

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Document de ședință

FINAL
A6-0402/2007

19.10.2007

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității
(COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

Raportor Peter Liese

Raportor pentru aviz (*): Georg Jarzembowski, Committee on Transport and Tourism

(*): Procedura comisiilor asociate – articolul 47 din Regulamentul de procedură

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
majoritatea voturilor exprimate
- **I Procedura de cooperare (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- **II Procedura de cooperare (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- *** Aviz conform
*majoritatea membrilor care compun Parlamentul, cu excepția
cazurilor prevăzute la articolele 105, 107, 161 și 300 din Tratatul
CE și la articolul 7 din Tratatul UE*
- ***I Procedura de codecizie (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- ***II Procedura de codecizie (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- ***III Procedura de codecizie (a treia lectură)
majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba proiectul comun

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus de Comisie.)

Amendamente la un text legislativ

În amendamentele Parlamentului, textul modificat este evidențiat prin caractere cursive aldine. Evidențierea cu caractere cursive simple este o indicație pentru serviciile tehnice competente, referitoare la elemente ale textului legislativ propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

CUPRINS

	Page
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	37
AVIZUL COMISIEI PENTRU AFACERI ECONOMICE ȘI MONETARE.....	42
AVIZUL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE	52
PROCEDURĂ	67
AVIZUL COMISIEI PENTRU TRANSPORT ȘI TURISM	69
PROCEDURĂ	94

(*) Procedura comisiilor asociate – articolul 47 din Regulamentul de procedură

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității

(COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

(Procedura de codecizie: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2006)0818)¹,
 - având în vedere articolul 251 alineatul (2) și articolul 175 alineatul (1) din Tratatul CE, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C6-0011/2007)
 - având în vedere articolul 51 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară și avizul Comisiei pentru afaceri economice și monetare, cel al Comisiei pentru industrie, cercetare și energie, precum și cel al Comisiei pentru transport și turism, (A6-0402/2007),
1. aprobă propunerea Comisiei astfel cum a fost modificată;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou, în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial această propunere sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei poziția Parlamentului

Text propus de Comisie

Amendamentele Parlamentului

Amendamentul 1 CONSIDERENTUL 5

(5) Deși Comunitatea nu este parte contractantă la Convenția de la Chicago din 1994, toate statele membre sunt părți contractante la convenția în cauză și membre ale OACI și continuă să susțină activitatea de dezvoltare a instrumentelor de piață, în colaborare cu alte state, la nivel

(5) Deși Comunitatea nu este parte contractantă la Convenția de la Chicago din 1994, toate statele membre sunt părți contractante la convenția în cauză și membre ale OACI și continuă să susțină activitatea de dezvoltare a instrumentelor de piață, în colaborare cu alte state, la nivel

¹ JO C ... /Nepublicată încă în JO.

internațional. Cu ocazia celei de-a șasea reuniuni a Comitetului OACI privind protecția mediului în aviație din 2004, s-a convenit că un sistem de comercializare a emisiilor specifice aviației, bazat pe un nou instrument juridic sub auspiciile OACI, părea suficient de neatractiv pentru a nu fi folosit în continuare. În consecință, Rezoluția 35-5 a Reuniunii OACI nu propune un nou instrument juridic, ci, în schimb, autorizează *comercializarea deschisă* a cotelor de emisie și posibilitatea ca statele membre să introducă în propriile sisteme de comercializare a emisiilor cote de emisii din aviația internațională.

internațional. Cu ocazia celei de-a șasea reuniuni a Comitetului OACI privind protecția mediului în aviație din 2004, s-a convenit că un sistem de comercializare a emisiilor specifice aviației, bazat pe un nou instrument juridic sub auspiciile OACI, părea suficient de neatractiv pentru a nu fi folosit în continuare. În consecință, Rezoluția 35-5 a Reuniunii OACI nu propune un nou instrument juridic, ci, în schimb, autorizează „**dezvoltarea unui sistem deschis de comercializare** a cotelor de emisie **pentru aviația internațională**” și posibilitatea ca statele membre să introducă în propriile sisteme de comercializare a emisiilor cote de emisii din aviația internațională.

Justificare

The revised text more fully reflects the text of the ICAO Assembly Resolution.

Amendamentul 2 CONSIDERENTUL 7A (nou)

(7a) Pentru a sprijini procesul de reducere a emisiilor provenite de la aeronave, Comisia ar trebui să efectueze până în 2009 un studiu de fezabilitate referitor la posibilitatea de a institui standarde de emisii pentru motoarele aeronavelor.

Justificare

For ship and car engines, legislation already exists governing maximum emissions of greenhouse gases. The feasibility study must focus on a comparable system for aircraft engines.

Amendamentul 3 CONSIDERENTUL 8A (nou)

(8a) Pe lângă instrumentele economice, emisiile pot fi în mare măsură reduse și cu ajutorul unor îmbunătățiri tehnologice și operaționale, care erau mai puțin necesare în trecut, dar care ar trebui

introduse în momentul de față.

Justificare

In order to achieve the ultimate goal of a decrease in emissions, the trade in emission allowances for aviation can only be a part of a more global strategy which must include in particular the implementation of new technologies which should coincide with the creation of the appropriate infrastructure.

Amendamentul 4
CONSIDERENTUL 8B (nou)

(8b) O gestionare a traficului aerian mai eficientă poate conduce la diminuarea consumului de carburant cu până la 12 % și poate contribui, astfel, la reducerea emisiilor de CO₂. Prin urmare, proiectele „Cerul unic european” și SESAR ar trebui puse în aplicare cât mai repede și cât mai eficient posibil. Este în special de datoria instituțiilor comunitare și a statelor membre să întreprindă acțiuni neîntârziate și ferme, consultând îndeaproape utilizatorii spațiului aerian implicați, în vederea stabilirii unor blocuri de spațiu aerian funcționale, a unor blocuri de spațiu aerian flexibile și a unei utilizări flexibile a spațiului aerian. În acest sens, este necesară, de asemenea, susținerea programului AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) convenit între Uniunea Europeană și Administrația Federală a Aviației a Statelor Unite.

Justificare

Including aviation in the ETS is part of an overall European policy to reduce CO₂ emissions in general and those in the aviation sector in particular. The two complementary aspects of the policy of including aviation in the ETS system are the 'Clean Sky' technological initiative and the Single European Sky project, together with improved air traffic management through the SESAR project. The AIRE initiative is also to be welcomed, since its benefits in curbing CO₂ emissions will extend beyond the European Union, given that it is a joint initiative with the United States.

Amendamentul 5
CONSIDERENTUL 8C (nou)

(8c) Cercetarea și tehnologia reprezintă aspectele centrale ale inovării și ale realizării de noi reduceri ale emisiilor în sectorul aviației. Constructorii de avioane și de sisteme de propulsie, precum și producătorii de combustibili sunt îndemnați să cerceteze și să aplice, în domeniile lor de activitate, modificări care să reducă semnificativ efectele aviației asupra climei. Instituțiile comunitare trebuie să sprijine în continuare, în Al șaptelea program-cadru pentru cercetare (PC7), Inițiativa tehnologică comună (ITC) „Cer curat”, al cărei obiectiv este să reducă radical impactul transportului aerian asupra mediului. Comunitatea ar trebui să continue să sprijine în mod susținut activitatea ACARE (Consiliul consultativ pentru cercetare în domeniul aeronauticii în Europa) și, în special, programul de cercetare strategică al acestuia (PCS), care stabilește obiective de reducere, până în 2020, cu 50% a emisiilor de dioxid de carbon pe pasager-kilometru și cu 80% a emisiilor de oxizi de azot provocate de sectorul transportului aerian.

Justificare

Substantial cuts in emissions can also be achieved by changes in aircraft design - for example in the materials used - and in engine construction, as well as by the use of alternative fuels.

A sound aviation climate change policy should not comprise economic instruments alone. Many existing instruments are already being used to mitigate the environmental impact of aviation and hence to influence its contribution to climate change. A properly designed and implemented ETS may complement the large battery of existing tried, tested and efficient tools. Whilst the Commission itself refers to "a comprehensive package of measures", it fails to mention the other elements of that package.

Amendamentul 6

CONSIDERENTUL 8D (nou)

(8d) Subvențiile acordate aeroporturilor reprezintă uneori stimulente inoportune în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră. De aceea, Comisia trebuie să respecte întru totul dreptul concurenței.

Justificare

A lot of local authorities or regional authorities subsidise airports. Some offers of low-cost airlines are only possible because of these subsidies. This is to the disadvantage of other airlines and creates artificial traffic which would not exist without these subsidies. Elimination of these subsidies is therefore also necessary to limit greenhouse gas emissions.

Amendamentul 7
CONSIDERENTUL 9

(9) Obiectivul prezentei directive este de a reduce **impactul** asupra **schimbărilor** climatice **atribuit sectorului aviației**, prin includerea emisiilor care provin din activități de transport aerian în sistemul comunitar.

(9) Obiectivul prezentei directive este de a reduce **contribuția sectorului aviației la schimbările** climatice **globale**, prin includerea emisiilor care provin din activități de transport aerian în sistemul comunitar.

Justificare

The current language is inaccurate and possibly misleading, given that it is scientifically impossible to attribute specific climate change impacts (i.e. damage, not emissions) to a single source, in this case aviation.

Amendamentul 8
CONSIDERENTUL 10A (nou)

(10a) Este necesară asigurarea unor condiții concurențiale echitabile pentru aeroporturi, pe de o parte, și pentru operatorii aerieni, pe de altă parte. De aceea, zborurile internaționale din și spre Uniunea Europeană, precum și zborurile din interiorul Uniunii Europene ar trebui incluse de la bun început în sistemul comunitar.

Amendamentul 9
CONSIDERENTUL 11

(11) Începând cu **2011**, emisiile provenind de la **zborurile între** aeroporturile comunitare ar trebui să fie incluse în sistemul comunitar. **Începând cu 2012, acesta trebuie să includă și emisiile provenite de la toate zborurile de sosire și de plecare din Comunitate.** Astfel, sistemul comunitar poate servi drept model pentru extinderea sistemului la nivel internațional. **În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului pe care îl au zborurile către un aeroport comunitar din respectiva țară asupra climei cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive, domeniul de aplicare a sistemului comunitar ar trebui modificat astfel încât să excludă zborurile de sosire din țara în cauză în Comunitate.**

(11) Începând cu **2010**, emisiile provenind de la **toate aeronavele care decolează și aterizează pe** aeroporturile comunitare ar trebui să fie incluse în sistemul comunitar. Astfel, sistemul comunitar poate servi drept model pentru extinderea sistemului la nivel internațional. **Schimbările climatice reprezintă un fenomen global, care necesită soluții globale. Comunitatea consideră că prezenta directivă constituie un important pas înainte. Părțile nemembre UE sunt invitate să contribuie la dezbateri, propunând variante de perfecționare a acestui instrument politic. Pentru a face auzită vocea părților terțe, Comisia ar trebui să fie în permanență în contact cu ele, atât înaintea, cât și în timpul punerii în aplicare a prezentei directive. Dacă Uniunea Europeană ajunge la un acord cu o parte terță asupra unui sistem comun care are efecte cel puțin la fel de pozitive pentru mediu ca și prezenta directivă, Comisia poate propune modificarea acesteia. În orice caz, Comisia poate propune ca zborurile dinspre țări terțe să nu intre sub incidența sistemului comunitar, în cazul în care respectiva țară terță dispune de un sistem ale cărui beneficii din punctul de vedere al mediului sunt echivalente cu cele derivate din aplicarea prezentei directive.**

Justificare

Only a scheme that covers as early as possible intercontinental flights has a significant effect on the reduction of greenhouse gas emissions. Even this is only a first step. The EU should talk to third parties to get a global scheme as soon as possible. (See amendments 12 and 21)

Amendamentul 10
CONSIDERENTUL 12

(12) Sectorul aviației are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de

(12) Sectorul aviației are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de

vapori de apă și de particule de sulfat și funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al sectorului aviației este, în prezent, cu între două și patru ori mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor cirrus. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției și, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. În așteptarea *progreselor viitoare ale științei care să identifice un sistem adecvat de măsurare pentru compararea diverselor tipuri de impact, este necesară o abordare pragmatică și precaută. Emisiile de oxizi de azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie prezentată de Comisie.*

vapori de apă și de particule de sulfat și funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al sectorului aviației este, în prezent, cu între două și patru ori mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor cirrus. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției și, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. *Autoritățile de gestionare a traficului aerian ar trebui să aplice măsuri eficiente pentru a evita formarea dârelor de aburi condensați și a norilor cirrus, modificând profilul zborurilor, și anume asigurându-se că acestea nu trec prin zone în care, din cauza condițiilor atmosferice specifice, este previzibilă formarea unor astfel de nori. Mai mult, aceste autorități ar trebui să promoveze cu determinare cercetarea privind formarea dârelor de aburi condensați și a norilor cirrus, inclusiv prin măsuri eficiente de atenuare (de exemplu în privința carburantului, a motoarelor și a MTA) care nu au efecte negative asupra altor obiective de mediu. În așteptarea propunerii de către Comisie a unui nou act legislativ, vizând în mod specific emisiile de oxid de azot în sectorul aviației, ar trebui aplicat un factor de multiplicare pentru fiecare tonă de CO₂ emisă.*

Justificare

There is scientific consensus that the climate impact of the aviation sector goes well beyond its CO₂ emissions alone. Cirrus clouds that can form out of aviation-induced contrails trap heat in the Earth's atmosphere and thus contribute to global warming.

