



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară*

---

**2013/0344(COD)**

28.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROIECT DE RAPORT**

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice mondiale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională  
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

Raportor: Peter Liese

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

- \* Procedura de consultare
- \*\*\* Procedura de aprobare
- \*\*\*I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- \*\*\*II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- \*\*\*III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

### ***Amendamente la un proiect de act***

#### **Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane**

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

#### **Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat**

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	22



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice mondiale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

**(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)**

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2013)0722),
- având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0374/2013),
- având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,
- având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din ...<sup>2</sup>,
- având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere raportul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară și avizul Comisiei pentru industrie, cercetare și energie, precum și cel al Comisiei pentru transport și turism (A7-0000/2013),

1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

---

<sup>1</sup> JO C... /Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

<sup>2</sup> JO C... /Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

## Amendamentul 1

### Propunere de directivă Considerentul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) Prin urmare, este de dorit să se considere temporar că cerințele stabilite în Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>4</sup> sunt îndeplinite, atunci când sunt îndeplinite obligațiile legate de un anumit procentaj din emisiile generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țările terțe. Procedând astfel, Uniunea subliniază că cerințele pot fi aplicate anumitor procentaje din emisiile generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile situate în țările din Spațiul Economic European (SEE), în același mod în care se pot impune cerințe legale cu privire la o parte mai mare din emisiile generate de zborurile spre și dinspre astfel de aerodromuri.

---

<sup>4</sup> Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

#### *Amendamentul*

(2) Prin urmare, **pentru a menține ritmul atins la Adunarea OACI din 2013 și a facilita progresele în vederea următoarei Adunări OACI din 2016**, este de dorit să se considere temporar că cerințele stabilite în Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>4</sup> sunt îndeplinite **pentru perioada până în 2016**, atunci când sunt îndeplinite obligațiile legate de un anumit procentaj din emisiile generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țările terțe. Procedând astfel, Uniunea subliniază că cerințele pot fi aplicate anumitor procentaje din emisiile generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile situate în țările din Spațiul Economic European (SEE), în același mod în care se pot impune cerințe legale cu privire la o parte mai mare din emisiile generate de zborurile spre și dinspre astfel de aerodromuri.

---

<sup>4</sup> Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

Or. en

#### *Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

## Amendamentul 2

### Propunere de directivă Considerentul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2a) Pentru a crea un climat de încredere la nivel internațional în ceea ce privește sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră (ETS), atunci când acest lucru este impus de principii bugetare fundamentale ale statelor membre, precum unitatea și universalitatea, veniturile rezultate din licitarea certificatelor sau orice altă sumă echivalentă ar trebui utilizate pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, pentru adaptarea la efectele schimbărilor climatice în UE și în țările terțe, pentru finanțarea cercetării și dezvoltării în vederea atenuării acestor efecte și a adaptării la ele, precum și pentru acoperirea costurilor de gestionare a sistemului ETS al Uniunii. Veniturile provenite din licitații ar trebui utilizate și pentru transportul cu emisii reduse. Veniturile obținute în urma licitațiilor ar trebui utilizate în mod special pentru finanțarea contribuțiilor la Fondul mondial pentru eficiență energetică și energii regenerabile și Fondul verde pentru climă în temeiul CCONUSC, precum și a măsurilor de evitare a despăduririi și de facilitare a adaptării în țările în curs de dezvoltare. Ca parte a unui acord cu privire la o măsură mondială eficace, bazată pe piață și adaptată liniilor aeriene (MBM), cu un potențial semnificativ de reducere a impactului aviației asupra climei, Uniunea ar trebui să se angajeze, de asemenea, să aloce veniturile create de o astfel de măsură Fondului verde pentru climă în temeiul CCONUSC, pentru a reflecta principiul responsabilităților comune, dar diferențiate, și al capacităților aferente, precum și fondurilor internaționale de finanțare a cercetării și dezvoltării pentru reducerea***

*Justificare*

*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.*

**Amendamentul 3**

**Propunere de directivă  
Considerentul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) În timp ce aplicarea Directivei 2003/87/CE se bazează în continuare pe sosirea pe aerodromuri din Uniune sau plecarea de pe acestea, pentru a fi o modalitate simplă și funcțională de a limita aplicarea măsurilor regionale bazate pe piață în cei 7 ani **care precedă intrarea în vigoare a unei măsuri mondiale bazate pe piață**, procentajele au fost calculate de Eurocontrol pe baza părții din distanța ortodromică dintre principalele aeroporturi din SEE și din țările terțe, care nu este mai mare de 12 mile de la cel mai îndepărtat punct de pe linia de țarm a SEE. Dat fiind că Uniunea nu consideră că o măsură mondială bazată pe piață ar trebui să se întemeieze pe considerente legate de spațiul aerian propriu-zis, în comparație cu cele legate de sosirea în aerodromuri sau plecarea din acestea, relevanța procentajelor se limitează la perioada până în **2020**.

*Amendamentul*

(3) În timp ce aplicarea Directivei 2003/87/CE se bazează în continuare pe sosirea pe aerodromuri din Uniune sau plecarea de pe acestea, pentru a fi o modalitate simplă și funcțională de a limita aplicarea măsurilor regionale bazate pe piață în cei 3 ani **până când o MBM mondială ratificabilă, care să se aplice majorității emisiilor provenite din aviația internațională, este convenită la cea de-a 39-a Adunare OACI din 2016**, procentajele au fost calculate de Eurocontrol pe baza părții din distanța ortodromică dintre principalele aeroporturi din SEE și din țările terțe, care nu este mai mare de 12 mile de la cel mai îndepărtat punct de pe linia de țarm a SEE. Dat fiind că Uniunea nu consideră că o măsură mondială bazată pe piață ar trebui să se întemeieze pe considerente legate de spațiul aerian propriu-zis, în comparație cu cele legate de sosirea în aerodromuri sau plecarea din acestea, relevanța procentajelor se limitează la perioada până în **2016**.



*Justificare*

*Amendamentul subliniază faptul că nu orice fel de MBM ar fi acceptabilă, ci o MBM care este obligatorie din punct de vedere juridic și care acoperă cea mai mare parte a emisiilor.*

**Amendamentul 4****Propunere de directivă  
Considerentul 4***Textul propus de Comisie*

(4) Derogările prevăzute în prezenta directivă țin seama de rezultatele contactelor bilaterale și multilaterale cu țările terțe, pe care Comisia va continua să le întrețină în numele Uniunii.

