



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane*

---

**2013/0344(COD)**

28.11.2013

**\*\*\*I**

## **OSNUTEK POROČILA**

o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti zaradi izvajanja mednarodnega sporazuma o uporabi enotnega globalnega tržnega ukrepa za emisije iz mednarodnega letalstva od leta 2020

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

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Peter Liese

### ***Oznake postopkov***

- \* Postopek posvetovanja
- \*\*\* Postopek odobritve
- \*\*\*I Redni zakonodajni postopek (prva obravnava)
- \*\*\*II Redni zakonodajni postopek (druga obravnava)
- \*\*\*III Redni zakonodajni postopek (tretja obravnava)

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki je predlagana v osnutku akta.)

### ***Predlogi sprememb k osnutku akta***

#### **Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v dveh stolpcih**

Izbrisano besedilo je označeno s ***krepkim poševnim tiskom*** v levem stolpcu, zamenjano besedilo s ***krepkim poševnim tiskom*** v obeh stolpcih, novo besedilo pa s ***krepkim poševnim tiskom*** v desnem stolpcu.

Prva in druga vrstica glave vsakega predloga spremembe navajata zadevni del besedila v obravnavanem osnutku akta. Če predlog spremembe zadeva obstoječi akt, ki se ga želi spremeniti z osnutkom akta, glava poleg tega vsebuje še tretjo in četrto vrstico, ki navajata obstoječi akt oziroma zadevno določbo tega akta.

#### **Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v obliki konsolidiranega besedila**

Novo besedilo je označeno s ***krepkim poševnim tiskom***. Izbrisano besedilo je označeno s simbolom **■** ali prečrtano (npr. „~~ABCD~~“). Zamenjano besedilo je izbrisano ali prečrtano, besedilo, ki ga nadomešča, pa je označeno s ***krepkim poševnim tiskom***.

Izjema so spremembe izključno tehnične narave, ki so jih vnesle službe z namenom priprave končnega besedila in niso označene.

## VSEBINA

	<b>Stran</b>
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA .....	5
OBRAZLOŽITEV.....	21



## OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

**o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti zaradi izvajanja mednarodnega sporazuma o uporabi enotnega globalnega tržnega ukrepa za emisije iz mednarodnega letalstva od leta 2020 (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

**(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)**

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2013)0722),
  - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0374/2013),
  - upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
  - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora <sup>1</sup>,
  - ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne ... <sup>2</sup>,
  - ob upoštevanju člena 55 Poslovnika,
  - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane in mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko in Odbora za promet in turizem (A7-0000/2013),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
  2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
  3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

---

<sup>1</sup> UL C ...Še ni objavljeno v Uradnem listu.

<sup>2</sup> UL C ...Še ni objavljeno v Uradnem listu.

## Predlog spremembe 1

### Predlog direktive

#### Uvodna izjava 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(2) Zato **je** zaželeno, da se zahteve iz Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>4</sup> začasno štejejo kot izpolnjene, kadar se spoštujejo obveznosti v zvezi z določenim deležem emisij iz letov na letališča v tretje države in s teh letališč. Unija pri tem poudarja, da se zahteve lahko uporabijo v zvezi z določenim deležem emisij iz letov na letališča v države Evropskega gospodarskega prostora (EGP) in s teh letališč, in sicer na enak način kot se lahko pravne zahteve uporabijo za več emisij iz letov na takšna letališča in z njih.

---

<sup>4</sup>Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

*Predlog spremembe*

(2) **Da bi ohranili dinamiko, doseženo na skupščini Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) leta 2013, in omogočili napredek na bližnji skupščini organizacije ICAO leta 2016, je** zato zaželeno, da se zahteve iz Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>4</sup> začasno štejejo kot izpolnjene **za obdobje do leta 2016**, kadar se spoštujejo obveznosti v zvezi z določenim deležem emisij iz letov na letališča v tretje države in s teh letališč. Unija pri tem poudarja, da se zahteve lahko uporabijo v zvezi z določenim deležem emisij iz letov na letališča v države Evropskega gospodarskega prostora (EGP) in s teh letališč, in sicer na enak način kot se lahko pravne zahteve uporabijo za več emisij iz letov na takšna letališča in z njih.

---

<sup>4</sup>Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

Or. en

#### *Obrazložitev*

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kateri so ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa za dokončanje morebitnega nadaljnjega postopka soodločanja, ki bi bil potreben, saj je rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 aprila*

2018.

## **Predlog spremembe 2**

### **Predlog direktive**

#### **Uvodna izjava 2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(2a) Da bi ustvarili zaupanje v sistem EU za trgovanje z emisijami na mednarodni ravni, bi bilo treba prihodke od prodaje pravic na dražbi ali enak znesek – kjer je to potrebno zaradi prevladujočih proračunskih načel držav članic, kot sta načeli enotnosti in univerzalnosti – uporabiti za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, za prilagajanje na učinke podnebnih sprememb v Uniji in tretjih državah, za financiranje raziskav in razvoja na področju blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter za kritje stroškov upravljanja tega sistema. Prihodke, ustvarjene z dražbo, bi bilo treba porabiti tudi za prevoz z nizkimi emisijami. Z iztržkom dražbe bi bilo treba financirati zlasti prispevke za Svetovni sklad za energetske učinkovitost in obnovljive vire energije ter Zeleni podnebni sklad v okviru UNFCCC, pa tudi za ukrepe za preprečevanje krčenja gozdov in lažje prilagajanje držav v razvoju. V sporazumu o učinkovitem globalnem tržnem ukrepu na podlagi prog, ki bi lahko znatno zmanjšal vpliv letalstva na podnebje, bi se morala Unija tudi zavezati, da bo vse ustvarjene prihodke tega ukrepa dodelila Zelenemu podnebnemu skladu v okviru UNFCCC – in tako ravnala v skladu z načelom skupne, vendar diferencirane odgovornosti in svojih zmožnosti –, ter mednarodnim prizadevanjem za financiranje raziskav in razvoja na področju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov v letalstvu.*

### Obrazložitev

*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.*

### Predlog spremembe 3

#### Predlog direktive Uvodna izjava 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(3) Medtem ko uporaba Direktive 2003/87/ES še naprej temelji na prihodih na letališča v Uniji ali odhodih z njih, je organizacija Eurocontrol zaradi enostavnega in učinkovitega omejevanja uporabe regionalnih tržnih ukrepov v obdobju 7 let, dokler **ne začne delovati** globalni tržni ukrep, deleže izračunala na podlagi deleža razdalje velikega kroga med glavnimi letališči v EGP in tretjih državah, ki ne presega razdalje 12 milj od najbolj oddaljene točke obale EGP. Ker Unija ne meni, da bi moral globalni tržni ukrep temeljiti na dejanskih razmislekih o zračnem prostoru, kot je to v primeru prihodov na letališča ali odhodov z njih, je pomen deležev omejen na obdobje do leta **2020**.