Amendamentul 11
CONSIDERENTUL 12A (nou)

(12a) În vederea completării prezentei directive, ar trebui luate și alte măsuri. În acest sens, ar trebui înființate grupuri de reflecție care să examineze alte modalități de acțiune.

Justificare

Combating global warming is a major challenge which requires a firm commitment on the part of the European Union. Other measures need to be taken in addition to this directive.

Amendamentul 12
CONSIDERENTUL 13

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave, **un anumit număr** de cote se va alocă prin licitație, **în conformitate cu normele ce urmează să fie dezvoltate de Comisie. Operatorii aerieni care își încetează activitatea vor continua să primească cote până la sfârșitul perioadei pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit.**

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave, **jumătate din numărul** de cote se va alocă prin licitație. **Pentru ca accesul pe piață să nu se lovească de obstacole inoportune, ar trebui ca o parte din aceste cote să fie rezervate noilor operatori.**

Justificare

The legislation should not encourage operators to cease their business.

Amendamentul 13
CONSIDERENTUL 13A (nou)

(13a) În ciuda dificultății, pentru operatorii de aeronave, de a trece la surse de energie alternative (regenerabile), sectorul aviației trebuie încă să reducă considerabil emisiile, în conformitate cu obiectivul global de reducere al UE, cu 20 până la 30 % față de nivelul din 1990. Pentru fiecare perioadă de angajament din cadrul

sistemului Uniunii în care va fi inclus sectorul aviației, și în funcție de perioada de referință utilizată pentru sectorul aviației pe durata perioadei de angajament respective, obiectivul acestui sector ar trebui fixat în funcție de eforturile medii solicitate tuturor celorlalte sectoare de surse fixe din toate statele membre.

Amendamentul 14
CONSIDERENTUL 14

(14) Sectorul aviației contribuie la impactul global al activităților umane asupra schimbărilor climatice. Utilizarea veniturilor obținute în urma licitării cotelor ar trebui să aibă ca scop atenuarea emisiilor de gaze cu efect de seră, adaptarea la impactul schimbărilor climatice, finanțarea lucrărilor de cercetare și dezvoltare în scopul atenuării ***schimbărilor climatice și al adaptării la acestea și acoperirea costurilor de administrare a sistemului. Veniturile obținute în urma licitației ar trebui folosite în mod special pentru a finanța contribuțiile la Fondul Global pentru Energia Regenerabilă și Eficiență Energetică, precum și măsurile de evitare a defrișării și de facilitare a adaptării în țările în curs de dezvoltare. Dispozițiile de folosire a fondurilor obținute în urma licitației ar trebui notificate Comisiei. O astfel de notificare nu scutește statele membre de obligația prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din Tratat de a notifica anumite măsuri naționale. Directiva nu aduce atingere rezultatului oricăror proceduri viitoare de ajutor de stat care ar putea fi întreprinse în temeiul articolelor 87 și 88 din Tratat.***

(14) Sectorul aviației contribuie la impactul global al activităților umane asupra schimbărilor climatice. Utilizarea veniturilor obținute în urma licitării cotelor ar trebui să aibă ca scop atenuarea emisiilor de gaze cu efect de seră ***și*** adaptarea la impactul schimbărilor climatice ***în UE și în țările terțe, mai ales în țările în curs de dezvoltare, precum și*** finanțarea lucrărilor de cercetare și dezvoltare în scopul atenuării și adaptării. ***Pentru a reduce într-o oarecare măsură costurile pentru cetățeni, veniturile provenite din licitații ar trebui utilizate și pentru scăderea taxelor la mijloacelor de transport care nu afectează negativ mediul, cum ar fi trenurile și autobuzele. Respectivele venituri ar putea contribui, de asemenea, la acoperirea costurilor justificate de gestionarea aplicării prezentei directive, suportate de statele membre. Statele membre pot folosi aceste venituri și pentru a atenua sau chiar elimina problemele de accesibilitate sau competitivitate din regiunile ultraperiferice, precum și problemele legate de obligațiile serviciilor publice în contextul punerii în aplicare a prezentei directive. Statele membre ar trebui să informeze Comisia cu privire la măsurile luate în acest sens. În cadrul revizuirii perspectivelor financiare, ar trebui examinată posibilitatea și măsura în care veniturile provenite din licitații pot fi transferate în bugetul UE, precum și modalitatea de a acorda o compensație***

corespunzătoare statelor membre.

Amendamentul 15
CONSIDERENTUL 15

(15) Pentru a spori rentabilitatea sistemului, operatorii de aeronave ar trebui să poată folosi, ***până la o anumită limită armonizată***, CER și ERU din activitățile de proiectare, pentru a-și îndeplini obligațiile de restituire a cotelor.

(15) Pentru a spori rentabilitatea sistemului, operatorii de aeronave ar trebui să poată folosi ***cotele acordate pentru anumite instalații în cadrul altor sisteme de comercializare a cotelor, precum și CER și ERU*** din activitățile de proiectare, pentru a-și îndeplini obligațiile de restituire a cotelor.

Justificare

Amendment in line with proposed amendment of Article 11a, new paragraph 1a.

Amendamentul 16
CONSIDERENTUL 15A (nou)

(15a) Ca efect al actualului sistem de comercializare a cotelor de emisie, sectoarele mari consumatoare de energie suportă deja o anumită presiune, datorită creșterii semnificative a prețurilor CO₂. Există un risc real de pierderi de carbon dacă va fi inclus în sistem un alt sector important, care va trebui să cumpere autorizații de emisie. Pentru a evita pierderile de carbon în sectoarele mari consumatoare de energie, cum ar fi industria cimentului, varului sau a oțelului, Comisia va examina diferitele variante posibile, cum ar fi stabilirea unor obiective sectoriale sau ajustările fiscale vamale și va publica un raport, înainte de finele anului 2008, privind modalitatea cea mai potrivită de soluționare a acestei probleme.

Justificare

The European Parliament has asked for a separate scheme on aviation. One of the reasons was that energy-intensive industry should be protected from the threat that aviation buys all

their necessary permits and the industry like cement, steel and lime would no longer be able to develop inside the European Union. The Commission has not followed the European Parliament's advice. That is why other measures of protecting the energy-intensive industry should be addressed.

Amendamentul 17
CONSIDERENTUL 17A (NOU)

(17a) Pentru a asigura un tratament echitabil al operatorilor de aeronave, statele membre ar trebui să respecte reguli armonizate pentru gestionarea operatorilor de aeronave aflate sub responsabilitatea lor, în conformitate cu orientările specifice ce urmează a fi elaborate de către Comisie.

Justificare

Amendment in line with the proposed amendment of Article 18a.

Amendamentul 18
CONSIDERENTUL 19A (NOU)

(19a) Prezenta directivă nu ar trebui să împiedice statele membre să mențină sau să instituie alte politici sau măsuri, complementare sau paralele, pentru a atenua impactul total al sectorului aviației asupra schimbărilor climatice.

Amendamentul 19
CONSIDERENTUL 21

Comisia ar trebui să aibă, în special, competența de a adopta măsuri privind licitarea cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit și de a modifica activitățile de transport aerian prevăzute în anexa 1, în cazul în care o țară terță introduce măsuri de reducere a impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice. Deoarece au un domeniu general de aplicare și sunt concepute pentru a modifica elemente neesențiale

eliminat

din prezenta directivă și pentru a completa prezenta directivă prin adăugarea sau modificarea unor elemente noi neesențiale, aceste măsuri trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

Justificare

The number of allowances to be auctioned should be laid down in the Directive (see also amendment 13). Adaptation of the Directive in response to measures taken by third countries or groups of third countries should be dealt with under the codecision procedure (see also amendment 14).

Amendamentul 20
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (AA) (NOUĂ)
Articolul 3 litera (f) (Directiva 2003/87/CE)

(aa) litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) «operator» înseamnă orice persoană care operează sau controlează o instalație fixă sau, în cazul în care legislația națională prevede astfel, orice persoană căreia i-a fost delegată o putere economică determinantă asupra operării tehnice a respectivei instalații fixe;”

Justificare

To provide certainty and consistency with the Heading of Chapter 3.

Amendamentul 21
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B)
Articolul 3 litera (o) (Directiva 2003/87/CE)

„(o) «operator de aeronavă» este persoana care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1 sau, în cazul în care *operatorul* nu este cunoscut *sau identificat de proprietarul aeronavei*, proprietarul aeronavei;

„(o) «operator de aeronavă» este persoana *sau entitatea identificată prin codul său OACI* care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1 sau, în cazul în care *codul OACI* nu este cunoscut, *titularul certificatului de operator aerian (COE) sau* proprietarul aeronavei; *Aceasta necesită dispoziții armonizate în*

registrele aviației din statele membre, care să garanteze că operatorul aeronavei, precum și proprietarul acesteia sunt identificați, atunci când este posibil, pe baza Convenției de la Cape Town privind garanțiile internaționale referitoare la echipamentele mobile;

Justificare

Details of the aircraft operator alone do not serve to identify a person or a body.

It is imperative to record all aircraft operators, as distinct from the aircraft owners. In cases where a national aircraft registry does not allow for aircraft owners to register the interests of a lessee and/or a sub-lessee in any national aircraft registry, the aircraft owner may not be able to identify the operator on the basis of publicly available information so it is essential that the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment is ratified by all EU Member States.

Amendamentul 22

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B)

Articolul 1 litera (oa) (nouă) (Directiva 2003/87/CE)

(oa) „nou-venit” înseamnă orice persoană sau operator care desfășoară una dintre activitățile de transport aerian enumerate în anexa 1 și care nu a solicitat alocarea de cote în conformitate cu articolul 3d. Acesta nu se află nici parțial, nici integral, în proprietatea unui operator de aeronave care a înaintat o cerere de alocare a unor cote;

Amendamentul 23

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B)

Articolul 3 litera (ra) (nouă) (Directiva 2003/87/CE)

(ra) „cote de emisie alocate aviației” înseamnă cote alocate operatorilor de aeronave la începutul fiecărei perioade de negociere;

Justificare

Aircraft operators have pledged to increase the efficiency of aircraft engines by 50% in 2020. This should be supported and laid down in the directive because it serves as a safeguard against very limited incentives to reduce emissions from aircraft in case the CO2 price is not high enough to provide this incentive.

Amendamentul 24
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3b alineatele (1)-(3) (Directiva 2003/87/CE)

(1) În perioada 1 ianuarie 2011 – 31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației pentru fiecare an.

(2) În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

(3) În a doua perioadă menționată la articolul 11 alineatul (2) și fiecare perioadă ulterioară, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

(1) Cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 75% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației pentru fiecare an.

(2) În funcție de fixarea obiectivului de reducere a emisiilor de dioxid de carbon după 2012 la 30% sau la 20% față de 1990, Comisia scade numărul total al cotelor alocate operatorilor de aeronave în perioadele ulterioare vizate la articolul 11 alineatul (2), în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (2a). Această scădere reprezintă o modalitate de a asigura menținerea eficienței ambientale a sistemului. Se instituie dispoziții pentru scăderea ulterioară a numărului total al cotelor alocate.

Amendamentul 25
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3c alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

(1) Un anumit procent de cote va fi licitat în perioada menționată la articolul 3b alineatul (1). Acest procent va corespunde procentului mediu propus de statele membre, care include licitarea în cadrul

1. Începând din 2010, 50% din cote vor fi licitate.

planurilor naționale de alocare pentru perioada în cauză, în conformitate cu capitolul III.

Justificare

Even though it is a big step forward that the Commission wants to allocate most of the allowances by benchmark and not by grandfathering, all kinds of free allocation have disadvantages. It depends on the benchmarks chosen which kind of business model will be favoured. The Commission proposal does not include enough room for newcomers which are important to promote innovations in the aviation sector. Free allocation has led to windfall profits in the companies already participating in the emissions trading scheme. It cannot be excluded that windfall profits will occur in the aviation sector. Significant parts of allowances being allocated by auctioning would avoid these problems.