*Amendamentul*

(4) Derogările prevăzute în prezenta directivă țin seama de rezultatele contactelor bilaterale și multilaterale cu țările terțe, pe care Comisia va continua să le întrețină în numele Uniunii. ***Aceste derogări se aplică numai emisiilor provenite din activitățile aviatice până în 2016 și sunt acordate de Uniune în vederea facilitării unui acord privind adoptarea unei MBM mondiale ratificabile la cea de-a 39-a Adunare OACI. Alte măsuri legislative suplimentare sunt oportune numai dacă o astfel de măsură este adoptată în 2016. În acest scop, în urma Adunării OACI din 2016, Comisia ar trebui să prezinte un raport complet Parlamentului European și Consiliului și să propună rapid măsuri în funcție de rezultate, după cum este cazul.***

*Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

## Amendamentul 5

### Propunere de directivă Considerentul 9

#### *Textul propus de Comisie*

(9) Aplicarea unui procentaj din emisiile verificate generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țări terțe sau utilizarea abordărilor alternative de către operatori ar trebui să vizeze emisiile generate **începând din** 2014, astfel încât operatorii să aibă suficient timp pentru a înțelege aceste abordări în momentul în care își planifică activitățile de zbor.

#### *Amendamentul*

(9) Aplicarea unui procentaj din emisiile verificate generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țări terțe sau utilizarea abordărilor alternative de către operatori ar trebui să vizeze emisiile generate **în perioada** 2014- **2016**, astfel încât operatorii să aibă suficient timp pentru a înțelege aceste abordări în momentul în care își planifică activitățile de zbor.

Or. en

#### *Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

## Amendamentul 6

### Propunere de directivă Considerentul 10

#### *Textul propus de Comisie*

(10) Fără a aduce atingere măsurii mondiale bazate pe piață care se va aplica începând din 2020, emisiile provenite de la zborurile spre și dinspre țări care sunt țări în curs de dezvoltare și al căror procentaj, pe tonă/kilometru, din veniturile totale generate de activități de aviație civilă internațională este mai mic de 1 % ar trebui să beneficieze de o derogare pentru perioada 2014-**2020**. Țările care sunt considerate a fi în curs de dezvoltare în scopul prezentei propuneri ar trebui să fie cele care beneficiază, la momentul

#### *Amendamentul*

(10) Fără a aduce atingere măsurii mondiale bazate pe piață care se va aplica începând din 2020, emisiile provenite de la zborurile spre și dinspre țări care sunt țări în curs de dezvoltare și al căror procentaj, pe tonă/kilometru, din veniturile totale generate de activități de aviație civilă internațională este mai mic de 1 % ar trebui să beneficieze de o derogare pentru perioada 2014-**2016**. Țările care sunt considerate a fi în curs de dezvoltare în scopul prezentei propuneri ar trebui să fie cele care beneficiază, la momentul

adoptării prezentei propuneri, de acces preferențial la piața Uniunii în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 978/2012 al Parlamentului European și al Consiliului, și anume țările care nu sunt clasificate în 2013 de Banca Mondială ca țări cu venituri mari sau cu venituri medii superioare.

adoptării prezentei propuneri, de acces preferențial la piața Uniunii în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 978/2012 al Parlamentului European și al Consiliului, și anume țările care nu sunt clasificate în 2013 de Banca Mondială ca țări cu venituri mari sau cu venituri medii superioare.

Or. en

### *Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

### **Amendamentul 7**

#### **Propunere de directivă Considerentul 11 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(11a) Beneficiile includerii sectorului aviației în sistemul ETS pentru mediu s-au redus din cauza reducerii domeniului geografic de aplicare. În acest scop și în conformitate cu politica de reducere a emisiilor din toate celelalte sectoare, începând din 2015, rata de licitație ar trebui să fie de 40%, așa cum este în cazul licitațiilor pentru alte sectoare. Ar trebui aplicat un factor linear de reducere în conformitate cu celelalte sectoare.***

Or. en

*Justificare*

*Cu un domeniu de aplicare limitat, impactul ETS asupra mediului este redus în mod drastic; prin urmare, creșterea numărului de cote licitate și reducerea plafonului pot compensa parțial acest lucru.*

**Amendamentul 8**

**Propunere de directivă  
Considerentul 12**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(12) După Adunarea OACI din 2016, Comisia ar trebui să prezinte un raport Parlamentului European și Consiliului pentru a garanta că evoluțiile internaționale pot fi luate în considerare și că orice aspecte legate de aplicarea derogării pot fi soluționate.***

***eliminat***

Or. en

*Justificare*

*În corelație cu AM la considerentul 4.*

## Amendamentul 9

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1

Directiva 2003/87/CE

Articolul 28a – alineatul 1 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

(b) emisiile generate de zborurile spre și dinspre țările aflate în afara Spațiului Economic European (SEE) în fiecare an calendaristic din perioada 2014-**2020**, în cazul în care operatorul acestor zboruri a restituit certificatele corespunzătoare procentajelor din emisiile lor verificate provenite de la zborurile respective incluse pe lista din anexa IIc sau calculate în conformitate cu alineatul (6);

#### *Amendamentul*

(b) emisiile generate de zborurile spre și dinspre țările aflate în afara Spațiului Economic European (SEE) în fiecare an calendaristic din perioada 2014-**2016**, în cazul în care operatorul acestor zboruri a restituit certificatele corespunzătoare procentajelor din emisiile lor verificate provenite de la zborurile respective incluse pe lista din anexa IIc sau calculate în conformitate cu alineatul (6);

Or. en

#### *Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

## Amendamentul 10

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1

Directiva 2003/87/CE

Articolul 28a – alineatul 1 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) emisiile generate de zborurile efectuate de un operator de aeronave utilizate în scopuri necomerciale în fiecare an calendaristic până în **2020**, în cazul în care emisiile pentru care operatorul de aeronave este răspunzător în anul calendaristic respectiv sunt mai mici de 1 000 de tone;

#### *Amendamentul*

(c) emisiile generate de zborurile efectuate de un operator de aeronave utilizate în scopuri necomerciale în fiecare an calendaristic până în **2016**, în cazul în care emisiile pentru care operatorul de aeronave este răspunzător în anul calendaristic respectiv sunt mai mici de 1 000 de tone;

*Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

**Amendamentul 11****Propunere de directivă****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1**

Directiva 2003/87/CE

Articolul 28a – alineatul 2 – paragraful 2

*Textul propus de Comisie*

În ceea ce privește activitățile din perioada 2013-**2020**, statele membre publică numărul de certificate pentru aviație gratuite alocate fiecărui operator până la data de [OP: se inserează o dată cu 4 luni după data intrării în vigoare a prezentei directive].