*Predlog spremembe*

(3) Medtem ko uporaba Direktive 2003/87/ES še naprej temelji na prihodih na letališča v Uniji ali odhodih z njih, je organizacija Eurocontrol zaradi enostavnega in učinkovitega omejevanja uporabe regionalnih tržnih ukrepov v obdobju **treh** let, dokler **se na 39. skupščini organizacije ICAO leta 2016 ne sprejme** globalni tržni ukrep, **ki se bo uporabljal za večino emisij v mednarodnem letalstvu in ga bo mogoče ratificirati**, deleže izračunala na podlagi deleža razdalje velikega kroga med glavnimi letališči v EGP in tretjih državah, ki ne presega razdalje 12 milj od najbolj oddaljene točke obale EGP. Ker Unija ne meni, da bi moral globalni tržni ukrep temeljiti na dejanskih razmislekih o zračnem prostoru, kot je to v primeru prihodov na letališča ali odhodov z njih, je pomen deležev omejen na obdobje do leta **2016**.



## Obrazložitev

*Predlog spremembe temelji na dejstvu, da kakršni koli globalni tržni ukrepi ne bi bili sprejemljivi, morali bi namreč biti pravno zavezujoči in takšni, da bi zajeli večino emisij.*

### **Predlog spremembe 4**

#### **Predlog direktive**

#### **Uvodna izjava 4**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(4) Odstopanja v tej direktivi upoštevajo rezultate dvostranskih in večstranskih stikov s tretjimi državami, za katere si bo Komisija v imenu Unije še naprej prizadevala.

*Predlog spremembe*

(4) Odstopanja v tej direktivi upoštevajo rezultate dvostranskih in večstranskih stikov s tretjimi državami, za katere si bo Komisija v imenu Unije še naprej prizadevala. ***Ta odstopanja zadevajo le emisije iz dejavnosti letalstva do leta 2016, Unija pa jih zagotavlja z namenom, da omogoči sporazum o sprejetju globalnega tržnega ukrepa, ki ga bo mogoče ratificirati na 39. skupščini organizacije ICAO. Nadaljnji zakonodajni ukrepi bi bili ustrezni le, če bi tak ukrep sprejeli v letu 2016. Komisija bi zato morala po skupščini organizacije ICAO leta 2016 zagotoviti Evropskemu parlamentu in Svetu celovito poročilo ter po potrebi hitro predlagati ukrepe, skladne s temi rezultati.***

Or. en

## Obrazložitev

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

### **Predlog spremembe 5**

#### **Predlog direktive**

#### **Uvodna izjava 9**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(9) Uporaba deleža za preverjene emisije za lete na letališča v tretje države in s teh letališč ali uporaba alternativnega pristopa s strani operatorjev bi se morala nanašati na emisije **od** leta 2014, zato da imajo operatorji čas za razumevanje teh pristopov pri načrtovanju letalskih dejavnosti.

*Predlog spremembe*

(9) Uporaba deleža za preverjene emisije za lete na letališča v tretje države in s teh letališč ali uporaba alternativnega pristopa s strani operatorjev bi se morala nanašati na emisije od leta 2014 **do leta 2016**, zato da imajo operatorji čas za razumevanje teh pristopov pri načrtovanju letalskih dejavnosti.

Or. en

*Obrazložitev*

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

**Predlog spremembe 6**

**Predlog direktive**  
**Uvodna izjava 10**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(10) Brez poseganja v globalni tržni ukrep, ki bo v uporabi od leta 2020, je treba emisije iz letov v države v razvoju in iz teh držav, katerih delež, v tonskih kilometrih, v dejavnostih mednarodnega civilnega letalstva je pod 1 %, izvzeti iz obdobja od 2014 do **2020**. Države, ki se za namene tega predloga obravnavajo kot države v razvoju, bi morale biti tiste, ki imajo v času sprejema tega predloga prednostni dostop do trga Unije v skladu z Uredbo (EU) št. 978/2012 Evropskega parlamenta in Sveta, torej tiste, ki jih Svetovna banka leta 2013 ni uvrstila med države z visokim ali višjim srednjim dohodkom.

*Predlog spremembe*

(10) Brez poseganja v globalni tržni ukrep, ki bo v uporabi od leta 2020, je treba emisije iz letov v države v razvoju in iz teh držav, katerih delež, v tonskih kilometrih, v dejavnostih mednarodnega civilnega letalstva je pod 1 %, izvzeti iz obdobja od 2014 do **2016**. Države, ki se za namene tega predloga obravnavajo kot države v razvoju, bi morale biti tiste, ki imajo v času sprejema tega predloga prednostni dostop do trga Unije v skladu z Uredbo (EU) št. 978/2012 Evropskega parlamenta in Sveta, torej tiste, ki jih Svetovna banka leta 2013 ni uvrstila med države z visokim ali višjim srednjim dohodkom.

*Obrazložitev*

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

**Predlog spremembe 7**

**Predlog direktive**

**Uvodna izjava 11 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***11a. Zaradi manjšega geografskega področja uporabe, se je zmanjšala okoljska učinkovitost vključitve letalstva v sistem ETS. Skladno s politiko zmanjševanja v vseh drugih sektorjih bi zato morala biti od leta 2015 naprej stopnja licitacij 40 %, kot velja za licitacije v drugih sektorjih. Skladno z drugimi sektorji bi bilo treba uporabljati linearni faktor zmanjšanja.***

*Obrazložitev*

*Okoljska učinkovitost sistema ETS se je zaradi omejenega področja delovanja bistveno zmanjšala, kar bi lahko delno nadoknadili s povečanjem števila licitacij in znižanjem zgornje meje.*