Amendamentul 26

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (2) (Directiva 2003/87/CE)

(2) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat **va ține** seama de revizuirea generală a prezentei directive.

(2) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat, **menționat la alineatul (1), poate fi mărit, ținând** seama de revizuirea generală a prezentei directive.

Justificare

The percentage being allocated by auctioning should not be less than 50%.

Amendamentul 27

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (3) (Directiva 2003/87/CE)

(3) Comisia va adopta un regulament care să conțină dispoziții detaliate privind licitarea, de către statele membre, a cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, în conformitate cu alineatele (1) și (2). Numărul de cote care urmează să fie licitate în fiecare perioadă de către fiecare stat membru vor fi proporționale cu partea ce îi revine statului în cauză din numărul total de emisii ale sectorului aviației pentru toate statele membre, pentru anul de referință, comunicate în

eliminat

conformitate cu articolul 14 alineatul (3) și verificate în conformitate cu articolul 15. Pentru perioada menționată la articolul 3b alineatul (1), anul de referință este 2010, iar pentru fiecare perioadă ulterioară menționată la articolul 3b, anul de referință este anul calendaristic care se încheie cu 24 luni înainte de începerea perioadei care face obiectul licitației.

Regulamentul în cauză, al cărui scop este modificarea elementelor neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (2a).

Justificare

The percentage of allowances being allocated by auctioning should not be fixed in comitology but in codecision procedure by Council and Commission. See amendment 12.

Amendamentul 28

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (3a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(3a) Comisia adoptă un regulament, care stipulează, de asemenea, dispoziții detaliate privind crearea unei rezerve de cote europene. Procentajul de cote care trebuie păstrat, pentru fiecare perioadă, ca rezervă pentru potențialii operatori de aeronave noi este stabilit de Comisie ținând seama de studiile privind evoluția probabilă a pieței, efectuate de organismele competente.

Justificare

In accordance to the modification suggested by the amendment to the recital 13 and passim.

Amendamentul 29

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (4) (Directiva 2003/87/CE)

(4) Veniturile obținute în urma licitării cotelor **în conformitate cu alineatul (3)** se folosesc pentru limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră, adaptarea la impactul schimbărilor climatice, finanțarea cercetării și dezvoltării în vederea limitării și adaptării **și acoperirea cheltuielilor statului membru responsabil legate de prezenta directivă. Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în temeiul prezentului alineat.**

(4) Veniturile obținute în urma licitării cotelor se folosesc pentru limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră **și** adaptarea la impactul schimbărilor climatice **în UE și în țările terțe, mai ales în țările în curs de dezvoltare, precum și pentru** finanțarea cercetării și dezvoltării în scopul atenuării și adaptării. **Pentru a reduce într-o oarecare măsură costurile pentru cetățeni, veniturile provenite din licitații ar trebui utilizate și pentru scăderea taxelor la mijloacelor de transport care nu afectează negativ mediul, cum ar fi trenurile și autobuzele. Respectivele venituri ar putea contribui, de asemenea, la acoperirea costurilor justificate de gestionarea aplicării prezentei directive, suportate de statele membre. Statele membre pot folosi aceste venituri și pentru a atenua sau chiar elimina problemele de accesibilitate sau competitivitate din regiunile ultraperiferice, precum și problemele legate de obligațiile serviciilor publice în contextul punerii în aplicare a prezentei directive. Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în temeiul prezentului alineat.**

În cadrul revizuirii perspectivelor financiare, se examinează posibilitatea și măsura în care veniturile provenite din licitații pot fi transferate în bugetul UE, precum și modalitatea de a acorda o compensație corespunzătoare statelor membre.

Amendamentul 30
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3d alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

(1) Pentru fiecare perioadă menționată la articolul 3b, fiecare operator de aeronave poate solicita atribuirea unor cote destinate să fie alocate cu titlu gratuit, în conformitate cu articolul 3c. O cerere se face prezentând statului membru responsabil datele verificate tonă-kilometru pentru activitățile de

(1) Pentru fiecare perioadă menționată la articolul 3b, fiecare operator de aeronave poate solicita atribuirea unor cote destinate să fie alocate cu titlu gratuit, în conformitate cu articolul 3c. O cerere se face prezentând **autorității competente din statul** membru responsabil datele verificate tonă-kilometru

transport aerian enumerate în anexa 1 și efectuate de operatorul în cauză, pentru anul calendaristic care se încheie cu douăzeci și patru de luni înainte de începutul perioadei la care se referă, în conformitate cu anexele IV și V. Orice cerere se depune cu cel puțin douăzeci și una de luni înainte de începerea perioadei la care se referă.

pentru activitățile de transport aerian enumerate în anexa 1 și efectuate de operatorul în cauză, pentru anul calendaristic care se încheie cu douăzeci și patru de luni înainte de începutul perioadei la care se referă, în conformitate cu anexele IV și V. Orice cerere se depune cu cel puțin douăzeci și una de luni înainte de începerea perioadei la care se referă.

Amendamentul 31

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3d alineatul (3) litera (b) (Directiva 2003/87/CE)

(b) numărul de cote ce vor fi alocate cu titlu gratuit în perioadă în cauză, în conformitate cu articolul 3c;

eliminat

Justificare

The percentage of allowances being allocated by auctioning should not be fixed in comitology but in codecision procedure by Council and Commission. See amendment 12.

Amendamentul 32

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3d alineatul (5) (Directiva 2003/87/CE)

(5) Până la **28 februarie 2011** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil va elibera, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv.

(5) Până la **28 februarie 2010** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil va elibera, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv.

Justificare

A two-stage approach entails the risk that competition might be distorted by the distinction between flights within and outside the EU; and in terms of CO₂ reduction it is not particularly effective. A realistic and hence appropriate option for the starting date would be 2010.

Amendamentul 33

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3d alineatul (5a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(5a) Comisia ia măsuri cu privire la atribuirea cotelor, pentru a lua în considerare și noii veniți în sectorul aviației.

Prin „noi veniți în sectorul aviației” se înțeleg operatorii de aeronave cărora li s-a eliberat un certificat de transport aerian pentru prima oară după începerea perioadei menționate la articolul 3b și care au început efectiv operațiunile în perioada respectivă.

Justificare

The Proposal takes insufficient account of the need to provide access to allowances for new aviation sector entrants. The Proposal may create artificial barriers to entry to new entrants, thereby distorting competition, creating “lock-in” of incumbent scheme participants and stifling the innovation that competition promotes. A better solution would be to require the Commission to implement measures in respect of the allocation of allowances that provide fair access to new aviation entrants.

Amendamentul 34

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3d alineatul (5b) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(5b) În cazul fuziunilor sau absorbțiilor care implică mai mulți transportatori în decursul unei perioade, cotele alocate sau achiziționate de aceștia revin noii entități. În cazul în care un transportator își încetează activitatea, statul de origine plasează cotele corespunzătoare pe piața secundară a cotelor. La deschiderea campaniei din anul următor, cota-parte rămasă disponibilă, ținând cont de rata generală de reducere a cotelor autorizate, se licitează integral.

Justificare

The allocation of free allowances under the traditional method (‘grandfathering’) has the drawback of favouring existing companies. The trend towards company mergers will reduce competition, bringing with it the danger of abuse of dominant position, unless new companies appear and these must have access to an expanding allowances market via auctioning.

Amendamentul 35
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3d alineatul (5c) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(5c) Pe baza experienței dobândite în perioada 2010-2012, Comisia va face o propunere privind partea de permise de emisie pe care sectorul aviației este autorizat să o achiziționeze de pe piața secundară a sistemelor mai mari de permise de emisie.

Justificare

In accordance with paragraph 28 of Parliament's resolution of July 2006, the aviation sector should not concentrate its efforts too much on the general market for emissions rights and access to joint implementation mechanisms, 'to the detriment of less protected sectors'.

Amendamentul 36
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3A (nou)
Articolul 4 (Directiva 2003/87/CE)

(3a) Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text.

„Articolul 4

Permisele de emisie de gaze cu efect de seră Statele membre se asigură că, începând cu 1 ianuarie 2005, nu se efectuează, cu instalații sau aeronave, nici o activitate dintre cele enumerate în anexa I care să producă emisii precizate cu privire la activitatea respectivă, cu excepția cazului în care operatorul său sau operatorul aeronavei deține o autorizație eliberată de autoritatea competentă în conformitate cu articolele 5 și 6 și cu excepția cazului în care instalația sau aeronava a fost temporar exclusă din sistemul comunitar, în conformitate cu articolul 27.”

Justificare

For legal clarity.

Amendamentul 37
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3B (nou)
Articolul 5 litera (a) (Directiva 2003/87/CE)

(3b) La articolul 5, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) instalației sau aeronavei și a activităților aferente, incluzând tehnologia utilizată;”

Justificare

For legal clarity.

Amendamentul 38
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 4
Articolul 6 (Directiva 2003/87/CE)

(4) La articolul 6 alineatul (2) litera (e), după cuvântul „cote“ se introduce textul „altele decât cotele eliberate în temeiul capitolului II”.

(4) Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Condițiile de acordare și conținutul permiselor de emisie de gaze cu efect de seră

(1) Autoritatea competentă emite permise de emisie de gaze cu efect de seră, acordând autorizația de emisie de gaze cu efect de seră din întreaga instalație sau aeronavă sau dintr-o parte a acestora, în cazul în care autoritatea competentă a stabilit că operatorul poate monitoriza și raporta emisiile:

Un permis de emisie de gaze cu efect de seră poate reglementa una sau mai multe instalații sau aeronave din aceeași locație, operate de același operator.

2. Permisele de emisie de gaze cu efect de seră conțin următoarele elemente:

(a) numele și adresa operatorului sau a operatorului de aeronavă;

(b) o descriere a activităților și a emisiilor

instalației sau aeronavei;

*(c) cerințele de monitorizare, cu
specificarea metodelor de monitorizare și a
frecvenței acesteia;*

(d) cerințele de raportare; și

*(e) obligația de a restitui cote care
corespund emisiilor totale ale instalației
sau aeronavei în fiecare an calendaristic,
conform verificărilor efectuate în
conformitate cu articolul 15, în termen de
patru luni de la sfârșitul anului în cauză.”*

Justificare

For legal clarity.

Amendamentul 39

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 6

Articolul 11a alineatul (1a) (Directiva 2003/87/CE)

1a. Sub rezerva alineatului (3), în timpul fiecărei perioade menționate la **articolul 3b**, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească CER și ERU din activitățile de proiectare, până la un anumit procent din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în conformitate cu articolul 12 alineatul (2a); acest procent reprezintă media dintre procentele specificate de statele membre pentru perioada în cauză, în conformitate cu alineatul (1).

Comisia publică acest procent cu cel puțin șase luni înainte de începerea fiecărei perioade menționate la **articolul 3b**.

(1a) Sub rezerva alineatului (3), în timpul fiecărei perioade menționate la **articolul 11 alineatul (2)**, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească **cotele acordate în conformitate cu Capitolul III, precum și** CER și ERU din activitățile de proiectare, până la un anumit procent din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în conformitate cu articolul 12 alineatul (2a); acest procent reprezintă media dintre procentele specificate de statele membre **pentru utilizarea CER și ERU** pentru perioada în cauză, în conformitate cu alineatul (1).

Comisia publică acest procent cu cel puțin șase luni înainte de începerea fiecărei perioade menționate la **articolul 11 alineatul (2)**.

Justificare

In its resolution "Reducing the climate change impact of aviation" from July 2006, the European Parliament called for the scheme to ensure aviation sector contributes to emission reductions. Limiting the use of non-aviation credits will ensure technological and efficiency improvement will take place also in the aviation sector.

Amendamentul 40
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 6
Articolul 11a alineatul (1a) paragraful (2a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

Procentul din CER și ERU care poate fi utilizat în cadrul activităților aviatice se revizuieste în paralel cu utilizarea CER și ERU în alte sectoare, în cadrul revizuirii sistemului de comercializare a cotelor de emisie.

Justificare

As with all sectors, the use of CERs and ERUs by the aviation sector will need to be reviewed as part of post-2012 arrangements.

Amendamentul 41
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 8 LITERA (BA) (nouă)
Articolul 12 alineatul (2b) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

***(ba) se introduce următorul alineat (2b):
„(2b) Atât timp cât nu există măsuri comunitare care să încurajeze reducerea emisiilor de oxizi de azot provenite de la aeronavele care efectuează una dintre activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, și care să asigure același nivel ambițios de protecție a mediului ca și cel al prezentei directive, în sensul alineatului (2a) și prin derogare de la articolul 3 litera (a), cantitatea de dioxid de carbon pe care o cotă, alta decât o cotă de aviație sau ERU sau CER o permite unui operator de aeronavă să emită, se împarte la un factor de impact de 2.”***

Justificare

The scientific community is no longer in any doubt that nitrogen oxide emissions contribute to ozone formation and hence to climate change. These adverse climatic effects also have to be taken into account. Once legislation is in place to combat climate change and nitrogen oxides in particular, at least as comprehensively as the measures provided for in this proposed directive, the multiplier should cease to be applied.