*Amendamentul*

În ceea ce privește activitățile din perioada 2013-**2016**, statele membre publică numărul de certificate pentru aviație gratuite alocate fiecărui operator până la data de...\*

---

\* [OP: se inserează o dată cu 4 luni după data intrării în vigoare a prezentei directive].

*Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

## Amendamentul 12

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1

Directiva 2003/87/CE

Articolul 28a – alineatul 3 – paragraful 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Rezerva specială stabilită la articolul 3f se reduce astfel încât să se mențină la 3%.  
Orice cote rămase sunt anulate.***

Or. en

### *Justificare*

*Rezerva specială ar trebui să rămână la 3 % din numărul de cote în circulație, deoarece domeniul de aplicare al directivei este redus. Pentru a aduce beneficiile ecologice mai aproape de cele generate de sistemul ETS inițial, toate certificatele rămase în rezerva specială, după ce distribuirea pentru actori nou intrați pe piață a avut loc, ar trebui să fie anulate, mai degrabă decât licitate de statele membre, ceea ce duce la o creștere a nivelului emisiilor.*

## Amendamentul 13

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1

Directiva 2003/87/CE

Articolul 28a – alineatul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Prin derogare de la articolul 3d alineatul (3), numărul de certificate care urmează să fie scoase la licitație de fiecare stat membru pentru perioada 2013-**2020** se reduce astfel încât să corespundă părții sale din emisiile produse de aviație atribuite ca urmare a aplicării **articolului 28** literele (a)-(c).

Prin derogare de la articolul 3d alineatul (3), numărul de certificate care urmează să fie scoase la licitație de fiecare stat membru pentru perioada 2013-**2016** se reduce astfel încât să corespundă părții sale din emisiile produse de aviație atribuite ca urmare a aplicării **alineatului (1)** literele (a)-(c).

Or. en

### *Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în*

*considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

## **Amendamentul 14**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1**

Directiva 2003/87/CE

Articolul 28a – alineatul 7

#### *Textul propus de Comisie*

(7) După Adunarea OACI din 2016, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind **acțiunile de punere în aplicare a măsurii** mondiale bazate pe piață care urmează să se aplice emisiilor începând din 2020, însoțit, dacă este cazul, de propuneri.

În cazul în care nu se aplică o măsură mondială începând din 2020, raportul ia în considerare sfera de aplicare adecvată pentru acoperirea emisiilor din activitățile de aviație spre și dinspre țările din afara SEE începând din 2020, în lipsa permanentă a unei astfel de măsuri mondiale. În raportul său, Comisia analizează, de asemenea, soluțiile pentru alte probleme care pot surveni în aplicarea alineatelor (1) - (4), menținând în același timp egalitatea de tratament pentru toți operatorii de pe aceeași rută.”

#### *Amendamentul*

(7) După Adunarea OACI din 2016, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind **rezultatele obținute. În cazul adoptării unei MBM** mondiale **ratificabile, raportul include** propuneri, **ca răspuns la respectivele evoluții, după cum este cazul.**

În cazul în care nu se aplică o măsură mondială începând din 2020, raportul ia în considerare sfera de aplicare adecvată pentru acoperirea emisiilor din activitățile de aviație spre și dinspre țările din afara SEE începând din 2016, în lipsa permanentă a unei astfel de măsuri mondiale. În raportul său, Comisia analizează, de asemenea, soluțiile pentru alte probleme care pot surveni în aplicarea alineatelor (1) - (4), menținând în același timp egalitatea de tratament pentru toți operatorii de pe aceeași rută.”

Or. en

#### *Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*



## Amendamentul 15

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 a (nou)

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3c – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***La articolul 3c, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:***

***„(2) Pentru o perioadă de doi ani începând de la 1 ianuarie 2013, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave este echivalentă cu 95% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani ai perioadei respective.***

***Începând de la 1 ianuarie 2015, respectivele cote sunt reduse cu un factor linear de 1,74% pentru fiecare an calendaristic. Acest procent poate fi revizuit în cadrul revizuirii generale a prezentei directive.”***

Or. en

### *Justificare*

*În timp ce alte sectoare acoperite de ETS trebuie să își reducă emisiile cu 21% până în 2020, reducerea în sectorul aviației este de doar 5%. Acest lucru a venit în contradicție cu poziția Parlamentului European în timpul negocierilor din 2008. Parlamentul a solicitat întotdeauna un tratament egal pentru toate sectoarele de activitate. Beneficiile pentru mediu ale ETS în sectorul aviației este redusă în mod semnificativ ca urmare a domeniului de aplicare limitat. Pentru a realiza o mai bună integritate ecologică a ETS, factorul linear de 1,74% se aplică pentru fiecare an în vederea obținerii unei egalități de tratament în toate sectoarele în ceea ce privește ETS.*

## Amendamentul 16

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 b (nou)

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3d – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***La articolul 3d, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:***

***„(2) Pentru o perioadă de doi ani începând de la 1 ianuarie 2013, 15% din cote se licitează. Începând de la 1 ianuarie 2015, 40% din cote se licitează. Acest din urmă procentaj poate fi mărit în cadrul revizuirii generale a prezentei directive.”***

Or. en

*Justificare*

*În timp ce media cotelor licitate în alte sectoare este de 40% (100% ca regulă generală și punct de referință pentru sectorul relocării emisiilor de dioxid de carbon), cantitatea licitată în sectorul aviației este de doar 15%. Acest lucru face de mult timp obiectul unor critici. Deoarece toate zborurile în spațiul aerian european fac obiectul sistemului ETS, sectorul aviației nu poate fi considerat un sector clasic de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Cu un domeniu de aplicare limitat, impactul ETS asupra mediului este redus în mod drastic; prin urmare, creșterea numărului de cote licitate poate compensa parțial acest lucru.*