**Predlog spremembe 8**

**Predlog direktive**

**Uvodna izjava 12**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(12) Po zasedanju skupščine organizacije***

***črtano***

***ICAO leta 2016 bi Komisija morala Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo, da se zagotovi, da se lahko upošteva razvoj na mednarodni ravni in obravnavajo vprašanja v zvezi z uporabo odstopanja.***

Or. en

*Obrazložitev*

*Linked to AM on Recital 4.*

### **Predlog spremembe 9**

#### **Predlog direktive**

#### **Člen 1 a – odstavek 1 – točka 1**

Direktiva 2003/87/ES

Člen 28 a – odstavek 1 – točka b

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(b) emisije iz letov v države zunaj Evropskega gospodarskega prostora in iz teh držav v vsakem koledarskem letu med letom 2014 in letom **2020**, kadar je operator takih letov predal pravice v skladu z deleži svojih preverjenih emisij iz navedenih letov, navedenih v skladu s Prilogo IIc ali izračunanih v skladu z odstavkom 6;

(b) emisije iz letov v države zunaj Evropskega gospodarskega prostora in iz teh držav v vsakem koledarskem letu med letom 2014 in letom **2016**, kadar je operator takih letov predal pravice v skladu z deleži svojih preverjenih emisij iz navedenih letov, navedenih v skladu s Prilogo IIc ali izračunanih v skladu z odstavkom 6;

Or. en

*Obrazložitev*

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

## **Predlog spremembe 10**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 1 a – odstavek 1 – točka 1**

Direktiva 2003/87/ES

Člen 28a – odstavek 1 – točka c

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(c) emisije iz letov, ki jih v vsakem koledarskem do leta **2020** opravi nekomercialni operator zrakoplovov, kadar so emisije, za katere je v koledarskem letu odgovoren navedeni operator zrakoplovov, manjše od 1000 ton;

*Predlog spremembe*

(c) emisije iz letov, ki jih v vsakem koledarskem do leta **2016** opravi nekomercialni operator zrakoplovov, kadar so emisije, za katere je v koledarskem letu odgovoren navedeni operator zrakoplovov, manjše od 1000 ton;

Or. en

### *Obrazložitev*

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

## **Predlog spremembe 11**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 1 a – odstavek 1 – točka 1**

Direktiva 2003/87/ES

Člen 28a – odstavek 2 – pododstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Države članice glede dejavnosti od leta 2013 do leta **2020** objavijo število pravic za letalstvo, dodeljenih vsakemu operatorju do [vstaviti datum 4 mesece po začetku veljavnosti te direktive].

*Predlog spremembe*

Države članice glede dejavnosti od leta 2013 do leta **2016** objavijo število pravic za letalstvo, dodeljenih vsakemu operatorju do [vstaviti datum 4 mesece po začetku veljavnosti te direktive].

---

*[OP: vstaviti datum: štiri mesece po začetku veljavnosti te direktive].*

*Obrazložitev*

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

**Predlog spremembe 12****Predlog direktive****Člen 1 a – odstavek 1 – točka 1**

Direktiva 2003/87/ES

Člen 28a – odstavek 3 – pododstavek 1a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija**Predlog spremembe*

***Posebna rezerva, določena s členom 3f se zmanjša, tako da se ohrani pri 3 %.  
Morebitni ostanki se razveljavijo.***

*Obrazložitev*

*Ker se je področje uporabe direktive zmanjšalo, bi morala posebna rezerva ostati pri 3 % številu pravic v obtoku. Da bi okoljsko korist približali tisti iz prvotnega sistema ETS, bi bilo treba vse preostale pravice, ki ostanejo v posebni rezervi po opravljeni razdelitvi novim udeležencem, razveljaviti, namesto da bi jih države članice prodale na dražbi in s tem prispevale k večjim emisijam.*

**Predlog spremembe 13****Predlog direktive****Člen 1 a – odstavek 1 – točka 1**

Direktiva 2003/87/ES

Člen 28a – odstavek 4

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija**Predlog spremembe*

Z odstopanjem od člena 3d(3) se število pravic, ki jih za obdobje 2013–**2020** na

Z odstopanjem od člena 3d(3) se število pravic, ki jih za obdobje 2013–**2016** na

dražbi proda vsaka država članica, zmanjša, tako da ustreza deležu njenih dodeljenih emisij iz letalstva, ki izhajajo iz uporabe **člena 28**(a) do (c).

dražbi proda vsaka država članica, zmanjša, tako da ustreza deležu njenih dodeljenih emisij iz letalstva, ki izhajajo iz uporabe **točk** (a) do (c) **odstavka 1**.

Or. en

#### Obrazložitev

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

### Predlog spremembe 14

#### Predlog direktive

#### Člen 1 – odstavek 1 – točka 1

Direktiva 2003/87/ES

Člen 28a – odstavek 7

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

7. Komisija bo po skupščini organizacije ICAO v letu 2016 Evropskemu parlamentu in Svetu poročala o **ukrepih za izvajanje globalnega tržnega ukrepa, ki se bo za emisije začel uporabljati od leta 2020 dalje, po potrebi skupaj s predlogi.**

Če se globalni ukrep od leta 2020 ne bo začel uporabljati, se bo v navedenem poročilu proučilo ustrezno področje uporabe za zajetje emisij iz dejavnosti v države zunaj EGP in iz njih od leta **2020** dalje ob nadaljnji odsotnosti takega globalnega ukrepa. Komisija v svojem poročilu tudi preuči rešitve za druge posledice, do katerih lahko pride zaradi uporabe odstavkov 1 do 4 ob hkratnem ohranjanju enake obravnave vseh operatorjev na isti progi.“

*Predlog spremembe*

7. Komisija bo po skupščini organizacije ICAO v letu 2016 Evropskemu parlamentu in Svetu poročala o **doseženih rezultatih. V primeru sprejetja globalnega tržnega ukrepa, ki ga bo mogoče ratificirati, to poročilo vsebuje predloge, če je to primerno, v odgovor na ta razvoj dogodkov.**

Če se globalni ukrep od leta 2020 ne bo začel uporabljati, se bo v navedenem poročilu proučilo ustrezno področje uporabe za zajetje emisij iz dejavnosti v države zunaj EGP in iz njih od leta **2016** dalje ob nadaljnji odsotnosti takega globalnega ukrepa. Komisija v svojem poročilu tudi preuči rešitve za druge posledice, do katerih lahko pride zaradi uporabe odstavkov 1 do 4 ob hkratnem ohranjanju enake obravnave vseh operatorjev na isti progi.“

