhias aéreas e dos aeroportos europeus. Os grandes *hubs* junto à União Europeia, ou seja Istambul, beneficiarão se a prorrogarmos. As companhias aéreas que voam essencialmente dentro da Europa têm uma desvantagem competitiva comparativamente às companhias aéreas que podem ter voos com subsídios cruzados dentro da União Europeia.
- 4) **Situação jurídica:**  
Com base no acórdão do TJE e na Convenção de Chicago, é evidente que uma abordagem do espaço aéreo está totalmente em consonância com o direito internacional. O Conselho da ICAO apoiou por unanimidade uma abordagem do espaço aéreo no início de setembro. A resolução da ICAO, que não inclui uma abordagem do espaço aéreo, não é juridicamente vinculativa sobre esta matéria, dado que a UE e muitas outras partes apresentaram reservas.

### **Alterações propostas pelo relator**

Apesar de o relator propor que se preserve ao máximo a proposta da Comissão, algumas alterações afiguram-se pertinentes.

**1. Situação jurídica após 2016:**

A alteração da diretiva apenas se justifica, porque se prevê um avanço no acordo juridicamente vinculativo para a avaliação mundial em 2016. Ainda que se trate de uma opção real, não está de todo garantida. Por conseguinte, afigura-se pertinente restringir a abordagem do espaço aéreo até 2016 e reintroduzir o RCLE a partir de 2017. Se o acordo internacional for efetivamente adotado na ICAO em 2016, é evidente que a União Europeia deve estar preparada para alterar a legislação em conformidade.

**2. Alterações para aumentar a ambição e a integridade ambiental, bem como para garantir a igualdade de tratamento relativamente às demais indústrias:**

O nível de leilões no RCLE para a aviação é de apenas 15 % comparado com uma média de 40 % para a restante indústria. O limite máximo é de apenas 5 %, comparado com 21 % para outras indústrias. Isto foi sempre alvo de críticas e o Parlamento Europeu já em 2007/2008, durante o progresso legislativo, instou à igualdade de tratamento para todas as indústrias. A abordagem do espaço aéreo reduz as emissões abrangidas pelo RCLE para 40 %, comparado com o regime original. A fim de limitar os danos ambientais, afigura-se justificado aumentar os leilões e necessário reduzir as emissões (limite máximo), pelo menos para o nível que as restantes indústrias já têm de cumprir desde o início de 2013.

**A execução da legislação existente da UE é fundamental para qualquer progresso**

Chegou à atenção do relator que, embora o RCLE-UE esteja limitado aos voos intraeuropeus, atualmente alguns Estados-Membros parecem hesitantes em aplicar a legislação. Os países terceiros como a China e a Índia recusam devolver licenças para voos dentro da Europa, por exemplo, de Frankfurt para Londres. Para o relator parece inaceitável debater com o Conselho qualquer resultado de uma proposta legislativa antes de se esclarecer que a legislação muito limitada da derrogação temporária está implementada. Não podemos aceitar que países terceiros como a China e a Índia recusem cumprir a legislação europeia quando operam dentro da União Europeia.

**A adoção até abril é fundamental**

Todos aqueles que não pretendam manter o RCLE-UE na sua forma original para a aviação, o que significa todos os voos intercontinentais abrangidos desde a partida até ao destino final, devem procurar um acordo sobre uma diretiva alterada até abril, caso contrário, deve dar-se execução à legislação original em 1 de maio. É por esta razão que foi acordado um calendário ambicioso, também com os responsáveis no comité dos Transportes. O relator considera necessário alcançar um acordo relativamente à alteração e está predisposto a falar com todas as partes interessadas, mas não recomendaria ao Parlamento Europeu limitar qualquer compromisso a uma prorrogação da derrogação temporária.