## **Amendamentul 17**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 c (nou)**

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3d – alineatul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***La articolul 3d, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:***

***„(4) Statele membre utilizează veniturile provenind din licitarea certificatelor pentru finanțarea eforturilor de combatere a schimbărilor climatice, în special la nivel internațional, pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru adaptarea la efectele schimbărilor climatice în țările în curs de dezvoltare, precum și pentru finanțarea cercetării și dezvoltării în scopul reducerii efectelor și al adaptării, în special în domeniul aeronauticii și al***

*transporturilor aeriene. Veniturile provenite din licitații sunt utilizate inclusiv pentru transportul cu emisii reduse. Veniturile obținute în urma licitațiilor se alocă, de asemenea, finanțării contribuțiilor la Fondul mondial pentru eficiență energetică și energii regenerabile și la Fondul verde pentru climă în temeiul CCONUSC, precum și finanțării măsurilor de evitare a despăduririlor.*

*Statele membre informează periodic Comisia cu privire la măsurile adoptate în temeiul primului paragraf.”*

Or. en

#### *Justificare*

*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.*

### **Amendamentul 18**

#### **Propunere de directivă**

##### **Anexă**

Directiva 2003/87/CE

Anexa II c – tabel – rândul 37

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

CHINA, inclusiv HONG KONG, MACAO  
și TAIWAN

CHINA(inclusiv HONG KONG și  
MACAO )

Or. en

#### *Justificare*

*Taiwanul trebuie înscris ca destinație într-o intrare separată și nu ca parte a intrării pentru China.*

## **Amendamentul 19**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexă**

Directiva 2003/87/CE

Anexa II c – tabel – rândul 147 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**TW – TAIWAN**

Or. en

#### *Justificare*

*Taiwanul trebuie înscris ca destinație într-o intrare separată și nu ca parte a intrării pentru China.*

## **Amendamentul 20**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexă**

Directiva 2003/87/CE

Anexa II c – paragraful 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Pentru perioada 2014-**2020** și fără a aduce atingere măsurii mondiale bazate pe piață care se va aplica începând din 2020, în cazul zborurilor dintre țările membre ale SEE și țările care sunt țări în curs de dezvoltare și al căror procentaj, pe tonă/kilometru, din veniturile totale generate de activitățile de aviație civilă internațională este mai mic de 1 %, procentajul aplicabil este zero. Țările care sunt considerate a fi în curs de dezvoltare în sensul prezentei propuneri sunt cele care beneficiază, la momentul adoptării prezentei propuneri, de acces preferențial la piața Uniunii în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 978/2012 al Parlamentului European și al Consiliului și care nu sunt clasificate în 2013 de Banca Mondială ca țări cu venituri mari sau cu venituri medii superioare.

Pentru perioada 2014-**2016** și fără a aduce atingere măsurii mondiale bazate pe piață care se va aplica începând din 2020, în cazul zborurilor dintre țările membre ale SEE și țările care sunt țări în curs de dezvoltare și al căror procentaj, pe tonă/kilometru, din veniturile totale generate de activitățile de aviație civilă internațională este mai mic de 1 %, procentajul aplicabil este zero. Țările care sunt considerate a fi în curs de dezvoltare în sensul prezentei propuneri sunt cele care beneficiază, la momentul adoptării prezentei propuneri, de acces preferențial la piața Uniunii în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 978/2012 al Parlamentului European și al Consiliului și care nu sunt clasificate în 2013 de Banca Mondială ca țări cu venituri mari sau cu venituri medii superioare.

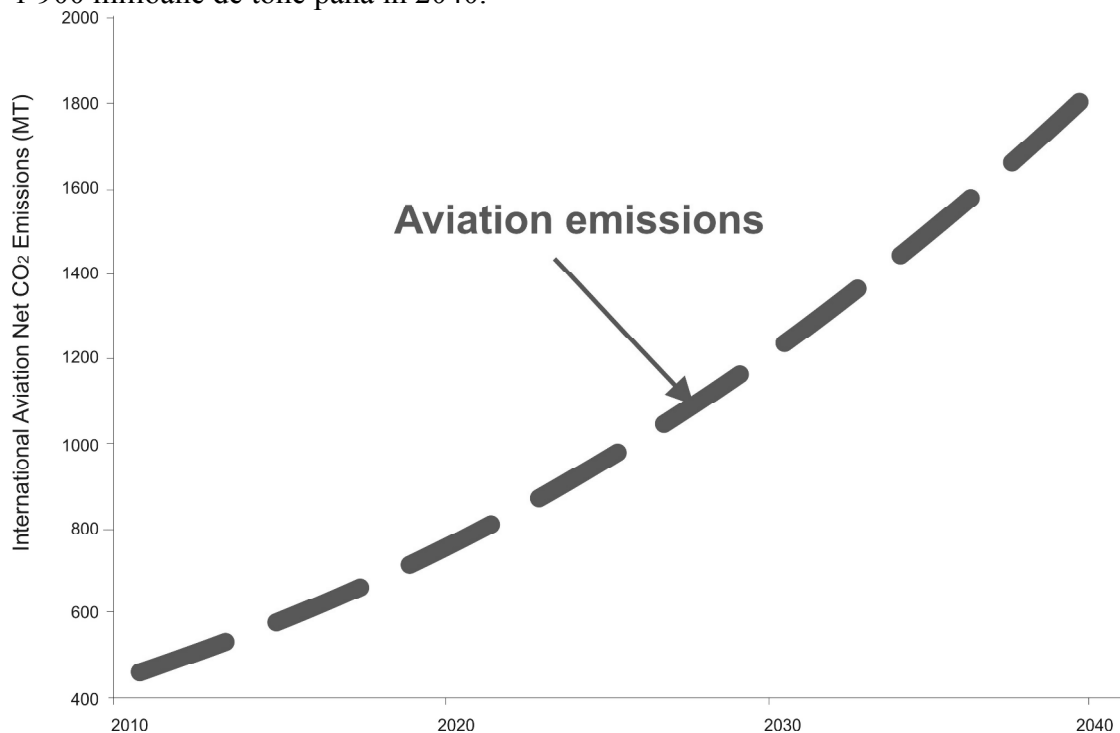
*Justificare*

*Actuala derogare ar trebui să se aplice numai până în 2016 și până la următoarea Adunare OACI. În urma concluziilor OACI în 2016 și a rezultatelor obținute, Uniunea ar putea să ia în considerare dacă și ce alte măsuri trebuie luate pentru a reflecta rezultatul negocierilor internaționale. Având în vedere că actuala derogare expiră la sfârșitul anului 2016, legiuitorii vor avea suficient timp pentru a încheia orice alte proceduri de codecizie care ar putea fi necesare, dat fiind că data predării pentru emisiile din 2017 este aprilie 2018.*