Amendamentul 42
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 8 LITERA (BB) (nouă)
Articolul 12 alineatele (2c), (2d) și (2e) (noi) (Directiva 2003/87/CE)

(bb) se inserează următoarele alineate (2c), (2d) și (2e):

„(2c) În fiecare an, operatorii de aeronave care doresc să restituie cote de emisie în sensul alineatului (2a), altele decât cotele de emisie destinate aviației, au obligația de a transmite statului membru responsabil datele verificate privind tonele-kilometru pentru activitățile de transport aerian enumerate în anexa 1 și efectuate de operatorul în cauză, pentru anul calendaristic respectiv.

(2d) Pe baza datelor transmise în conformitate cu articolul 3, Comisia stabilește un indice de eficiență pentru toți operatorii de aeronave, calculat prin împărțirea totalului emisiilor operatorilor de aeronavă la suma datelor tone-kilometri. Pe baza indicelui de eficiență calculat pentru primul an în care datele sunt disponibile, Comisia stabilește un obiectiv privind indicele de eficiență pentru 2010, 2015 și 2020, contând o reducere a emisiilor pe venit-tonă kilometru (VTK) de 3,5% anual, care ia în considerare obiectivul liber consimțit de a îmbunătăți, până în 2020, cu 3,5% randamentul energetic al aeronavei.

(2e) Operatorilor de aeronave care, într-un an dat, au avut un indice de eficiență mai mare decât obiectivul calculat de Comisie pentru anul respectiv, li se va solicita doar restituirea cotelor de aviație, pentru a respecta dispozițiile alineatului (2a).”

Justificare

Aircraft operators have pledged to increase the efficiency of aircraft engines by 50 % in 2020. This should be supported and laid down in the directive because it serves as a safeguard against very limited incentives to reduce emissions from aircraft in case the CO₂ price is not high enough to provide this incentive.

Amendamentul 43
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 8 LITERA (BC) (nouă)
Articolul 12 alineatul (2f) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(bc) se introduce următorul alineat (2f):

„(2f) Luând în considerare angajamentul operatorilor din sectorul aviației de a crește eficiența motoarelor aeronavelor cu 50% în 2020, Comisia informează Parlamentul European în 2010 și în 2015 cu privire la progresele realizate în vederea atingerii acestui obiectiv.”

Justificare

Aircraft operators have pledged to increase the efficiency of aircraft engines by 50% in 2020. The Commission should monitor what progress is made, and should periodically report back to the European Parliament.

Amendamentul 44
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 8 LITERA (BD) (nouă)
Articolul 12 alineatul (2g) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(bd) se introduce următorul alineat (2g):

„(2g) În momentul în care există suficiente dovezi științifice, se va propune un factor de multiplicare adecvat, pentru a lua în considerare efectele de nori cirrus provocate de activitățile din domeniul aviației.”

Amendamentul 45
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 13
Articolul 18a alineatul (3a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(3a) Pentru a asigura un tratament echitabil al operatorilor de aeronave, Comisia adoptă orientări specifice pentru a armoniza gestionarea operatorilor de aeronave de către statele membre responsabile.

Justificare

In order to avoid confusion, unequal treatment and unnecessary costs, harmonised rules for

administering States to follow should be specified in separate guidelines.

Amendamentul 46
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 13
Articolul 18b (Directiva 2003/87/CE)

Pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 3b alineatul (4) și 18a, Comisia poate solicita asistența Eurocontrol și **poate încheia, în acest scop, orice acorduri corespunzătoare cu organizația în cauză.**

Pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul articolului 3b alineatul (4) și al articolului 18a, Comisia poate solicita asistența Eurocontrol și **desemnează o organizație neutră căreia transportatorii aerieni să-i furnizeze datele direct.**

Justificare

The airlines would prefer to supply the data concerning flights and consumption themselves; assistance by Eurocontrol is regarded as worthwhile in this connection.

Amendamentul 47
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 14
Articolul 19 alineatul (3) (Directiva 2003/87/CE)

(14) La articolul 19 alineatul (3) se adaugă următorul text: „și dispozițiile legate de includerea activităților de transport aerian în sistemul comunitar. Regulamentul le permite operatorilor de aeronave să îi solicite administratorului lor de înregistrare să schimbe o cotă emise în temeiul capitolului II cu o cotă echivalentă celor emise în temeiul capitolului III. Administratorii efectuează o astfel de schimbare la cerere.”.

eliminat

Justificare

As long as aviation emissions are not part of international agreements and covered by Kyoto Protocol Assigned Amount Units it is not appropriate to allow for aviation allowances to be changed into allowances allocated to other sectors under ETS.

Amendamentul 48
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 16
Articolul 25a (Directiva 2003/87/CE)

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei

directive de reducere a impactului pe care îl au asupra schimbărilor climatice zborurile care decolează din țara în cauză și aterizează pe teritoriul Comunității, Comisia modifică prezenta directivă pentru a prevedea ca zborurile care sosesc din țara în cauză să fie excluse din activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, începând **din perioada următoare menționată la articolul 3b.**

Respectiva modificare, al cărei scop este modificarea elementelor neesențiale ale prezentei directive, se adoptă adoptată în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (2a).”

directive de reducere a impactului pe care îl au asupra schimbărilor climatice zborurile care decolează din țara în cauză și aterizează pe teritoriul Comunității, Comisia modifică prezenta directivă pentru a prevedea ca zborurile care sosesc din țara în cauză să fie excluse din activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, începând **de la data la care sunt puse în aplicare măsurile adoptate de țara terță.. Cotele alocate pentru anii calendaristici posteriori datei respective se anulează.**

Justificare

To avoid an operator being unfairly subject to obligations under two equivalent regimes at the same time. Codecision should apply in this area.

Amendamentul 49 ARTICOLUL 2 ALINEATUL (2A) (nou)

(2a) În cazul în care state sau grupuri de state nemembre UE ajung la un acord cu UE cu privire la un sistem comun de comercializare a cotelor de emisie, care aduce cel puțin aceleași beneficii din punctul de vedere al mediului ca și sistemul prevăzut de prezenta directivă, Comisia poate modifica directiva pentru a o adapta la normele sistemului comun.

Justificare

It should be made clear in the proposal that the European Union will not insist on its own scheme but insists on the environmental effects to protect the climate.

Amendamentul 50 ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (B) Anexa I alineatul (2) paragraf nou (Directiva 2003/87/CE)

Pentru anul 2011, sunt incluse în categoria activităților de transport aerian **numai** zborurile care pleacă și sosesc într-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile Tratatului. **De la 1 ianuarie 2012, în această categorie sunt incluse toate zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică Tratatul**.

Din anul 2010, sunt incluse în categoria activităților de transport aerian zborurile care pleacă și sosesc într-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile tratatului.

Justificare

Only a scheme that covers as early as possible intercontinental flights has a significant effect on the reduction of greenhouse gas emissions. Even this is only a first step. The EU should talk to third parties to get a global scheme as soon as possible. (See amendments 5 and 12)

Amendamentul 51

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă litera (a) (Directiva 2003/87/CE)

(a) zborurile efectuate exclusiv pentru transportarea, în misiuni oficiale, a unui monarh în funcție și a rudelor sale apropiate, a șefilor de stat, a șefilor de guvern și a miniștrilor, cu condiția ca o astfel de situație să fie dovedită printr-un indicator adecvat privind statutul în planul de zbor;

eliminat

Justificare

There is no apparent justification for special treatment of flights by Heads of State or Government, etc.

Amendamentul 52

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă litera (b) (nouă) (Directiva 2003/87/CE)

(b) zborurile militare efectuate de aeronave militare și zborurile poliției sau ale autorităților vamale, precum și zborurile de căutare și salvare autorizate de autoritatea competentă adecvată;

(b) zborurile militare efectuate de aeronave militare în cadrul unei misiuni internaționale, zborurile serviciilor poliției sau ale autorităților vamale, zborurile în scopuri de căutare și salvare, precum și în scopuri medicale sau pentru ajutor în caz

de dezastru, inclusiv incendii - care sunt autorizate de autoritatea competentă adecvată;

Justificare

The public authorities should set an example and should therefore not enjoy exemption in this area. Circular flights create greenhouse gases in the same way as other flights. The exemption (g) for small aircraft is sufficient to exclude from the system flights such as trial flights, visual flights, sports, tourist or cartographic flights, etc. In the case of such flights, which are usually organised by very small companies or private user-owners, the fuel tax method is much easier to manage.

Amendamentul 53

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă litera (ba) (nouă) (Directiva 2003/87/CE)

(ba) zboruri efectuate în scopuri umanitare cu mandat din partea ONU sau a organizațiilor subsidiare și zborurile pentru intervenții medicale de urgență, dacă operatorul aeronavei este în posesia unui ordin de misiune (emis, de exemplu, ONU) sau dacă acesta deține autorizația oficială necesară (licență de zbor pentru urgențe medicale, inclusă în certificatul de transport aerian);

Justificare

The Commission proposal stipulates that international rescue flights will be excluded from the trading scheme. However, the wording used, 'search and rescue flights authorised by the appropriate competent authority', is not precise enough, since the flights referred to in fact fall under the heading of national air rescue, which is governed by the law of the country concerned.

Amendamentul 54

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă litera (c) (nouă) (Directiva 2003/87/CE)

(c) orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere menționate în anexa 2 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională din 1944;

eliminat

Justificare

Exemption of flights performed under visual flight rules could encourage this type of operation, to the detriment of safety in the air. The current exemption of light aircraft already accounts for most flights carried out under visual flight rules.

Amendamentul 55

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă litera (d) (Directiva 2003/87/CE)

(d) zborurile care se încheie la aerodromul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu au avut loc aterizări intermediare;

(d) zborurile care se încheie la aerodromul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu au avut loc aterizări intermediare, ***dacă statele membre au introdus taxe pe combustibilul de aeronavă sau de altă natură, cu efecte echivalente;***

Amendamentul 56

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă litera (e) (Directiva 2003/87/CE)

(e) zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unui punctaj, în cazul personalului navigant, dacă sunt dovedite printr-o observație adecvată în planul de zbor, cu condiția ca scopul zborului să nu fie transportul de pasageri și/sau de marfă ***sau poziționarea sau transferul de aeronave;***

(e) zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unui punctaj, în cazul personalului navigant, dacă sunt dovedite printr-o observație adecvată în planul de zbor, cu condiția ca scopul zborului să nu fie transportul de pasageri și/sau de marfă;

Justificare

Positioning and ferrying of aircraft should be equated with training flights.

Amendamentul 57

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă litera (f) (Directiva 2003/87/CE)

(f) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării ***sau*** testării echipamentelor ***folosite sau destinate asistenței la sol pentru navigația aeriană, cu excepția zborurilor de poziționare efectuate de aeronava în cauză;*** și

(f) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării, testării ***sau certificării aeronavelor sau a*** echipamentelor ***folosite la sol sau în aer, zborurile de transportare a aeronavelor noi, precum și zboruri de transportare a aeronavelor efectuate de sau pentru un proprietar de aeronavă în urma***

unei rezilieri anticipate a contractului, a nerespectării clauzelor, a reintrării în posesie sau a unui incident similar, legat de închiriere, concesiune sau înțelegeri similare;

Justificare

Safety is paramount within the air transport sector, with aircraft and equipment undergoing extensive certification processes to comply with the airworthiness regulations. Checking, testing or certifying aircraft or equipment, whether airborne or ground based, through flight testing is mandatory in order to ensure the highest degree of safety throughout the lifecycle of aircraft. Flights which take place during the certification process and which cannot be compared to normal commercial operations should not be included in the scope of the Directive. Where an owner of an aircraft is required to, for example, repossess an aircraft from a lessee and/or sub-lessee operator following the occurrence of a sudden termination event, event of default or similar occurrence, the "ferry flights" of such aircraft undertaken by or on behalf of the aircraft's owner to recover the aircraft resulting from such circumstances should be excluded from the list of relevant aviation activities, otherwise the significant administrative requirements of the proposed scheme will place a disproportionate burden and financial risk on aircraft owners that are forced to carry out "ferry flights" in such circumstances.

Amendamentul 58

ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)

Anexa IV partea B „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
alineatul (2) a doua liniuță (nouă) și alineatele (3) și (4) (Directiva 2003/87/CE)

- un operator de aeronave poate opta să aplice fie masa standard, fie masa reală a pasagerilor și a bagajelor înregistrate în documentația privind masa și centrajul pentru zborurile relevante, sau o valoare din oficiu pentru fiecare pasager și bagajul său înregistrat de **100 kg**.