### Obrazložitev

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

### Predlog spremembe 15

#### Predlog direktive

#### Člen 1 – odstavek 1 – točka 1a (novo)

Direktiva 2003/87/ES

Člen 3c – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***V členu 3c se odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:***

***„2. Od 1. januarja 2013 za obdobje dveh let je skupna količina pravic, ki se dodelijo operatorjem zrakoplovov, enaka 95 % preteklih emisij iz letalstva, pomnoženih s številom let v tem obdobju.***

***Od 1. januarja 2015 se te pravice zmanjšujejo z linearnim faktorjem 1,74% za vsako koledarsko leto. Ta delež se lahko pregleda v okviru splošnega pregleda te direktive.“***

### Obrazložitev

*Medtem ko morajo druge panoge, zajete v sistemu ETS, svoje emisije zmanjšati do leta 2020 za 21 %, je zmanjšanje v letalskem sektorju le 5 %. To je bilo v nasprotju s stališčem Parlamenta med pogajanja leta 2008. Parlament je vedno zahteval enako obravnavanje za vse panoge. Okoljska učinkovitost sistema ETS za letalstvo je zaradi omejenega področja uporabe precej manjša. Da bi dosegli večjo okoljsko celovitost sistema ETS, se uporabi linearni faktor 1,74% za vsako leto, s čimer bi dosegli enako obravnavanje vseh panog v sistemu ETS.*



## **Predlog spremembe 16**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 1 – odstavek 1 – točka 1b (novo)**

Direktiva 2003/87/ES

Člen 3d – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***V členu 3d se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:***

***„2. Od 1. januarja 2013 za obdobje dveh let se 15 % pravic proda na dražbi. Od 1. januarja 2015 se 40 % pravic proda na dražbi. Ta odstotek se lahko poveča v okviru splošnega pregleda te direktive.“***

Or. en

### *Obrazložitev*

*Medtem ko se v drugih sektorjih proda na dražbi 40 % pravic (v sektorju selitve virov CO<sub>2</sub> je ta odstotek praviloma 100 % in predstavlja referenčno vrednost), je v letalskem sektorju na dražbi prodanih le 15 % pravic. To je že dolgo predmet kritike. Ker so v evropskem zračnem prostoru vsi leti zajeti v sistemu ETS, letalstva ni mogoče obravnavati kot tipičen sektor selitve virov CO<sub>2</sub>. Okoljski učinek sistema ETS se je zaradi omejenega področja delovanja odločno zmanjšal, kar bi lahko delno nadoknadili s povečanjem števila prodaj na dražbi.*

## **Predlog spremembe 17**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 1 – odstavek 1 – točka 1c (novo)**

Direktiva 2003/87/ES

Člen 3d – odstavek 4

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***V členu 3d se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:***

***„4. Države članice uporabijo prihodke od trgovanja s pravicami na dražbi za mednarodna prizadevanja v boju proti podnebnim spremembam, zlasti na mednarodni ravni, in sicer za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in za prilagajanje držav v razvoju na***

*posledice podnebnih sprememb v , pa tudi za financiranje raziskav in razvoja za blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje, predvsem na področju aeronavtike in letalskega prevoza. Prihodki od prodaje na dražbi se uporabijo tudi za prevoz z nizkimi emisijami. Iztržki dražbe se uporabijo tudi za financiranje prispevkov za Svetovni sklad za energetska učinkovitost in obnovljive vire energije in Zeleni podnebni sklad v okviru UNFCCC ter ukrepov za preprečevanje krčenja gozdov. Države članice redno obveščajo Komisijo o ukrepih, sprejetih v skladu s prvim pododstavkom.“*

Or. en

#### *Obrazložitev*

*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.*

#### **Predlog spremembe 18**

##### **Predlog direktive**

##### **Priloga**

Direktiva 2003/87/ES

Priloga II c – vrstica 37

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

KITAJSKA vključno s Hong Kongom, Macaom *in Tajvanom*

*Predlog spremembe*

KITAJSKA, vključno s Hongkongom *in* Macaom

Or. en

*Obrazložitev*

*Tajvan bi bilo treba vnesti kot ločen namembni kraj, ne kot del namembnega kraja (Kitajska).*

**Predlog spremembe 19**

**Predlog direktive**

**Priloga**

Direktiva 2003/87/ES

Priloga II c – vrstica 147 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**TW TAJVAN**

Or. en

*Obrazložitev*

*Tajvan bi bilo treba vnesti kot ločen namembni kraj, ne kot del namembnega kraja (Kitajske).*

**Predlog spremembe 20**

**Predlog direktive**

**Priloga**

Direktiva 2003/87/ES

Priloga II c – odstavek 6

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

Za obdobje od leta 2014 do leta **2020** in brez poseganja v globalni tržni ukrep, ki bo v uporabi od leta 2020, je delež, ki se uporablja za lete med državami članicami EGP in državami v razvoju, katerih delež vseh tonskih kilometrov iz mednarodnega civilnega letalstva je pod 1 %, enak nič. Države, ki se za namene tega predloga obravnavajo kot države v razvoju, so tiste, ki imajo v času sprejema tega predloga prednostni dostop do trga Unije v skladu z Uredbo (EU) št. 978/2012 Evropskega parlamenta in Sveta, torej tiste, ki jih Svetovna banka leta 2013 ni uvrstila med države z visokim ali višjim srednjim

Za obdobje od leta 2014 do leta **2016** in brez poseganja v globalni tržni ukrep, ki bo v uporabi od leta 2020, je delež, ki se uporablja za lete med državami članicami EGP in državami v razvoju, katerih delež vseh tonskih kilometrov iz mednarodnega civilnega letalstva je pod 1 %, enak nič. Države, ki se za namene tega predloga obravnavajo kot države v razvoju, so tiste, ki imajo v času sprejema tega predloga prednostni dostop do trga Unije v skladu z Uredbo (EU) št. 978/2012 Evropskega parlamenta in Sveta, torej tiste, ki jih Svetovna banka leta 2013 ni uvrstila med države z visokim ali višjim srednjim

dohodkom.

dohodkom.