## EXPUNERE DE MOTIVE

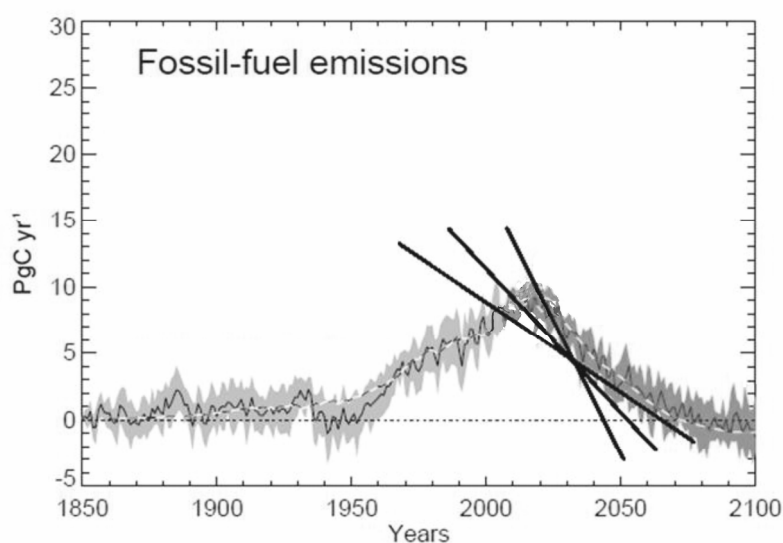
### De ce este necesar să se limiteze emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul aviației?

Emisiile de gaze cu efect de seră provenind din aviație cresc rapid. În cadrul unui scenariu de nonacțiune, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) preconizează acumularea a 1 900 milioane de tone până în 2040.



Sursă: OACI

Alte estimări preconizează între 3 500 și 4 500 milioane de tone până în 2050. 3,5 giga-tone reprezintă 20% din cantitatea la care emisiile globale trebuie limitate conform IPCC în 2050 pentru a menține sub control schimbările climatice la 2 grade.



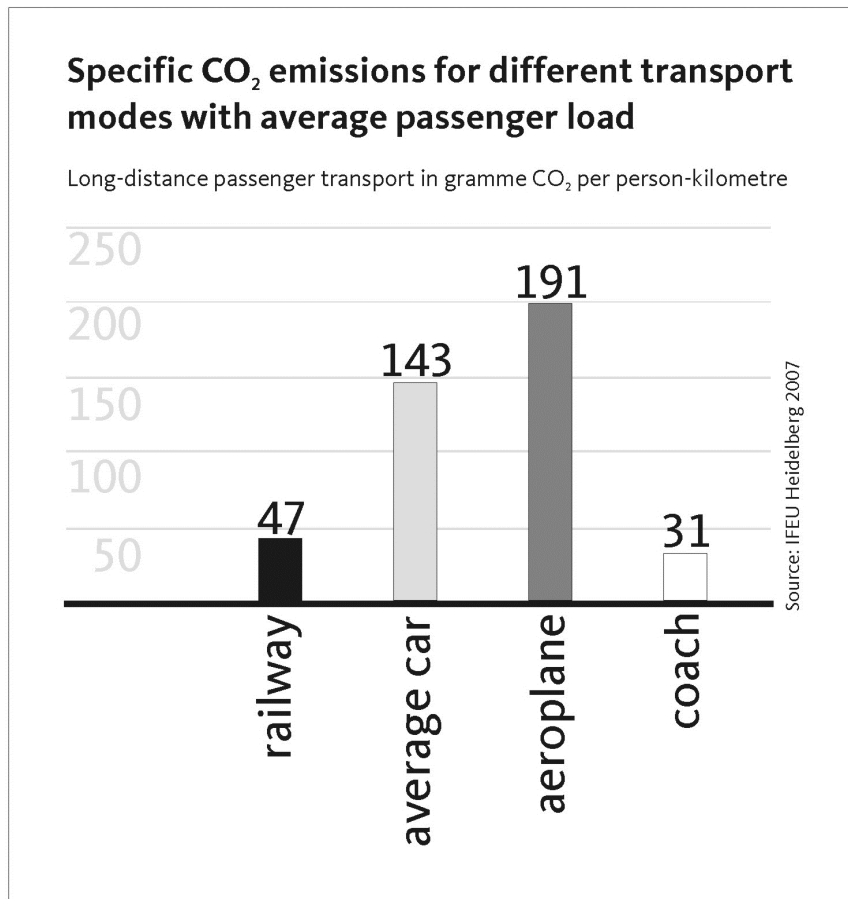
În conformitate cu cel de-al 5-lea IPCC (2013) emisiile mondiale trebuie reduse în mod drastic până în 2050, dacă se dorește să se mențină o probabilitate de 2/3 de a păstra ținta de „2 grade” în anul respectiv.

Sursa: IPCC

Sarcina de a reglementa emisiile provenind din transportul aerian a fost conferită OACI de către comunitatea internațională în 1997, prin Protocolul de la Kyoto. Deși Protocolul de la Kyoto este deficitar

în ceea ce privește provocarea reprezentată de schimbările climatice, nu se poate ignora faptul că cel puțin Uniunea Europeană și-a respectat obligația sa de emisii reduse. Pe de altă parte, nu a fost pusă în aplicare nicio măsură importantă pentru a limita emisiile din sectorul aviației.