- un operator de aeronave poate opta să aplice fie masa standard, fie masa reală a pasagerilor și a bagajelor înregistrate în documentația privind masa și centrajul pentru zborurile relevante, sau o valoare din oficiu pentru fiecare pasager și bagajul său înregistrat de **150 kg**.

Activitatea exprimată în tone-kilometru se ajustează în mod proporțional în cazul în care transportul dintre două aeroporturi începe în cursul anului pentru care calculul este efectuat.

Nu se furnizează informații privind activitatea în cazul în care transportul dintre două aeroporturi încetează în cursul anului pentru care este efectuat calculul.

Amendamentul 59
ANEXĂ PUNCTUL 3 LITERA (B)
Anexa V partea B punctul 14 paragraful 1a (nou) (Directiva 2003/87/CE)

Instituțiile europene și statele membre se asigură că metodele de lucru care vor fi folosite de către verficator sunt armonizate înainte de punerea în aplicare a prezentei directive și că dispozițiile acesteia sunt aplicate în mod uniform.

Justificare

In order to achieve the aim of ensuring uniform treatment of the aviation sector, it is necessary to check that uniform methods and procedures are used and that they are applied in the same way. Differences in the way in which rules are applied and interpreted in the Member States lead to distortion of competition.

Amendamentul 60
ANEXĂ PUNCTUL 3 LITERA (B)
Anexa V partea B punctul 16 paragraful 1a (nou) (Directiva 2003/87/CE)

Instituțiile europene și statele membre se asigură că metodele de lucru care vor fi folosite de către verficator sunt armonizate înainte de punerea în aplicare a prezentei directive și că dispozițiile acesteia sunt aplicate în mod uniform.

Justificare

In order to achieve the aim of ensuring uniform treatment of the aviation sector, it is necessary to check that uniform methods and procedures are used and that they are applied in the same way. Differences in the way in which rules are applied and interpreted in the Member States lead to distortion of competition.

EXPUNERE DE MOTIVE

Introduction

The urgency to limit greenhouse gas emissions to combat climate change has been underlined impressively by the recent reports of the International Panel on Climate Change (IPCC).¹

The former chief economist of the World Bank, Sir Nicholas Stern, has underlined in its report to the British government that "our actions over the coming decades could create risks of major disruption to economic and social activity, later in this century and in the next, on a scale similar to those associated with the great wars and the economic depression of the first half of the 20th century" (Stern Report, p. 572).

The European Council that took place on 8-9 March 2007 adopted a quite ambitious strategy in this area. In the framework of an international agreement greenhouse gas emissions of the European Union and other industrialized countries should be reduced by 30 % compared to 1990 levels in 2020.

The European Parliament has underlined the urgency of action against climate change in several resolutions and has shown its commitment by setting up a temporary committee on climate change.

Surprisingly enough, the Commission proposal on the inclusion of aviation in the emissions trading scheme is the only legal proposal on climate mitigation that is discussed under co-decision in the European institutions at the moment.

The way the European Parliament and the other institutions deal with this proposal will be decisive for the future policy in this area.

How serious is the European Union when it comes to concrete legislation?

Do we find an intelligent way to reduce greenhouse gas emissions while not undermining the competitiveness of the European industry?

What kind of signal do we give to third parties?

The increase of greenhouse gas emissions in the aviation sector is enormous. Compared to 1990, already today the emissions have been increased about 100%.² This contrasts dramatically with the Kyoto reduction target of 8% or the 30% EU target for post-2012. Some argue that aviation's share of overall greenhouse gas emissions is "only" about 3%³ but the

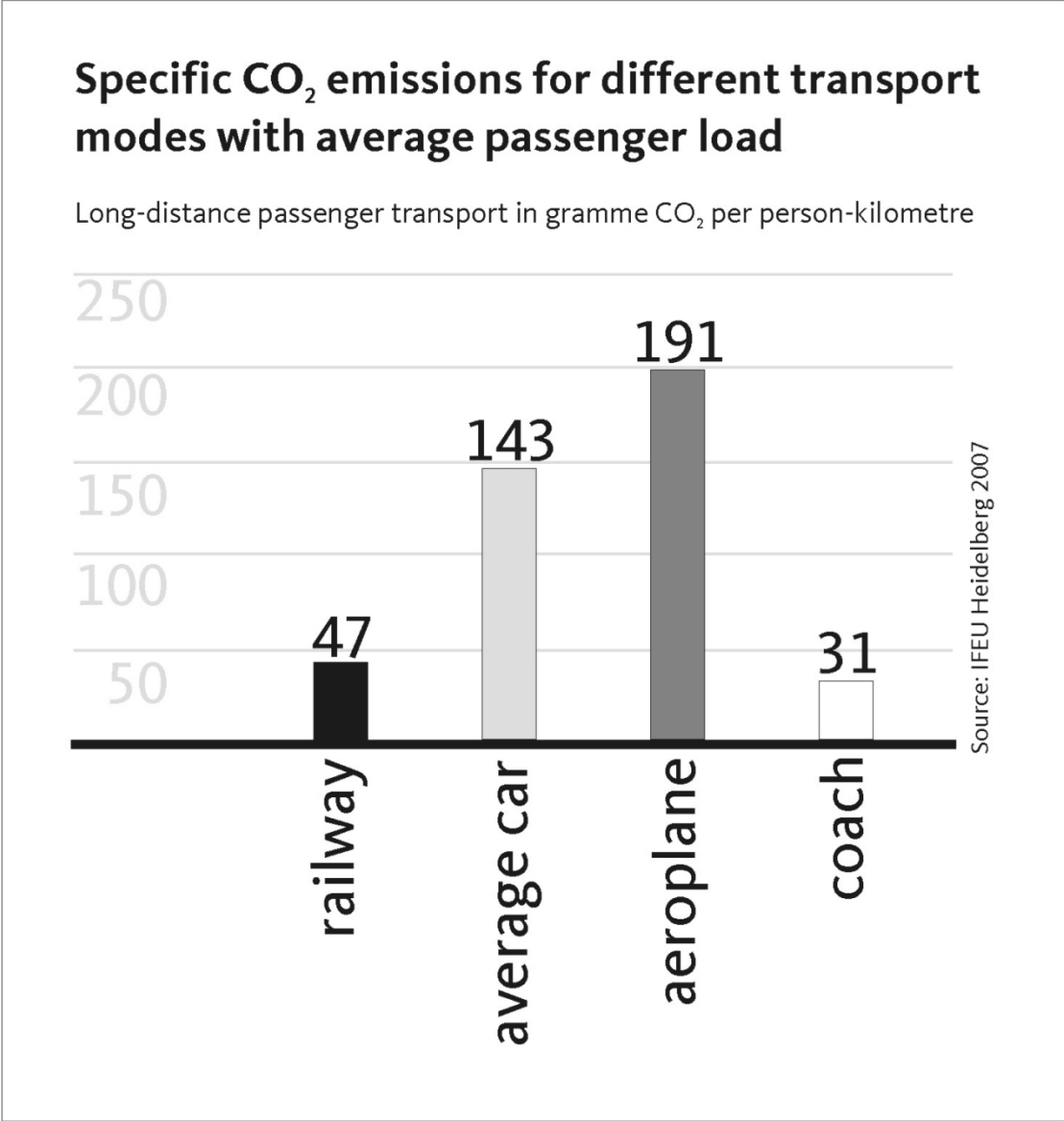
¹ IPCC 2007: Climate Change 2007, Part I: The Physical Science Basis; IPCC 2007: Climate Change, Part II: Impacts, Adaptation and Vulnerability; IPCC 2007: Climate Change 2007, Part III: Mitigation of Climate Change.

² This figure results from the well-known and safe 86 % (1990-2004) plus a figure that is based on the average increase of the years 2003/2004 (7.5 % p.a.) (see EEA Technical Report 6/2006; Eurostat News Release 11/2007).

³ See COM(2005) 459.

share of the aviation sector of GVA is 0.6 %.¹ Nobody would argue that this is not significant.

Under the aspect of greenhouse gas emission aviation is the worst transport mode. Per kilometre a passenger using an aircraft is emitting significantly more greenhouse gases than a passenger using train or bus. Even using a car is significantly more environmental friendly than flying.



All EU institutions have recognized that this problem needs to be addressed and that emissions trading is a useful instrument if it is appropriately designed and combined with other measures.

¹ Eurostat, Statistics in Focus 37/2005: The Air Transport Sector in the European Union.

The Commission proposal

The Commission's proposal aims at amending Directive 2003/87/EC so as to include CO₂-emissions from aviation into the Community emissions scheme.

It is proposed to include flights between EU-airports as from 2011 and flights departing and arriving in the EU as from 2012 but excludes not only testing ,rescue and training flights but also government flights .The allowances will be allocated in a harmonised way by the Member States which are in charge of the administrative follow-up of an aircraft operator : The total number of allowances will be based on the average emissions from aviation in the period 2004-2006.

A fixed percentage of the allowances will be distributed without any charge based on a benchmark .For the years 2011 - 2012 it is proposed to auction the average percentage of what the Member States propose to auction in their national allocation plans.

After this period a general review should take place and the percentages of free allocation and auctioning as well as the procedures could be reassessed .The details concerning the auctioning will be fixed in a Commission Regulation.

Aircraft operations will be able to buy allowances from the other 6 sectors already included in the Community scheme and can use so called project credits (Emission Reduction Units and Certified Emission Reductions) up to certain harmonised limits.

Evaluation of the Commission proposal

The proposal of the Commission is an important step to address the greenhouse gas emissions of aviation. But under environmental aspects and under aspects of competitiveness between the different airlines and the different transport sectors it can and must be significantly improved.

The proposed changes

Scope and starting date

The most important change that is proposed by the rapporteur is the introduction of one single starting date for internal flights and other flights departing and landing in EU airports. The Commission argues that there is no legal argument against the introduction of the scheme for all departing and landing flights. For political reasons the Commission has proposed two different dates. The distinction between internal flights and intercontinental flights would lead to significant problems. The environmental impact of the scheme will be relatively small if intercontinental flights are not included. It will lead to a distortion of competition between the airlines and it will also lead to a distortion of competition between tourist regions. It is difficult to explain that, for example, a flight from the UK to Morocco is not covered by the scheme while a flight from the UK to the Canary Islands will be covered. This is why the rapporteur proposes one single starting date. As the mitigation of climate change is becoming more and more urgent the starting date should be as soon as possible. The scheme will

probably be adopted in 2008. A transitional period of one to two years should be realistic. This is why the rapporteur proposes the starting date 2010.

Relation to third parties

Climate change is a global challenge. That is why an EU scheme, whatever scope it has, can only be a first step. The European Commission should therefore negotiate with third parties to get step by step to a global scheme. In case the European institutions agree with any third party on a common scheme which has at least the same environmental benefit as the EU scheme, the Commission may propose a change of the scheme to adapt it to the agreement. It should be made clear that the European Union does not insist on a specific scheme but on the positive effect on the reduction of greenhouse gas emissions.

Allocation method

It is a very important step forward that the Commission proposes a harmonised allocation method. The most important criticism to the current ETS is the distortion of competition through completely different national allocation plans and enormous over-allocation. The Commission proposes to distribute most of the allocations by benchmarks. This is much better than the existing grandfathering. But also a benchmark system can lead to a distortion of competition because as a way one chooses a benchmark is important for the effect on airlines with different business models. The proposed benchmark by the Commission could favour freight transport against passenger transport. This is why it should be adapted.

Even the adapted benchmark may lead to some distortion of competition. This is one of the reasons why more significant parts of the allocation should be distributed by auctioning. Another argument in favour of auctioning is the possibility to address the needs of newcomers who bring innovation into the sector. It is also important to avoid windfall profits as much as possible. In the current ETS the allocations are distributed for free and even so prices have been increasing. A significant number of allocations being auctioned would give the Member States a possibility to generate income and reduce other taxes and charges in the transport sector.

Use of the money generated by auctioning

There is a general feeling in the public that no more taxes, charges and other are burdens should be imposed on the citizens and on the business. This is why it should be made clear in the proposal that the money generated by auctioning is given back to the citizens and to the economy. Looking at the greenhouse gas emissions, aviation is the worst mode of transport. A passenger using the plane is emitting significantly more greenhouse gas emissions than a passenger using the bus or railway for the same distance. Even driving a car is under normal circumstances much more environment friendly than using an aircraft. Against this background it is a contradiction that cars and especially buses and railway, which are more environment friendly, suffer from a lot of taxes and charges, even some environmental taxes. The railway is already covered by the emissions trading scheme because it uses electricity. Therefore the rapporteur proposes to reduce taxes and charges in environment friendly transport modes.