Or. en

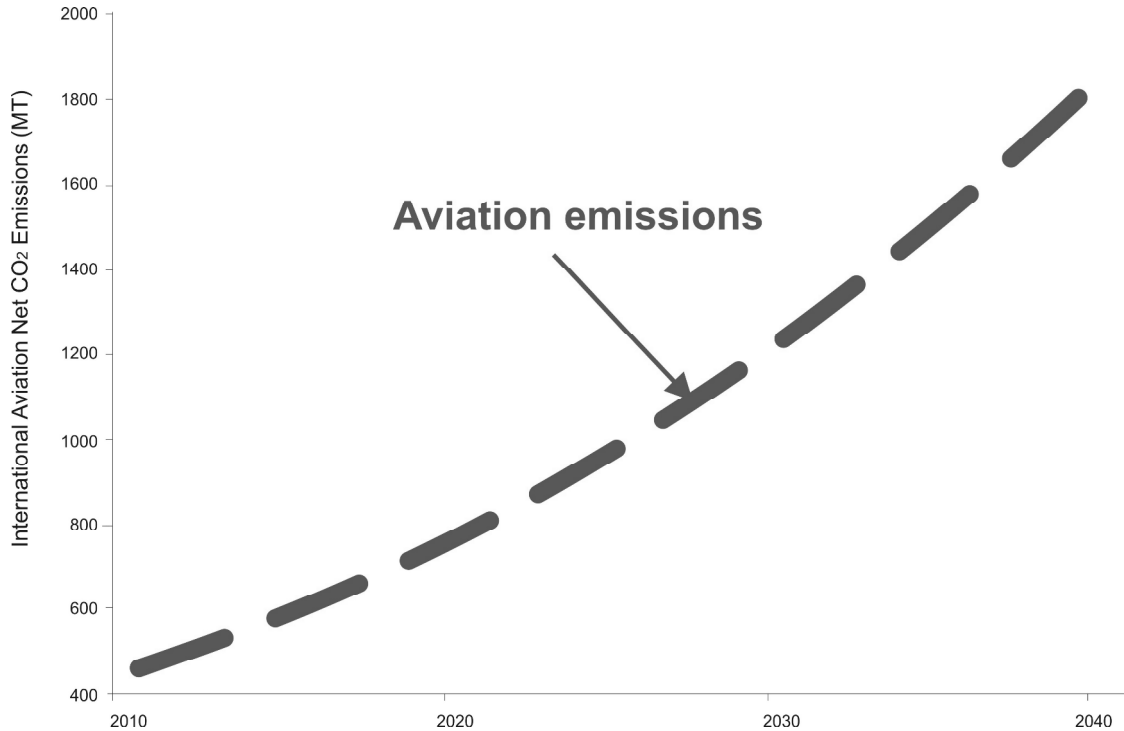
*Obrazložitev*

*Sedanje odstopanje bi moralo veljati le do leta 2016 in naslednje skupščine organizacije ICAO. Glede na sklepe, ki jih bo organizacija ICAO sprejela leta 2016, in dosežene rezultate, bi Unija lahko preučila, ali naj sprejme nadaljnje ukrepe, ki bi odražali rezultate mednarodnih pogajanj, in kakšni naj bodo ti ukrepi. Veljavno odstopanje poteče na koncu leta 2016, zato bosta imela zakonodajalca dovolj časa, da zaključijo nove postopke soodločanja, če bodo ti potrebni, saj rok za predajo v zvezi z emisijami iz leta 2017 poteče aprila 2018.*

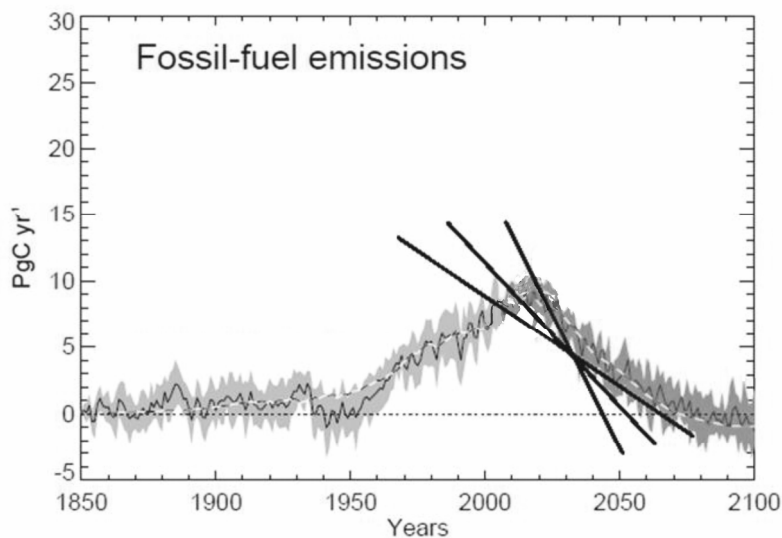
## OBRAZLOŽITEV

### Zakaj je treba omejiti emisije toplogrednih plinov iz letalstva?

Emisije toplogrednih plinov iz letalstva hitro naraščajo. Če ne bomo storili ničesar, se jih bo po napovedih Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) do leta 2040 nakopičilo do 1900Mt.