Este necesar, de asemenea, ca industria aviatică să participe la eforturile de limitare a schimbărilor climatice din motive de corectitudine față de alte moduri de transport. Din nefericire, aviația constituie modul de transport cel mai puțin favorabil climei și, în timp ce alte moduri de transport sunt foarte bine reglementate și fac obiectul multor taxe și impozite, aviația nu a fost abordată la nivel european:

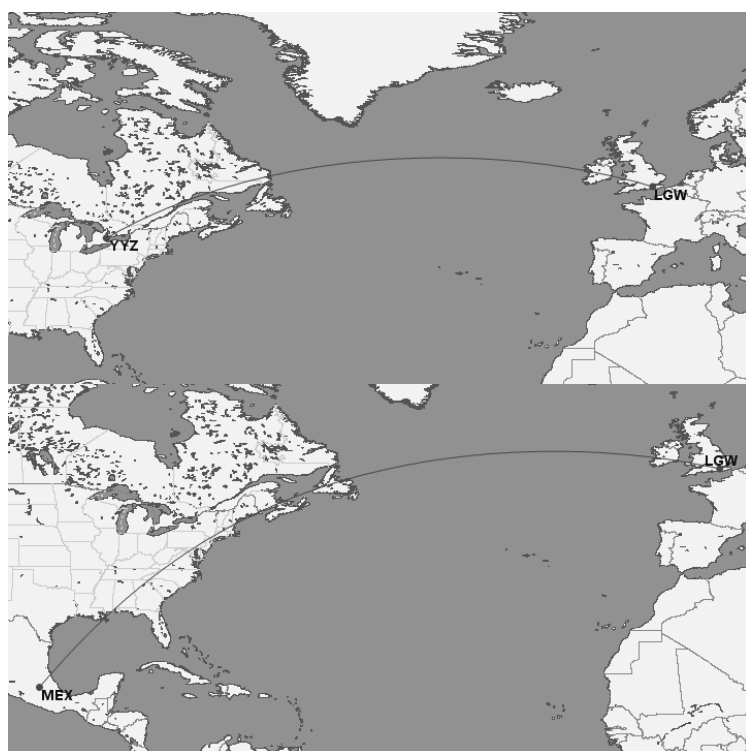


### **Legislația începând din 2008, criticile formulate de țările terțe și legitimitatea acestor critici**

Legislația, inclusiv privind sectorul aviației în cadrul ETS, a fost aprobată în unanimitate de Consiliu și cu o majoritate de peste 90 % de Parlamentul European după o dezbatere care a durat mai mult de doi ani și în care au fost implicate toate părțile interesate. O piatră de temelie a legislației a constituit-o faptul că toate zborurile care încep și se termină în Europa sunt incluse. Acest lucru a făcut obiectul unor critici din partea țărilor terțe. Cu toate acestea, după o acțiune în instanță intentată de American Airlines, Curtea Europeană de Justiție a hotărât că acest lucru este pe deplin compatibil cu dreptul internațional. Costurile sunt foarte moderate, contrar celor afirmate de țările terțe, care uneori vorbesc despre sarcini excesive pentru sectorul lor de activitate. Potrivit celor mai recente cifre, costul pentru Ryanair a fost 0,03 EUR, pentru EasyJet de 0,11 EUR (alte companii aeriene cu o flotă mai puțin eficientă pot avea costuri ușor mai ridicate). Costurile legate de taxele și impozitele implicate de statele membre ale UE sau țări terțe sunt cu mult mai mari.

Țara	Legislație	Costuri pe zbor
Germania	<i>Luftverkehrssteuer</i> (Taxa de transport aerian)	până la 42,18 EUR în funcție de destinație
Regatul Unit	<i>Air Passenger Duty APD</i> (Taxa pe pasager aerian APD)	până la peste 184 de lire pe 6 000 mile
SUA	<i>International Transportation Tax</i> (Taxa de transport internațional)	16,30 dolari/pasager
UE	ETS	0,03 EUR (Ryanair) până la 2 EUR/zbor intercontinental (estimare a Comisiei)
India	<i>Departure Fee + 10,3 % Service Charge (on Airport Development Tax in Delhi)</i> (Taxa de decolare + 10,3% taxă pe servicii (taxa de dezvoltare aeroportuară în Delhi)	7,40 EUR; 10 dolari +19 EUR; 25 dolari (exclusiv în Delhi)
Austria	<i>Flugabgabegesetz</i> (Legea privind taxa pe transportul aerian)	până la 35 EUR în funcție de destinație

Un argument important al țărilor terțe a fost că legislația Uniunii Europene este ilegală din cauza extraterritorialității. Acest argument este invalid, potrivit Curții de Justiție, deoarece este vorba doar despre zborurile care încep și aterizează în Europa. Cu toate acestea, obligația de a restitui cote este mai mare în cazul în care zborul este mai lung. Dar acest lucru nu este o caracteristică unică legislației UE. De asemenea, impozitele și taxele naționale aplică același principiu, de exemplu taxa Regatului Unit este semnificativ mai mare pentru un zbor către Mexic decât pentru un zbor către Canada, chiar dacă distanța dintre Canada și Mexic este, în principal, teritoriului Statelor Unite; a se vedea harta de mai jos:



Pentru un zbor la Toronto, Canada trebuie să plătească o taxă APD în valoare de 130 de lire (156 EUR).

Pentru un zbor de la Londra la Mexico City în clasa *Business* (aproximativ 5 000 de mile) va fi percepută o taxă APD de 162 de lire (195 EUR).



## Procesul OACI și legislația de „oprire a ceasului”

Deși criticile nu sunt legitime, Uniunea Europeană a reacționat la argumentele formulate de țările terțe. S-a afirmat că legislația europeană constituie un obstacol în calea semnării unui acord internațional. Acest lucru nu a fost niciodată adevărat, dar în semn de bunăvoință, Comisia a propus limitarea sistemului la zborurile intra-europene pentru o perioadă de un an pentru a contribui la ajungerea la un acord mai bun în cadrul Adunării Generale OACI în septembrie și octombrie 2013.