Cap

The European Union has committed itself to reducing greenhouse gas emissions by 8% compared to the 1990 level until 2012. Until 2020 they should be reduced by about 20% and if there is an international agreement even by about 30%. If this level of ambition would be transmitted to the aviation sector, which has doubled its emissions since 1990, a reduction of about more than 50% until 2012 should be obliged to the sector. Because of the technical measures available this is completely unrealistic. But to show at least some more fairness to the other sectors and to increase the level of ambition, a small reduction of emissions should be obliged to the aviation sector. The rapporteur proposes a 10% reduction compared to 2004-2006. This does not exclude growth even if the actual emissions of the aircraft cannot be reduced in the short term, because the airlines are allowed to buy credits from other sectors or from CDM and JI.

Non-CO₂ effects of aviation

Scientific reports prove that there are much more effects on climate change than the pure CO₂ emissions. An important part is NO_x emissions and cirrus clouds. Concerning cirrus clouds there is a lot scientific uncertainty but a precautionary principle should at least encourage us to avoid cirrus clouds if possible. This is why the rapporteur proposes a recital to encourage the air traffic management authorities. Concerning NO_x the Commission has announced to propose a separate legislation. Unfortunately the proposal has not been presented. This is why the rapporteur proposes a multiplier to reflect the NO_x effects of aviation. The multiplier should be deleted when the new Commission proposal on NO_x has been adopted by Council and European Parliament.

Exceptions for government flights

A politically very important point will be the exception of government flights proposed by the Commission. Based on the position that the public sector and especially politicians need to be a precursor and a good example, the exception for government flights has lead to justified protests from the public. The rapporteur thinks that it is appropriate to delete this derogation.

Air Traffic Management

For years the European Parliament has been asking for an improved air traffic management. Unfortunately Member States and the Council have been very hesitating to introduce this scheme. It is only foreseen to bring it into force in 2020.

The Single European Sky/ATM research has been introduced for economic reasons and for reasons of transport policy. But a Single European Sky/ATM would also be a project to reduce greenhouse gas emissions. This is why Member States and the Council should be urged to introduce this as soon as possible.

13.9.2007

AVIZUL COMISIEI PENTRU AFACERI ECONOMICE ȘI MONETARE

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității (COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Raportor pentru aviz: Alain Lipietz

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

On 20 December 2006, further to its communication of September 2005, the Commission submitted a proposal for a directive amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community.

The rapid increase in emissions produced by aviation (87% since 1990) is threatening to some extent to cancel out the efforts made by the EU to reduce overall emissions. Including flights in the emission allowance trading scheme is intended to restrict or internalise the cost of the sector's negative externalities. Your draftsman is therefore pleased that the proposal for a directive makes it possible to act against climate change while taking into account economic and competitive needs.

New proposals by the draftsman

1. Restricting the requirements initially to flights *departing from* an EU airport, to ensure that the European proposal is internationally acceptable.

Although the principle of implementing an open emissions trading system for aviation was approved by ICAO Assembly resolution 35.5, the publication of the proposal for a directive has aroused hostility in several of the EU's partner countries¹, which are opposed to the inclusion of their countries' aircraft in the Community system.

This opposition should not prompt the EU to amend its rules, since the principle of geographical application is necessary to ensure the system's economic and environmental effectiveness and avoid distortions of competition, in compliance with WTO rules. Europe

¹ Cf. the letter addressed to the Community institutions and Member States by the ambassadors of the United States, China, Japan, Korea, Canada and Australia.

can and must set an example in the field of climate protection and has always asserted its sovereignty as regards upholding the rules of competition. Nevertheless, to prevent any legal challenge, our ICAO partners must be given the time to implement Resolution 35.5.

It is therefore proposed that, initially, application of the directive should be restricted to flights *departing from* a Community airport.

This compromise should not be of excessive duration and the final mechanism proposed complies both with WTO rules and ICAO Resolution 35.5. Nevertheless, it leaves room for negotiation. Your draftsman is proposing a five-year deadline (until the start of the 'post-Kyoto' period, when the European Union and Parliament have already resolved to act unilaterally to protect the climate if agreement is not reached in the meantime).

2. Increasing the role of auctioning in the allocation of emission permits

It is shocking, if defensible (since it represents a rethink of the previous free system), that certificates with a market value should be largely allocated free of charge. However, since the allocation is based on emissions recorded previously, this method of distribution is an implicit subsidy to existing companies, to the detriment of new companies, with a risk of an abuse of dominant position. That is why it should be compulsory for a 10% minimum of emission rights to be allocated for auctioning, a share that should increase to allow 'new entrants' into the air transport market. In addition, the increase in revenue derived from auctions will be an additional source of finance for research projects into the greenhouse effect or could be used to reduce the cost of cleaner forms of transport.

3. Proposing a more ambitious application of the new system

The compromise for third countries proposed above (paragraph 1) is tantamount to a substantial reduction in the effort required of the aviation industry, which will be exempt from quotas for five years for half of its intercontinental flights (towards Europe). This diplomatic compromise must be offset by measures taking greater account of the urgent nature of efforts to combat the greenhouse effect. Your draftsman proposes that the introduction of the system as a whole should be brought forward by one year and that there should be a reduction in the total of allowances allocated to the aviation sector, equal to the average of the restrictions imposed on the other sectors.

The following changes would make the proposal more effective:

- The system would be implemented in 2010-2011.
- A multiplier mechanism should be used to take genuine account of the impact of high-altitude emissions.
- The scheme of allowances allocated to aviation would be subject to the same reduction requirements as the average level for other industrial sectors.
- Efforts to combat global warming cannot be restricted to this directive, since small aircraft, for example, have been exempted from the quota system. Study groups should be set up to examine other courses of action, such as harmonised taxation of fuel used for flights within the EU.

4. Abolishing preferential treatment for official flights

The Commission proposal includes a number of exceptions. While some of these can be justified in terms of their benefit to society (rescue flights), there is no reason why official or government flights should enjoy exemptions. Politicians should use the least polluting modes of transport when travelling.

AMENDAMENTE

Comisia pentru afaceri economice și monetare recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

Text propus de Comisie¹

Amendamentele Parlamentului

Amendamentul 1 CONSIDERENTUL 8A (nou)

(8a) Sistemul actual de gestionare a traficului aerian (ATM) din Europa suferă de mai multe deficiențe, care majorează în mod semnificativ emisiile de CO₂ din sectorul aviației. În particular, discrepanțele existente între sistemele ATM din diferite state membre obligă companiile aeriene să adopte rute de zbor mai lungi decât distanța ortodromică (GCD), ceea ce duce la un consum mai mare de combustibil. Atunci când politica cerului unic european (SES) va fi implementată pe deplin, ea va permite utilizarea distanțelor ortodromice și, în consecință, emisiile de CO₂ se vor reduce cu până la 12%. Prin urmare, SES ar trebui implementat cât mai curând posibil.

Justificare

Under the current European ATM system, aircraft are given circuitous routings through fragmented airspace, or instructed to fly at altitudes or speeds where their engines are operating outside their peak efficiency. These inefficiencies add to CO₂ emissions, and therefore efforts should be made to introduce the SES initiative as soon as possible, as this will reduce these inefficiencies through the creation of a harmonious single European ATM

¹ Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

system more closely based on actual flight patterns, rather than using the present arrangements, which are largely based on national boundaries.

Amendamentul 2
CONSIDERENTUL 11

(11) Începând cu 2011, emisiile provenind de la zborurile între aeroporturile comunitare ar trebui să fie incluse în sistemul comunitar. Începând cu 2012, acesta trebuie să includă și emisiile provenite de la toate zborurile de sosire și de plecare din Comunitate. Astfel, sistemul comunitar **poate** servi drept model pentru extinderea sistemului la nivel **internațional**. În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului **pe care îl au zborurile către un aeroport comunitar din respectiva țară asupra climei** cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive, **domeniul** de aplicare a sistemului comunitar ar trebui **modificat** astfel încât să excludă zborurile **de sosire din** țara în cauză în Comunitate.

(11) În vederea asigurării unor condiții de concurență loială pentru toate aeroporturile și pentru toți operatorii de aeronave, în sistemul comunitar trebuie să fie incluse, de la bun început, atât zborurile internaționale, cât și zborurile intracomunitare. Începând cu **2010**, acesta trebuie să includă emisiile provenite de la toate zborurile cu destinația în, și cu plecarea din Comunitate. Astfel, sistemul comunitar **ar trebui** să servească drept model pentru extinderea sistemului la nivel **global**. **În acest scop, Comisia ar trebui să inițieze de îndată negocieri la nivel internațional, pentru a se ajunge la un consens internațional privind un sistem global.** În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului **climatic al zborurilor** către **aeroporturile comunitare** cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive, **sfera** de aplicare a sistemului comunitar ar trebui **modificată** astfel, încât să excludă zborurile **cu destinația** în Comunitate **provenind** din țara în cauză .

Justification

To ensure a level playing field, international flights should be covered from the start of the scheme, and the start date should be brought forward to 2010. However, to prevent any possible retaliatory or legal actions by non-EU parties, an international dialogue should be started immediately with the aim of agreeing on a global scheme.

Amendamentul 3
CONSIDERENTUL 12A (nou)

(12a) În vederea completării prezentei directive, ar trebui luate și alte măsuri. În consecință, ar trebui înființate grupuri de reflecție care să examineze alte modalități de acțiune.

Justification

Combating global warming is a major challenge which requires a firm commitment on the part of the European Union. Other measures need to be taken in addition to this directive.

Amendamentul 4 CONSIDERENTUL 13A (nou)

(13a) Pentru a oferi un sprijin continuu zonelor comunitare mai îndepărtate și mai puțin populate, care depind în mai mare măsură de serviciile de transport aerian, la alocarea și eliberarea cotelor trebuie să se acorde o atenție deosebită serviciilor de legătură regionale. Pe lângă măsurile existente, precum obligațiile privind serviciul public în domeniul transportului aerian impuse în prezent în UE, pentru a facilita dezvoltarea economică regională continuă, serviciilor aeriene prestate în regiuni îndepărtate sau izolate ar trebui să li se garanteze cote distribuite echitabil .

Justification

Whilst air services to remote or isolated regions of the European Union are already given special consideration within the framework of existing measures such as PSOs (governed by Council Regulation (EEC) No 2408/929), these essential services should also be taken into consideration in the allocation and issue of allowances in the EU-ETS scheme, in order to ensure that they can continue to operate.

Amendamentul 5 ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3 Articolul 3b alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

1. În perioada 1 ianuarie **2011** – 31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației pentru fiecare an.

1. În perioada 1 ianuarie **2010** – 31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației pentru fiecare an.

Amendamentul 6 ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3 Articolul 3b alineatul (3) (Directiva 2003/87/CE)

3. În a doua perioadă menționată la articolul 11 alineatul (2) și fiecare perioadă ulterioară, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

3. Până în x^* , Comisia revizuieste mărimea totală a cotelor de alocat, în condiții de transparență, operatorilor de aeronave, în funcție de emisiile istorice ale sectorului aviației, diminuate proporțional cu rata generală de reducere impusă tuturor sectoarelor, pentru cea de a doua perioadă menționată la articolul 11 alineatul (2). Această revizuire va oferi un mecanism destinat să asigure menținerea eficienței ambientale a sistemului, astfel ca aeronavele să contribuie la sistemul general de schimb de cote de emisie. Comisia asigură revizuirea ulterioară a mărimii totale a cotelor alocate.

**x va fi stabilit după determinarea duratei fazelor, în urma revizuirii sistemului comunitar de schimb de cote de emisie ETS.*

Justification

This review will provide a mechanism to ensure that the environmental effectiveness of the scheme is maintained for a dynamic sector like aviation. The point of review should be at least three years or fit in effectively with proposed post 2012 cap review processes.

Amendamentul 7

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

1. ***Un anumit procent de cote va fi licitat*** în perioada menționată la articolul 3b alineatul (1). ***Acest procent va corespunde procentului mediu propus de statele membre, care include licitarea în cadrul planurilor naționale de alocare pentru perioada în cauză, în conformitate cu capitolul III.***

1. În perioada menționată la articolul 3b alineatul (1), ***vor fi licitate 50% din cote.***

Justificare

A significant level of auctioning will help to develop a fair price for carbon in the ETS, create a considerable fund for R&D in to new clean technologies and contributing to mitigating the effects of climate change, and ensures the polluter pays principle.

Amendamentul 8

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (4) (Directiva 2003/87/CE)

4. Veniturile obținute în urma licitării cotelor în conformitate cu alineatul (3) se folosesc **pentru** limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră, adaptarea la impactul schimbărilor climatice, finanțarea cercetării și dezvoltării în vederea limitării și adaptării și acoperirea cheltuielilor statului membru responsabil legate de prezenta directivă. Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în temeiul prezentului alineat.