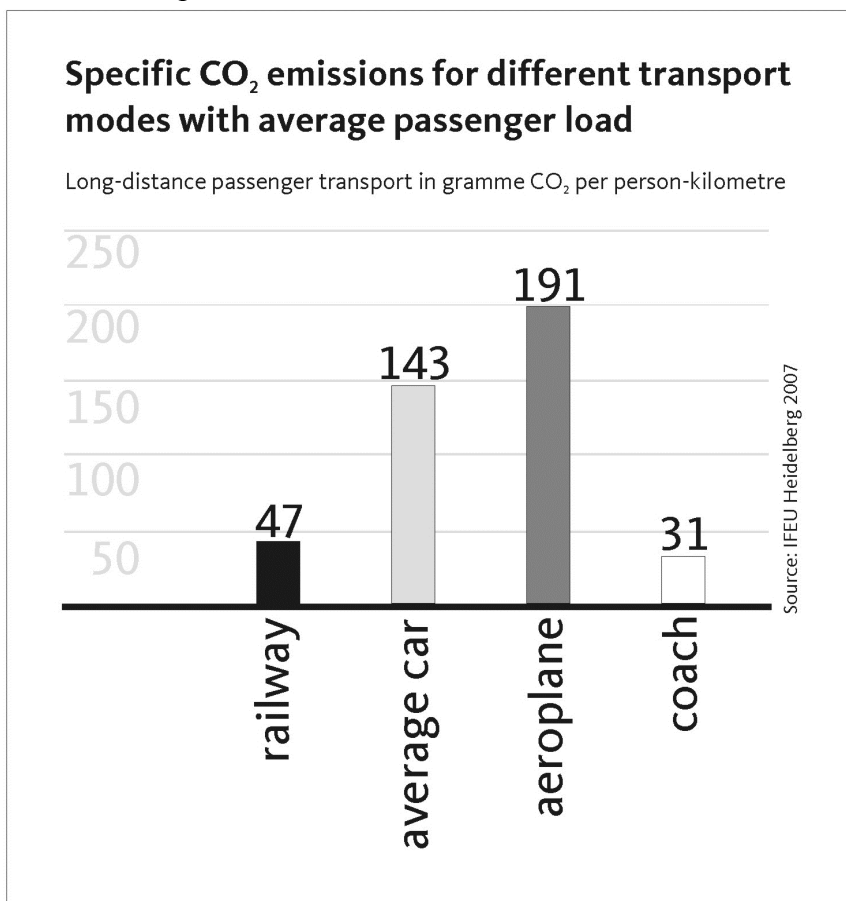
Druge napovedi govorijo o 3500 to 4500 Mt do leta 2050. Po predvidevanjih Medvladnega foruma o podnebnih spremembah je 3,5 gigatone 20 % količine, na katero bi morali do leta 2050 omejiti globalne emisije, da bi zadržali globalne podnebne spremembe na 2 stopinjah.



Kot so povedali na petem Medvladnem forumu o podnebnih spremembah (2013), moramo globalne emisije do leta 2050 drastično zmanjšati, če želimo imeti 2/3 verjetnost, da bomo tistega leta ohranili cilj 2 stopinj.

Mednarodna skupnost je leta 1997 s Kjotskim protokolom nalogo reguliranja emisij iz letalstva zaupala organizaciji ICAO. Čeprav Kjotski protokol ni dovolj ambiciozen, ko gre za spopadanje s podnebnimi spremembami, ne gre prezreti, da je vsaj Evropska unija sledila svojim zavezam in omejila emisije. Res pa je, da za omejitev emisij iz letalstva niso bili sprejeti nobeni omembe vredni ukrepi.

Zaradi enakopravnosti z drugimi načini prevoza mora tudi letalska industrija sodelovati pri prizadevanjih za omejitev podnebnih sprememb. Letalstvo je žal okolju najmanj prijazen način prevoza. Medtem ko so drugi načini močno regulirani in predmet številnih davkov in pristojbin, letalstvo na evropski ravni še ni bilo obravnavano.



### Zakonodaja iz leta 2008, kritike iz tretjih držav in legitimnost teh kritik

Zakonodajo, s katero je bilo letalstvo vključeno v sistem Unije za trgovanje z emisijami, je po skoraj dveh letih razprave, v katero so bili vključene vse zainteresirane strani, Svet sprejel soglasno, Evropski parlament pa z več kot 90 % večino. Bistveni del zakonodaje je predvideval vključitev vseh letov znotraj Evrope ALI z vzletom in pristankom v Evropi. To je postalo predmet kritike tretjih držav. Po sodnem postopku, ki ga je sprožila družba American Airlines, je Sodišče EU odločilo, da je omenjena vključitev popolnoma v skladu z mednarodnim pravom. Kljub trditvam tretjih držav, ki včasih omenjajo pretirano breme za njihovo industrijo, so stroški dokaj zmerni. Zadnje številke kažejo, da so bili stroški za Ryanair 0.03€ in za Easyjet 0.11€ (druge letalske družbe z manj učinkovito floto so verjetno

imele nekoliko višje stroške). Stroški za davke in pristojbine, ki jih omenjajo države članice EU ali tretje države, pa so veliko višji.

Država	Pravo	Strošek posameznega leta
Nemčija	Luftverkehrssteuer	do 42,18 € glede na namembni kraj
Združeno kraljestvo	potniška dajatev (APD)	do več kot 184£ na 6000 milj
ZDA	mednarodna prevozna taksa	16,30\$ na potnika
EU	sistem trgovanja z emisijami (ETS)	0.03€ (Ryanair) do 2€ na medcelinski let (ocena Komisije)
Indija	odhodna taksa + 10,3 % zaračunana storitev (na dajatev za razvoj letališča v Delhiju)	<b>7,40€, \$ 10</b> <b>+19 €, \$ 25 (samo v Delhiju)</b>
Avstrija	Flugabgabegesetz	do 35€ glede na razdaljo

Eden od pomembnih argumentov tretjih držav je, da je zakonodaja Evropske unije zaradi esktrateritorialnosti nezakonita. Po mnenju Sodišča EU je ta argument neveljaven, saj so zajeti zgolj leti z vzletom in pristankom v Evropi. Obveznost predaje pravic je seveda višja, če je let daljši, kar pa ni posebnost zakonodaje EU. Tudi nacionalni davki in pristojbine delujejo po istem načelu, tako je na primer britanska pristojbina precej višja za let v Mehiko kot za let v Kanado, čeprav je ozemlje med tema dvema državama večinoma ozemlje Združenih držav. Glej spodnji zemljevid:



Za let v Toronto, Kanada, se zaračuna potniška dajatev (APD) v znesku £130 (156 €).



Za let v poslovnem razredu iz Londona v Mexico City (približno 5000 milj) se zaračuna APD v znesku £162 (195 €).

### Proces ICAO in sklep o

PE522.946v01-00

## „ustavitvi ure“

Evropska unija se je kljub nelegitimnim kritikam odzvala na argumente tretjih držav. Omenjeno je bilo, da je evropska zakonodaja ovira pri sprejemnanju mednarodnega sporazuma. To sploh ne drži, vendar je Komisija kot znak dobre volje vseeno predlagala omejitev sistema na lete znotraj Evrope za obdobje nega leta, kar naj bi pomagalo pri iskanju boljšega dogovora na generalni skupščini organizacije ICAO septembra in oktobra 2013.