În legislație s-a prevăzut clar:

*„Derogarea prevăzută în prezenta decizie se referă numai la emisiile din aviație în anul 2012.*

*(10) (...) Uniunea permite această derogare pentru a facilita un acord în cadrul celei de-a 38-a Adunare a OACI cu privire la un calendar realist de elaborare a unei MBM globale dincolo de cea de-a 38-a Adunarea OACI și cu privire la un cadru pentru facilitarea unei aplicări complete a MBM-urilor naționale și regionale în sectorul aviației internaționale, în așteptarea punerii în aplicare a unei MBM globale.*

Adunarea OACI din septembrie și octombrie 2013 a adoptat o rezoluție care a inclus un angajament „de a elabora MBM globală pentru aviația internațională, luând în considerare lucrările prevăzute la punctul 19”. Aceasta constituie un pas important, dar, din păcate, rezoluția include, de asemenea, o serie de condiții și condițiile prealabile. Prin urmare, nu este deloc sigur că Adunarea OACI din 2016 va reuși cu adevărat să adopte norme clare pentru MBM. Trebuie să se țină seama de faptul că Adunarea OACI din 2001 a aprobat deja comercializarea certificatelor de emisii, dar, din păcate, nu s-a înregistrat niciun progres real:

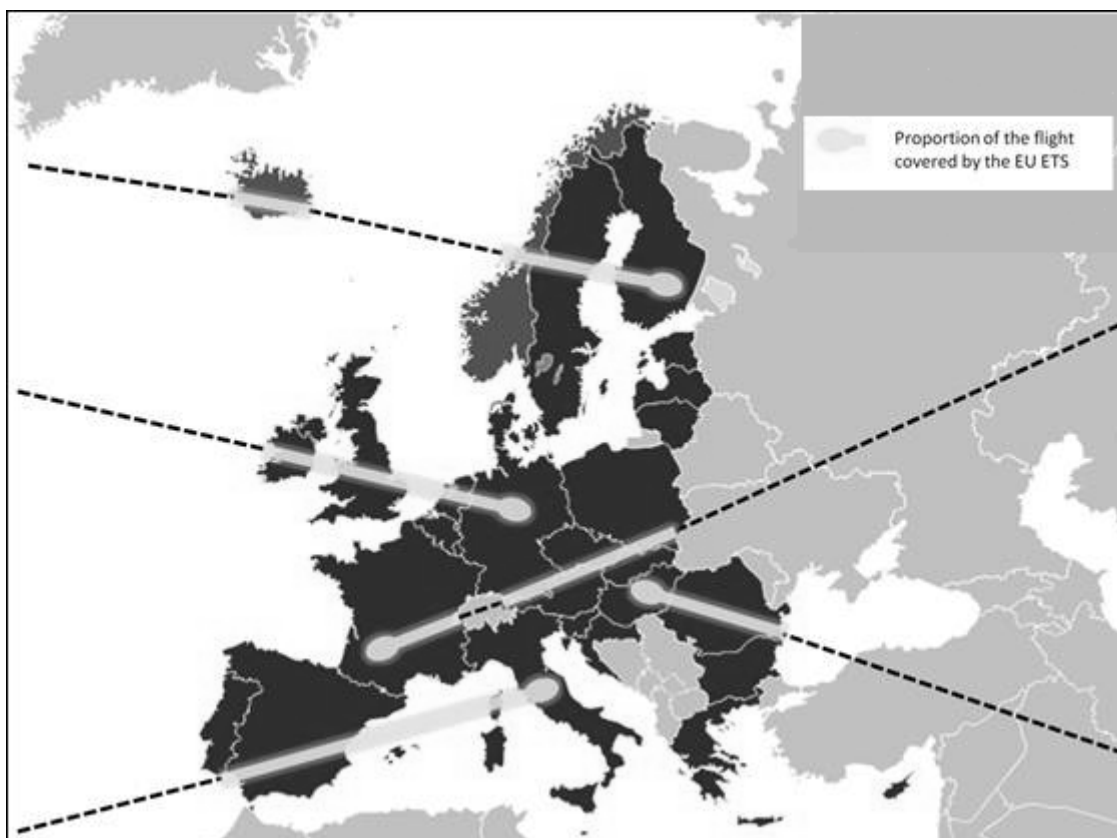
<b>Adunarea OACI din 2001:</b>	<b>Adunarea OACI din 2013:</b>
<p>c) (Comercializarea de certificate de emisie de gaze cu efect de seră).</p> <p>c) Sprijină dezvoltarea unui sistem deschis de comercializare a certificatelor de emisii pentru aviația internațională;</p>	<p>18. Decide elaborarea unei MBM globale pentru aviația internațională, luând în considerare lucrările prevăzute la punctul 19;</p>

Comparativ cu progresele înregistrate în cadrul CCONUSC, trebuie afirmat că, chiar și Conferința COP 19 de la Varșovia a avut mai multe rezultate concrete și pozitive decât Adunarea OACI. O condiție foarte importantă pentru ca Uniunea Europeană să continue să își modifice legislația a fost aceea ca un cadru pentru sistemele naționale și regionale, de exemplu, pentru sistemul UE, să fie adoptat. Din păcate, nu este însă cazul. Industria aviatică, reprezentată în principal de IATA, s-a opus, din păcate, foarte mult Uniunii Europene în procesul OACI, dar pe de altă parte, trebuie respectat faptul că IATA a contribuit la procesul global. Angajamentul sectorului de a reduce emisiile cu 50% până în 2050 merge mult mai departe decât textul OACI.

## Consecințe pentru UE după Adunarea OACI

Numeroase părți interesate, de exemplu, Asociația Europeană a Liniilor Aeriene cu Preț Scăzut ELFAA, care reprezintă aproape 50 % din zborurile intra-europene, multe ONG-uri și mulți deputați din Parlament cer să nu se modifice legislația în vigoare. Acest lucru ar însemna că începând de la data de 1 mai 2014 a anului viitor, ar trebui pus în aplicare sistemul ETS în ansamblul său, inclusiv pentru zborurile intercontinentale care încep și aterizează în Europa. Altele (multe părți interesate prezintă această poziție în culise) susțin o prelungire a legislației de „oprire a ceasului” în vigoare în prezent până în 2016, sau chiar 2020, ceea ce ar însemna că numai zborurile intra-europene sunt acoperite timp de mulți ani, chiar dacă acestea survolează spațiul aerian european.