4. Veniturile obținute în urma licitării cotelor în conformitate cu alineatul (3) se folosesc **la** acoperirea cheltuielilor justificate ale statelor membre, legate de administrarea prezentei directive și de cercetarea și dezvoltarea unor noi tehnologii și concepte de proiectare, care vor reduce aportul sectorului la emisiile de CO₂ și alți agenți poluanți, inclusiv proiectele operaționale privind celula, motoarele aeronavelor și carburanții ecologici, **precum și la investiții în infrastructură și servicii în măsură să raționalizeze traficul aerian și să reducă alte efecte nocive ale aviației, ca poluarea sonoră..** Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în temeiul prezentului alineat.

Justification

There is much potential for technological innovation in the aviation industry which could help to significantly reduce the sector's CO₂ emissions in parallel to the inclusion of aviation in the EU-ETS scheme. The revenues generated from the auctioning of allowances should be largely invested in R&D for the design of cleaner, more efficient aircraft. Auction revenue should as much as possible be used to mitigate CO₂ emissions, for example by investing in research and development of green technologies and in air traffic control and ground control management.

Amendamentul 9

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3d alineatul (5) (Directiva 2003/87/CE)

5. Până la 28 februarie **2011** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil va elibera, pentru fiecare operator de aeronave, **un număr** de cote alocate **respectivului operator** pentru anul respectiv.

5. Până la 28 februarie **2010** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil va elibera, pentru fiecare operator de aeronave, **numărul** de cote **ce-i sunt** alocate pentru anul respectiv.

Justification

In view of the urgency of the situation, it seems appropriate to bring the calendar forward by one year.

Amendamentul 10

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3d alineatul (5a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

5a. În cazul fuziunilor sau absorbțiilor care implică mai mulți transportatori în decursul unei perioade, cotele alocate sau achiziționate de aceștia revin noii entități. În cazul în care un transportator își încetează activitatea, statul de origine plasează cotele corespunzătoare pe piața secundară a cotelor. La deschiderea campaniei din anul următor, cota-parte rămasă disponibilă, ținând cont de rata generală de reducere a cotelor autorizate, se licitează integral.

Justification

The allocation of free allowances under the traditional method ('grandfathering') has the drawback of favouring existing companies. The trend towards company mergers will reduce competition, bringing with it the danger of abuse of dominant position, unless new companies appear and these must have access to an expanding allowances market via auctioning.

Amendamentul 11
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3d alineatul (5b) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

5b. Pe baza experienței dobândite în perioada 2010-2012, Comisia va face o propunere privind partea de permise de emisie pe care sectorul aviației este autorizat să o achiziționeze de pe piața secundară a sistemelor mai mari de permise de emisie.

Justification

In accordance with paragraph 28 of Parliament's resolution of July 2006, the aviation sector should not concentrate its efforts too much on the general market for emissions rights and access to joint implementation mechanisms, 'to the detriment of less protected sectors'.

Amendamentul 12
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 6
Articolul 11a alineatul (1a) paragraful (2a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

Procentul din CER și ERU care poate fi utilizat în cadrul activităților aviatice se revizuieste în paralel cu utilizarea CER și ERU în alte sectoare, în cadrul revizuirii sistemului de schimb de cote de emisie.

Justification

As with all sectors, the use of CERs and ERUs by the aviation sector will need to be reviewed as part of post-2012 arrangements.

Amendamentul 13
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (B)
Anexa I punctul 2 al doilea paragraf (Directiva 2003/87/CE)

„Pentru anul 2011, sunt incluse în categoria activităților de transport aerian numai zborurile care pleacă și sosesc într-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile Tratatului. De la **1 ianuarie 2012**, în această categorie sunt incluse toate zborurile **care sosesc sau pleacă** dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică Tratatul”.

„De la **1 ianuarie 2010** în categoria activităților de transport aerian sunt incluse toate zborurile **cu destinația sau cu plecarea** dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică Tratatul”.

Justification

To ensure a level playing field, international flights should be covered from the start of the scheme, and the start date should be brought forward to 2010.

Amendamentul 14
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)
Anexa I tabel (Directiva 2003/87/CE)

Aviație

Zborurile care **sosesc sau** pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile Tratatului.

Această activitate nu include:

zborurile efectuate exclusiv pentru transportarea, în misiuni oficiale, a unui monarh în funcție și a rudelor sale apropiate, a șefilor de stat, a șefilor de guvern și a miniștrilor, cu condiția ca o astfel de situație să fie dovedită printr-un

Aviație

Zborurile care pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile tratatului.

Această activitate nu include:

indicator adecvat privind statutul în planul de zbor;

b) zborurile militare efectuate de aeronave militare și zborurile ***poliției*** sau ***autorităților*** vamale, precum și zborurile de căutare și salvare autorizate de autoritatea competentă ***adecvată***;

c) ***orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere menționate în anexa 2 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională din 1944;***

d) ***zborurile care se încheie la aerodromul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu au avut loc aterizări intermediare;***

e) ***zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unui punctaj, în cazul personalului navigant, dacă sunt dovedite printr-o observație adecvată în planul de zbor, cu condiția ca scopul zborului să nu fie transportul de pasageri și/sau de marfă sau poziționarea sau transferul de aeronave;***

f) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite sau destinate asistenței la sol pentru navigația aeriană, cu excepția zborurilor de poziționare efectuate de aeronava în cauză și

g) zborurile efectuate de aeronave cu o greutate maximă autorizată la decolare mai mică de 5 700 kg.

b) zborurile militare efectuate de aeronave militare ***în cadrul unei misiuni internaționale*** și zborurile ***organizate de poliție*** sau ***de autoritățile*** vamale, precum și zborurile de căutare și salvare sau de stingere a incendiilor autorizate de autoritatea competentă;

f) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite sau destinate asistenței la sol pentru navigația aeriană, cu excepția zborurilor de poziționare efectuate de aeronava în cauză și

g) zborurile efectuate de aeronave cu o greutate maximă autorizată la decolare mai mică de 5 700 kg.

Justification

The public authorities should set an example and should therefore not enjoy exemption in this area. Circular flights create greenhouse gases in the same way as other flights. The exemption (g) for small aircraft is sufficient to exclude from the system flights such as trial flights, visual flights, sports, tourist or cartographic flights, etc. In the case of such flights, which are usually organised by very small companies or private user-owners, the fuel tax method is much easier to manage.

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității	
Referințe	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)	
Comisia competentă în fond	ENVI	
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ECON 1.2.2007	
Raportor pentru aviz : Data numirii	Alain Lipietz 13.2.2007	
Examinare în comisie	27.6.2007	10.9.2007
Data adoptării	11.9.2007	
Rezultatul votului final	+: 37	-: 0
		0: 1
Membri titulari prezenți la votul final	Mariela Velichkova Baeva, Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Manuel António dos Santos, Christian Ehler, Jonathan Evans, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Piia-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Christoph Konrad, Kurt Joachim Lauk, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Antolín Sánchez Presedo, Olle Schmidt, Peter Skinner, Ieke van den Burg, Sahra Wagenknecht	
Membri supleanți prezenți la votul final	Jorgo Chatzimarkakis, Harald Ettl, Ján Hudacký, Werner Langen, Alain Lipietz, Thomas Mann, Maria Petre, Poul Nyrup Rasmussen, Charles Tannock	
Membri supleanți [articolul 178 alineatul (2)] prezenți la votul final	Íñigo Méndez de Vigo	

14.9.2007

AVIZUL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității (COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Raportoare pentru aviz: Silvia Ciornei

SHORT JUSTIFICATION

Air transport, both of passengers and freight, is important for the European economy and the wellbeing of its citizens. However, aviation also contributes to climate change by emitting greenhouse gasses (GHG). A person flying transatlantic generates roughly the same level of emissions as that same person does by heating his home for a whole year. Furthermore, EU emissions from air transport are increasing faster than from any other sector, which threatens to undermine the EU's progress in cutting overall GHG-emissions.

This proposal aims at tackling the sector's emissions by bringing aviation into the EU Emissions Trading Scheme (EU ETS). From 2011, all domestic and international flights between EU airports will be covered, and in 2012 the scope will be extended to all international flights arriving at or departing from EU airports. To limit the rapid growth in aviation emissions, the total number of emission allowances available will be capped at EU-level at the average emissions level in 2005. These allowances will partly be auctioned and for the rest be issued by Member States to the operators on the basis of a harmonised efficiency benchmark.

Your draftswoman welcomes this proposal. Aviation should make a fair contribution to the efforts to combat climate change. Bringing aviation into the existing EU ETS is both from an economic and environmental point of view the best approach. Compared with current trends, this proposal could by 2020 reduce the emissions by more than 45%, saving around 183 million tonnes CO₂ each year - equivalent for example to twice Austria's annual GHG-emissions from all sources.

However, certain elements of the proposal should be carefully considered, also with a view of the "lessons learned" from the first period of EU ETS and the preparation of its general revision:

Scope/timing: The proposal introduces a two steps approach, covering firstly only the emissions of intra EU flights and widening the scope later to cover all flights arriving or departing from the EU. Covering international flights is necessary in order to have a sizeable environmental impact, since if only intra EU flights will be covered, the CO₂ reduction will be around a quarter. However, to unilaterally cover international flights could lead to retaliatory actions in the form of trade sanctions or WTO-proceedings by non-EU countries. Your draftswoman believes that international flights should be covered from the start to ensure a level playing field. However, in order to avoid a lengthy legal battle, the Commission should immediately enter international negotiations in order to agree on a global scheme.

Cap: To avoid the current problems in the EU ETS whereby Member States tend to nationally over-allocate allowances, the Commission proposes to apply a single EU-cap for the aviation sector. Your draftswoman applauds this choice. It will prevent distortions between Member States and operators, reduce the danger of over-allocation and provide the market with the predictability necessary for investment decisions. Another question is on what level this EU-cap should be set. Your draftswoman notes that stabilising the emissions at 2005 levels shows a different ambition level than in other sectors. However, taking into account the fact that international aviation is not covered by the Kyoto Protocol and possible negative effects on the competitiveness of a lower cap, your draftswoman believes as a first step it is a realistic one. In addition, some flexibility in the system is introduced to allow future growth to be taken into account.

Allocation: Probably the most discussed element is the different allocation mechanisms and their (dis)advantages: Grandfathering is simple, but can have perverse incentives (reward relatively polluting installations). Benchmarking rewards early action, but can be complicated and lead to administrative burden. And auctioning is transparent and efficient, but can undermine competitiveness and lead to higher transaction costs. Your draftswoman welcomes the choice to partly auction and partly allocate the allowances on the basis of a simple benchmark. In order to limit the windfall profits, your draftswoman prefers as much auctioning as possible. Auction revenue should as much as possible be used to mitigate emissions, for example by investing in research into greener technologies and in air traffic management.

Open vs. closed system: Regarding the possibility to trade emission allowances between aviation and rest of companies under EU ETS, your draftswoman agrees that the choice for an open system, whereby aviation could buy credits from other economic sectors, will lead to the most cost efficient environmental investments and will make the current ETS market more fluid.

Additional measures: The total impact of aviation on climate change is about 2 to 4 times higher than the effect of CO₂ emissions, mainly due to NO_x emissions. Your draftswoman agrees however that these emissions should not be addressed in this proposal, given the current scientific knowledge and the potential trade-off in the medium term between NO_x and CO₂. Your draftswoman welcomes the intention of the Commission to put forwards a proposal on how best to address NO_x emissions in the near future.

AMENDAMENTE

Comisia pentru industrie, cercetare și energie recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

Text propus de Comisie¹

Amendamentele Parlamentului

¹ Nerepublicat încă în JO.

Amendamentul 1
CONSIDERENTUL 8A (nou)

(8a) Există un potențial considerabil în ceea ce privește reducerea emisiilor în sectorul aviației prin îmbunătățiri tehnologice și operaționale. Ameliorarea gestionării traficului aerian, după punerea sa în aplicare în întregime, ar putea reduce cu până la 12% consumul de combustibil în sectorul aviației. Prin urmare, Comisia ar trebui să urmărească cu fermitate politica „cerului unic european” prin finanțarea adecvată și punerea în aplicare, în timp util, a proiectului SESAR.

Amendamentul 2
CONSIDERENTUL 8B (nou)

(8b) Cercetarea și tehnologia reprezintă elementele cheie pentru inovare și o performanță mai bună. Este necesară acordarea unui sprijin important activității desfășurate de Consiliul consultativ pentru cercetare aeronautică în Europa și agendei de cercetare strategică care stabilește obiective specifice în ceea ce privește reducerea de emisii în 2020. Constructorii de avioane și de motoare ar trebui să folosească pe deplin inițiativa tehnologică „Cer curat”, lansată în cel de-Al șaptelea program-cadru pentru cercetare și dezvoltare tehnologică, pentru a exploata cât mai bine posibilitățile de a reduce impactul sectorului aviației asupra schimbărilor climatice.