Zakonodaja je jasna:

*„Odstopanje, določeno v tem sklepu, se nanaša samo na letalske emisije iz leta 2012“.*

*(10) (...) Unija je to odstopanje zagotovila, da bi na 38. zasedanju skupščine ICAO olajšala dosego dogovora o realističnem časovnem načrtu za oblikovanje globalnega tržnega ukrepa po 38. zasedanju skupščine ICAO ter o okviru, ki bo v obdobju do uporabe globalnega tržnega ukrepa olajšal celovito uporabo nacionalnih in regionalnih tržnih ukrepov na področju mednarodnega letalstva.*

Na skupščini organizacije ICAO so v septembru in oktobru 2013 sprejeli resolucijo, ki je vsebovala zavezo o oblikovanju globalnih tržnih ukrepov za mednarodno letalstvo ob upoštevanju zahtev iz odstavka 19. Gre za pomemben korak, resolucija pa žal vsebuje tudi vrsto pogojev in predpogojev. Zato sploh ni gotovo, ali bodo na skupščini organizacije ICAO leta 2016 dejansko uspeli sprejeti jasna pravila glede globalnih tržnih ukrepov. Upoštevati je treba, da je skupščina organizacije ICAO že leta 2001 podprla trgovanje z emisijami, žal pa do sedaj ni bilo nobenega resničnega napredka.

### **Skupščina ICAO :**

c) trgovanje z emisijami:  
c) *podpre* razvoj odprtega sistema trgovanja z emisijami za mednarodno letalstvo;

### **Skuščina organizacije ICAO 2013:**

18. sprejme odločitev o razvoju globalnih tržnih ukrepov za mednarodno letalstvo ob upoštevanju zahtev iz odstavka 19;

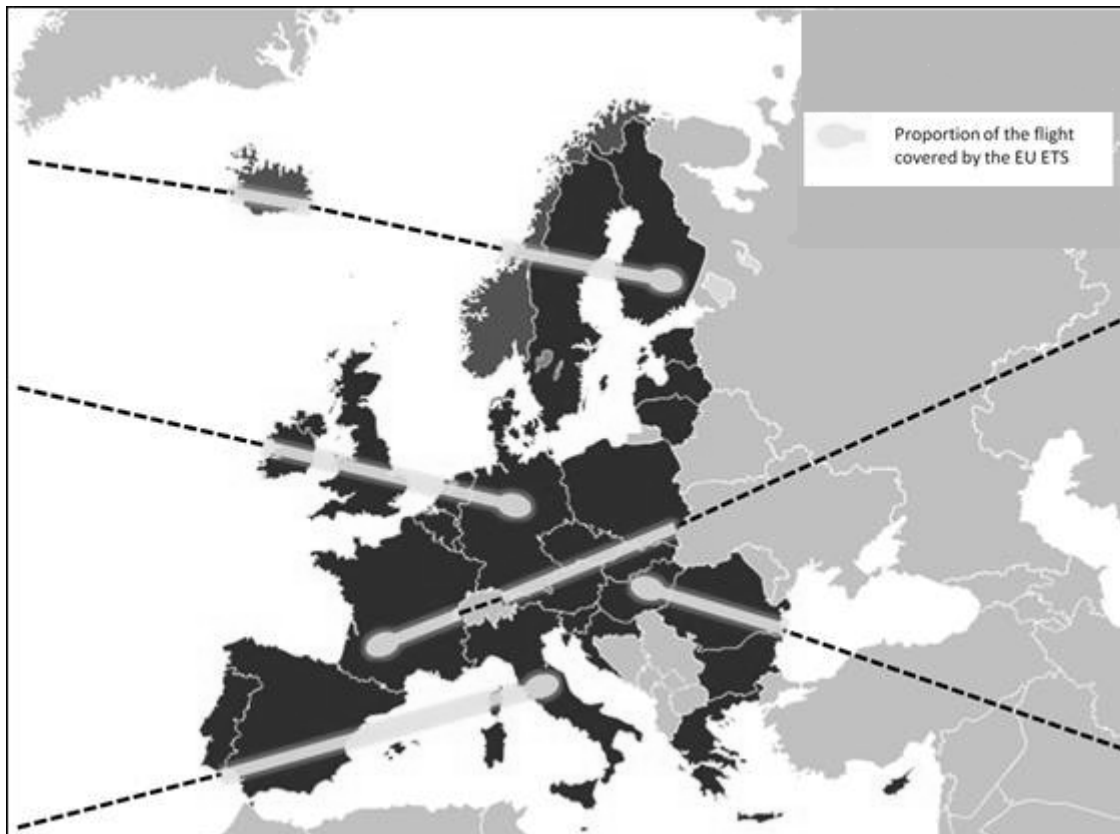
Če vse to primerjamo z zelo različnim napredkom, ke je bil dosežen znotraj okvirne konvencije Združenih narodov o podnebnih spremembah (UNFCCC), bi lahko rekli, da je imela celo konferenca COP 19 v Varšavi več konkretnih in pozitivnih rezultatov kot skupščina organizacije ICAO. Evropska unija je postavila zelo pomemben pogoj za nadaljnje spremembe zakonodaje, in sicer da je treba sprejeti okvir za nacionalne in regionalne sisteme, tudi za sistem EU. Žal do tega ni prišlo.

Letalska industrija, ki jo zastopa predvsema Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA), je na skupščini organizacije ICAO žal v veliki meri nasprotovala Evropski uniji, po drugi strani pa je treba priznati, da je IATA prispevala k globalnemu procesu. Zaveza industrije, da bo zmanjšala emisije za 50 % do leta 2050, sega dlje od besedila organizacije ICAO.

## **Posledice za EU po skupščini organizacije ICAO**



Številne zainteresirane strani, na primer evropsko nizkocenovno združenje ELFAA, ki zastopa skoraj 50 % notranjih letov v Evropi, številne nevladne organizacije in številni poslanci Parlamenta pozivajo, naj se veljavne zakonodaje ne spreminja. To bi pomenilo, da bi se s 1. majem naslednjega leta začel izvrševati celotni sistem ETS, vključno z medcelinskimi leti iz Evrope in v Evropo za njihovo celotno razdaljo. Drugi (veliko zainteresiranih strani to stališče predstavlja v zakulisju) se zavzemajo za podaljšanje obstoječe veljavnosti sklepa o „ustavitvi ure“ do leta 2016 ali celo 2020, kar bi pomenilo, da bi bili še veliko let zajeti le notranji leti v Evropi, tudi če letijo nad evropskim zračnim prostorom. Predlog Komisije s pristopom na podlagi zračnega prostora je kompromis med tema dvema skrajnostima.