Propunerea Comisiei care include abordarea legată de spațiul aerian reprezintă un compromis între aceste două extreme:



Sursă: Comisia Europeană

Aceasta înseamnă că toate zborurile care încep și/sau aterizează în Europa sunt reglementate pentru partea din spațiul aerian european. De exemplu, un zbor de la Paris sau Londra la aeroportul din Istanbul (acesta este foarte important, deoarece Istanbulul urmează să deschidă cel mai mare aeroport din lume) ar fi acoperit până la frontiera cu Grecia, ceea ce reprezintă aproape 100%. În cadrul legislației de „oprire a ceasului”, acest zbor nu este acoperit deloc. Un zbor către un punct de legătură din Emirate ar fi acoperit de aproape 50% din emisiile sale în conformitate cu abordarea legată de spațiul aerian.

### **Propunerea raportorului**

Raportorul sprijină în principiu propunerea Comisiei Europene. Deși are în continuare convingerea că presiunea din țările terțe nu este confirmată, trebuie să se țină seama de faptul

că procesul internațional poate fi afectat de o punere în aplicare deplină a sistemului. Abordarea legată de spațiul aerian prezintă mai multe avantaje decât cea de „oprire a ceasului”:

- 1) politica de mediu și politica privind clima:  
Propunerea Comisiei include aproximativ 40% din emisii comparativ cu regulamentul inițial; abordarea de „oprire a ceasului” a acoperit doar aproximativ 20%.
- 2) consecințe pentru negocierile internaționale:  
O simplă extindere a abordării de „oprire a ceasului” ar putea fi considerată ca o restituire necondiționată de Uniunea Europeană. Dacă se înregistrează progrese la nivel internațional, se întâmplă în principal datorită presiunii din partea Uniunii Europene. Multe propuneri care sunt analizate în cadrul OACI nu ar avea cu adevărat efectul de a reduce emisiile din sectorul aviației; se analizează numai creșterea neutră din punct de vedere al emisiilor de carbon începând cu 2020. Principala strategie a OACI se bazează pe operațiuni de compensare (care se referă în principal la CDM) și biocombustibili. Reflectând discuția critică cu privire la aceste două instrumente în cadrul Uniunii Europene, este important să se propună o alternativă. Sistemul nostru forțează de fapt reducerea emisiilor, chiar dacă este cu doar 5 %.
- 3) competitivitatea aeroporturilor europene și a industriei aviatice:  
Propunerea de a „opri ceasul” pune probleme competitivității liniilor/companiilor aeriene și aeroporturilor europene. Marile puncte de legătură aproape de Uniunea Europeană, și anume Istanbul, vor beneficia de această situație dacă este prelungită. Companii aeriene care zboară în principal în Europa prezintă un dezavantaj concurențial față de companiile aeriene care pot subvenționa încrucișat zboruri în interiorul Uniunii Europene.
- 4) situația juridică:  
Pe baza hotărârii Curții Europene de Justiție și a Convenției de la Chicago este evident că o abordare legată de spațiul aerian este în deplină conformitate cu dreptul internațional. Consiliul OACI a sprijinit în unanimitate abordarea legată de spațiul aerian la începutul lunii septembrie. Rezoluția OACI care nu include o abordare legată de spațiul aerian nu este obligatorie din punct de vedere juridic în ceea ce privește acest aspect având în vedere că UE și multe alte părți au formulat rezerve.

#### **Amendamente propuse de raportor:**

Deși raportorul propune să se respecte propunerea Comisiei într-o cât mai mare măsură, anumite modificări par să fie rezonabile.

##### **1. Situația juridică după 2016:**

Modificarea directivei este justificată numai pentru că se așteaptă un progres remarcabil odată cu încheierea unui acord obligatoriu din punct de vedere juridic pentru aviație la nivel mondial în 2016. Deși aceasta este o opțiune reală, nu este deloc garantată. De aceea, este rezonabil să se limiteze abordarea legată de spațiul aerian până în 2016 și să se reintroducă ETS complet începând din 2017. În cazul în care acordul internațional este cu adevărat adoptat în cadrul OACI în 2016, Uniunea Europeană ar trebui să fie pregătită să modifice legislația în mod corespunzător.

2. **Modificări în vederea unor obiective mai ambițioase și a integrității ecologice și pentru a garanta egalitatea de tratament în raport cu alte sectoare:**

Procentul cotelor licitate în sistemul ETS în sectorul aviației este de doar 15%, comparativ cu o medie de 40% pentru restul sectoarelor. Plafonul este de doar 5%, față de 21% în cazul altor sectoare. Aceasta a făcut întotdeauna obiectul criticilor, iar Parlamentul European încă din 2007/2008 a solicitat, în cursul procesului legislativ, un tratament egal pentru toate sectoarele de activitate. Abordarea legată de spațiul aerian reduce emisiile vizate de ETS cu 40 % față de sistemul inițial. Pentru a limita daunele pentru mediu, este justificat să se crească cotele licitate și este necesar să se reducă emisiile (plafon) cel puțin la nivelul pe care alte industrii trebuie să îl respecte deja de la începutul anului 2013.

**Punerea în aplicare a legislației UE în vigoare este crucială pentru realizarea de progrese**

A fost adus la cunoștința raportorului că, deși UE ETS este limitat pentru zborurile intra-europene, în prezent, anumite state membre par să ezite să aplice legislația. Țări terțe precum China și India să refuze să restituie cote pentru zboruri în Europa, de exemplu din Frankfurt la Londra. Pentru raportor, este inacceptabil să se discute cu Consiliul cu privire la rezultatele unei propuneri legislative înainte de a se clarifica faptul că legislația de „oprire a ceasului”, foarte limitată de altfel, este pusă în aplicare. Nu putem accepta că țări terțe precum China și India refuză să respecte legislația europeană în cazul în care operează în interiorul Uniunii Europene.

**Adoptarea până în aprilie este esențială**

Toți cei care nu doresc să păstreze EU ETS pentru aviație în forma sa originală, aceasta însemnând că toate zborurile intercontinentale sunt acoperite de la început până la destinația finală, trebuie să încerce să ajungă la un acord privind o directivă modificată până în aprilie, deoarece, în caz contrar, la 1 mai legislația inițială trebuie să fie pusă în aplicare. Iată de ce un calendar ambițios a fost convenit și cu persoanele responsabile din Comisia pentru transporturi. Raportorul consideră că este necesar să se ajungă la un acord privind o modificare și este dispus să discute cu toate părțile implicate, dar nu ar recomanda Parlamentului European să-și limiteze orice compromis la o prelungire a propunerii de „a opri ceasul”.