Source: European Commission

To pomeni, da so vsi poleti iz Evrope in v Evropo zajeti v delu, ko letijo čez evropski zračni prostor. Let iz Pariza ali Londona na letališče v Carigradu (to je zelo pomembno, saj bodo v Carigradu v kratkem odprli največje letališče na svetu) bi bil zajet do grške meje, se pravi skoraj 100 %. Po sklepu o „ustavitvi ure“ tak let sploh ni zajet. Po pristopu na podlagi zračnega prostora bi bilo pri poletu do vozlišča v Emiratih zajetih skoraj 50 % emisij.

### **Predlog poročevalca**

Poročevalec načelno podpira predlog Evropske komisije. Čeprav je prepričan, da pritiski tretjih držav niso utemeljeni, je treba upoštevati, da bi zaradi celovitega izvajanja sistema lahko trpel mednarodni proces. Pristop na podlagi zračnega prostora ima v primerjavi s sklepom o „ustavitvi ure“ več prednosti:

- 1) Varstvo okolja in podnebja  
Predlog Komisije vključuje približno 40 % emisij v primerjavi z izvirno pravno ureditvijo, sklep o „ustavitvi ure“ pa jih je vključeval le približno 20 %.
- 2) Posledice za nacionalna pogajanja:  
Preprosto podaljšati veljavnost sklepa o „ustavitvi ure“, bi lahko pomenilo brezpogojno vdajo Evropske unije. Če je na mednarodni ravni napredek, je to predvsem zaradi pritiska Unije. Mnogi predlogi, ki jih obravnavajo v okviru organizacije ICAO, ne bi dejansko zmanjšali emisij iz letalstva, saj nevtralnno rast od leta 2020 upoštevajo le z vidika ogljika. Glavna strategija organizacije ICAO temelji na kompenzacijah (pri čemer gre v glavnem za mehanizem čistega razvoja (CDM)) in biogoriva. V Evropski uniji poteka kritična razprava o teh dveh instrumentih in pomembno je pokazati, da obstaja druga možnost. Naš sistem dejansko zmanjšuje emisije, pa čeprav le za 5 %.
- 3) Konkurenčni položaj evropskih letališč in letalske industrije:  
Sklep o „ustavitvi ure“ pomeni poseganje v konkurenčni položaj evropskih letalskih družb in letališč. Velika vozlišča v bližini Evropske unije, na primer Carigrad, bodo imela korist od podaljšanja veljavnosti tega sklepa. Letalske družbe, ki letijo v glavnem znotraj Evrope, so v neugodnem konkurenčnem položaju v primerjavi z letalskimi družbami, ki lahko navzkrižno subvencionirajo polete znotraj Evropske unije.
- 4) Pravni položaj:  
Glede na sodbo Sodišča in na Čikaško konvencijo je očitno, da je pristop na podlagi zračnega prostora popolnoma v skladu z mednarodnim pravom. Ta pristop je v prvi polovici septembra soglasno podprl Svet organizacije ICAO. Resolucija organizacije ICAO, ki ne vsebuje tega pristopa, ni pravno zavezujoča glede tega vprašanja, saj so EU in številni drugi izrekli pridržke.

### **Predlogi sprememb poročevalca**

Poročevalec sicer priporoča, da bi se čim bolj držali predloga Komisije, nekaj predlogov spremembe pa se zdi na mestu:

1. **Pravni položaj po letu 2016:**  
Sprememba direktive je upravičena, saj se v letu 2016 pričakuje preboj s pravno zavezujočim sporazumom za globalno letalstvo. Ta je sicer realno možen, ni pa zagotovljen. Zato je razumno omejiti pristop na podlagi zračnega prostora do leta 2016 in od leta 2017 ponovno uvesti polni ETS. Če bo organizacija ICAO leta 2016 dejansko sprejela mednarodni sporazum, bi morala biti Evropska unija seveda pripravljena na ustrezno spremembo zakonodaje.
2. **Predlogi sprememb za povečanje ambicij in okoljske celovitosti ter za zagotavljanje enakega obravnavanja vseh industrijskih panog**  
Raven prodaj na dražbi v letalskem ETS je le 15 % v primerjavi s povprečjem 40 % preostanka industrije. Omejitev je 5 %, medtem ko velja za druge industrijske panoge

21-odstotna omejitev. To je bilo vedno predmet kritike, zato je Evropski parlament že v letih 2007 in 2008 v zakonodajnem postopku zahteval enako obravnavanje vseh industrijskih panog. Pristop na podlagi zračnega prostora zmanjšuje emisije, zajete z ETS, na 40 % v primerjavi z izvornim sistemom. Da bi omejili škodo za okolje, je upravičeno povečati prodajo na dražbi in omejiti emisije (omejitev) vsaj na raven, ki za druge industrijske panoge velja že od začetka leta 2013.

### **Izvajanje veljavne zakonodaje EU je ključno za napredek**

Poročevalec je prejel informacijo, da nekatere države članice odlašajo z izvajanjem zakonodaje, čeprav je EU ETS omejen na lete znotraj Evrope. Tretje države, na primer Kitajska in Indija, zavračajo predajo pravic za lete znotraj Evrope, na primer za lete med Frankfurtom in Londonom. Poročevalcu se ne zdi sprejemljivo, da bi s Svetom razpravljali o izidu katerega koli zakonodajnega predloga, ne da bi si bili na jasnem, da se izvaja zelo omejeni sklep o „ustavitvi ure“. Ni sprejemljivo, da tretje države, kot sta Kitajska in Indija, zavračajo spoštovanje evropske zakonodaje med svojim delovanjem v Evropski uniji.

### **Sprejetje do aprila je ključno**

Vsi, ki ne želijo ohraniti EU ETS za letalstvo v izvorni obliki, se pravi, da so vsi medcelinski leti zajeti od vzleta do končnega cilja, si morajo prizadevati za dogovor o spremembi direktive do aprila, sicer bo treba s 1. majem začeti izvajati izvorno zakonodajo. Zato je bil sprejet dogovor o ambicioznem časovnem okviru, tudi z odgovornimi osebami v odboru za promet. Poročevalec meni, da bi bilo treba sprejeti dogovor o spremembi in se je pripravljeno pogovoriti z vsemi zainteresiranimi stranmi, ne bi pa priporočil Evropskemu parlamentu, naj kompromis omeji le na podaljšanje veljavnosti sklepa „ustavitev ure“.