Amendamentul 3
CONSIDERENTUL 9A (nou)

(9a) Comercializarea cotelor de emisii este, conform rapoartelor existente, instrumentul cel mai adecvat pentru reducerea impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice. Aplicarea acestuia în sectorul aviației elimină necesitatea introducerii unor taxe și impozite ca măsuri suplimentare al căror impact asupra mediului nu poate fi determinat în mod clar, dar ale căror efecte economice negative sunt semnificative.

Justification

This assessment of emissions trading as the most suitable measure to take is in line with the analysis done by the International Civil Aviation Organisation (ICAO).

Amendamentul 4 CONSIDERENTUL 10A (nou)

(10a) În scopul de a asigura condiții de concurență echitabile între aeroporturi și între operatorii aerieni, zborurile internaționale cu sosire și plecare din Uniunea Europeană și cele din interiorul UE ar trebui să fie incluse, încă de la început, în sistemul comunitar.

Amendamentul 5 CONSIDERENTUL 11

Începând cu 2011, emisiile provenind de la zborurile între aeroporturile comunitare ar trebui să fie incluse în sistemul comunitar. Începând cu 2012, acesta trebuie să includă și emisiile provenite de la toate zborurile de sosire și de plecare din Comunitate. Astfel, sistemul comunitar poate servi drept model pentru extinderea sistemului la nivel internațional. În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului pe care îl au zborurile către un aeroport comunitar din respectiva țară asupra climei cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive, domeniul de aplicare a sistemului

Începând cu 2012, acesta trebuie să includă și emisiile provenite de la toate zborurile de sosire și de plecare din Comunitate. Astfel, sistemul comunitar poate servi drept model pentru extinderea sistemului la nivel internațional. ***În acest scop, Comisia ar trebui să inițieze de îndată negocieri la nivel internațional, pentru a ajunge la un acord internațional privind un sistem mondial.*** În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului pe care îl au zborurile către un aeroport comunitar din respectiva țară asupra climei cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive,

comunitar ar trebui modificat astfel încât să excludă zborurile de sosire din țara în cauză în Comunitate.

domeniul de aplicare a sistemului comunitar ar trebui modificat astfel încât să excludă zborurile de sosire din țara în cauză în Comunitate, **pentru a garanta egalitatea de tratament.**

Amendamentul 6 CONSIDERENTUL 12

(12) Sectorul aviației are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al sectorului aviației este, în prezent, cu între două și patru ori mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor cirrus. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției și, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. În așteptarea progreselor viitoare ale științei care să identifice un sistem adecvat de măsurare pentru compararea diverselor tipuri de impact, este necesară o abordare pragmatică și precaută. Emisiile de oxizi de azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie prezentată de Comisie.

(12) Sectorul aviației are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al sectorului aviației este, în prezent, cu între două și patru ori mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor cirrus. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției și, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. În așteptarea progreselor viitoare ale științei care să identifice un sistem adecvat de măsurare pentru compararea diverselor tipuri de impact, este necesară o abordare pragmatică și precaută. Emisiile de oxizi de azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie prezentată de Comisie, **după consultarea pe larg a părților interesate și obținerea unei evaluări complete a impactului.**

Justification

It is important to address the emissions of NOx. However, one has to take into account the latest scientific state-of-the-art and a proper cost-benefit analysis of the different legislative and non-legislative options.

Amendamentul 7
CONSIDERENTUL 13

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave, un anumit număr de cote se va aloca prin licitație, în conformitate cu normele ce urmează să fie dezvoltate de Comisie. Operatorii aerieni care își încetează activitatea vor continua să primească cote până la sfârșitul perioadei pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit.

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave **și pentru a preveni apariția unor bariere inadecvate care ar limita accesul la piață**, un anumit număr **din cotele ce se vor aloca prin licitație va fi rezervat pentru nou-veniți**, în conformitate cu normele ce urmează să fie dezvoltate de Comisie. Operatorii aerieni care își încetează activitatea vor continua să primească cote până la sfârșitul perioadei pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit.

Amendamentul 8
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B)

Articolul 3 litera (oa) (nouă) (Directiva 2003/87/CE)

(oa) „nou-venit” înseamnă orice persoană sau operator care desfășoară o activitate de transport aerian dintre cele enumerate în anexa 1 și care nu a solicitat alocarea de cote în conformitate cu articolul 3d. Entitatea nu se află nici parțial, nici integral, în proprietatea unui operator aerian care a înaintat o cerere de alocare a unor cote;

Amendamentul 9
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B)

Articolul 3 litera (r) (Directiva 2003/87/CE)

(r) «emisiile istorice din sectorul aviației» reprezintă media emisiilor anuale din anii calendaristici **2004, 2005 și 2006**, provenite de la aeronavele care efectuează o activitate

(r) «emisiile istorice din sectorul aviației» reprezintă media emisiilor anuale din anii calendaristici **2008, 2009 și 2010**, provenite de la aeronavele care efectuează o activitate

de transport aerian menționată în anexa 1.”

de transport aerian menționată în anexa 1.”

Amendamentul 10
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3b alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

(1) În perioada **1 ianuarie 2011** –
31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote
ce urmează să fie alocată operatorilor de
aeronaive va fi echivalentă cu 100% din
suma emisiilor istorice ale sectorului aviației
pentru fiecare an.

(1) În perioada **1 ianuarie 2012** –
31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote
ce urmează să fie alocată operatorilor de
aeronaive va fi echivalentă cu 100% din
suma emisiilor istorice ale sectorului aviației
pentru fiecare an.

Amendamentul 11
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3b alineatul (4) (Directiva 2003/87/CE)

(4) În termen de șase luni de la data intrării
în vigoare a prezentei directive, Comisia *va
decide cu privire la* istoricul emisiilor
sectorului aviației, pe baza celor mai fiabile
date disponibile.

(4) În termen de șase luni de la data intrării
în vigoare a prezentei directive, Comisia
pune la dispoziția publicului informații cu
privire la istoricul emisiilor sectorului
aviației, pe baza celor mai fiabile date
disponibile.

Justification

The historical aviation emissions should be factual and not based on a political decision. Furthermore, the long lead times and the relatively high costs involved in the development of new technology in the aviation field require long term predictability. The historical aviation emissions are crucial for the total quantity to be allocated for aviation and should therefore be made publicly available as soon as possible.

Amendamentul 12
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3b alineatul (4a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

***(4a) Cu cel puțin 24 de luni înaintea
începerii celei de-a doua perioade precizate
la articolul 11 alineatul (2) și în fiecare
perioadă ulterioară, Comisia poate adopta,
în conformitate cu procedura de***

reglementare cu control prevăzută la articolul 23 alineatul (2a), un regulament de modificare a cantității totale de cote prevăzute la alineatul (3) al prezentului articol, luând în considerare creșterea sectorială și angajamentele politice în materie climatică.

Amendamentul 13
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

(1) Un anumit procent de cote va fi licitat în perioada menționată la articolul 3b alineatul (1). Acest procent va corespunde procentului mediu propus de statele membre, **care include licitarea** în cadrul planurilor naționale de alocare pentru perioada în cauză, în conformitate cu capitolul III.

(1) Un anumit procent de cote va fi licitat în perioada menționată la articolul 3b alineatul (1). Acest procent va corespunde procentului mediu propus de **toate** statele membre în cadrul planurilor naționale de alocare pentru perioada în cauză, în conformitate cu capitolul III, **precum și dispozițiile relevante pentru nou-veniți.**

Justification

The choice of an average percentage is to reflect the various policies adopted by the Member States regarding auctioning versus free allocation. Therefore the average should include the Member States allocating 100% of allowances free of charge.

Amendamentul 14
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (2) (Directiva 2003/87/CE)

(2) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat **va ține seama de** revizuirea generală a prezentei directive.

(2) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat **în conformitate cu alineatul (1) poate fi modificat la** revizuirea generală a prezentei directive.

Justification

The percentage of allocations to be auctioned should be clearly defined at the outset for all concerned. Since the auctioning of allowances is essentially intended to facilitate market access for new aircraft operators, the percentage should be fixed at 5 per cent.

The revenues generated from the auctioning of allowances in aviation must be used

specifically to cut emissions and to improve climate conditions in aviation.

Amendamentul 15
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (3) primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

(3) Comisia *va adopta* un regulament care să conțină dispoziții detaliate privind licitarea, de către statele membre, a cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, în conformitate cu alineatele (1) și (2). Numărul de cote care urmează să fie licitate în fiecare perioadă de către fiecare stat membru vor fi proporționale cu partea ce îi revine statului în cauză din numărul total de emisii ale sectorului aviației pentru toate statele membre, pentru anul de referință, comunicate în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) și verificate în conformitate cu articolul 15. Pentru perioada menționată la articolul 3b alineatul (1), anul de referință este 2010, iar pentru fiecare perioadă ulterioară menționată la articolul 3b, anul de referință este anul calendaristic care se încheie cu 24 luni înainte de începerea perioadei care face obiectul licitației.

(3) Comisia *adoptă* un regulament care să conțină dispoziții detaliate privind licitarea, de către statele membre, a cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, în conformitate cu alineatele (1) și (2). ***Acest regulament conține dispoziții specifice pentru nou-veniți.*** Numărul de cote care urmează să fie licitate în fiecare perioadă de către fiecare stat membru vor fi proporționale cu partea ce îi revine statului în cauză din numărul total de emisii ale sectorului aviației pentru toate statele membre, pentru anul de referință, comunicate în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) și verificate în conformitate cu articolul 15. Pentru perioada menționată la articolul 3b alineatul (1), anul de referință este 2010, iar pentru fiecare perioadă ulterioară menționată la articolul 3b, anul de referință este anul calendaristic care se încheie cu 24 luni înainte de începerea perioadei care face obiectul licitației.

Amendamentul 16
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3d alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

(1) Pentru fiecare perioadă menționată la articolul 3b, fiecare operator de aeronave poate solicita atribuirea unor cote destinate să fie alocate cu titlu gratuit, în conformitate cu articolul 3c. O cerere se face prezentând statului membru responsabil datele verificate tonă-kilometru pentru activitățile de transport aerian enumerate în anexa 1 și efectuate de operatorul în cauză, pentru anul calendaristic care se încheie cu douăzeci și

(1) Pentru fiecare perioadă menționată la articolul 3b, fiecare operator de aeronave poate solicita atribuirea unor cote destinate să fie alocate cu titlu gratuit, în conformitate cu articolul 3c. O cerere se face prezentând ***autorității competente din statul*** membru responsabil datele verificate tonă-kilometru pentru activitățile de transport aerian enumerate în anexa 1 și efectuate de operatorul în cauză, pentru anul calendaristic

patru de luni înainte de începutul perioadei la care se referă, în conformitate cu anexele IV și V. Orice cerere se depune cu cel puțin douăzeci și una de luni înainte de începerea perioadei la care se referă.

care se încheie cu douăzeci și patru de luni înainte de începutul perioadei la care se referă, în conformitate cu anexele IV și V. Orice cerere se depune cu cel puțin douăzeci și una de luni înainte de începerea perioadei la care se referă.

Justification

Provides clarity that the same competent authority in each Member State administers the scheme for all participants.

Amendamentul 17
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3d alineatul (5) (Directiva 2003/87/CE)

Până la **28 februarie 2011** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil *va elibera*, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv.

Până la **28 februarie 2012** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil *eliberează*, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv.

Amendamentul 18
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3d alineatul (5a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(5a) În cazul absorbțiilor sau fuziunilor între mai mulți transportatori în decursul unei perioade, cotele care le sunt atribuite sau pe care le-au obținut rămân ale noii entități.

Justification

Merged entities should be allowed to keep their allocated allowances.

Amendamentul 19
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 10 LITERA (B) PUNCTUL (II)

Articolul 14 alineatul (3) (Directiva 2003/87/CE)

(ii) cuvintele „instalației în cauză de pe parcursul fiecărui an calendaristic” se înlocuiesc cu „din cursul fiecărui an calendaristic, de la instalația sau, de la **1 ianuarie 2010**, de la aeronava pe care o operează”.

(ii) cuvintele „instalației în cauză de pe parcursul fiecărui an calendaristic” se înlocuiesc cu „din cursul fiecărui an calendaristic, de la instalația sau, de la **1 ianuarie 2011**, de la aeronava pe care o operează”.

Amendamentul 20
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 13

Articolul 18a alineatul (2) litera (a) (Directiva 2003/87/CE)

(a) publică, până la **1 februarie 2009**, o listă a operatorilor aerieni care au efectuat o activitate de transport aerian menționată în anexa I la **1 ianuarie 2006** sau după această dată, specificând statul membru responsabil pentru fiecare operator de aeronavă, în conformitate cu alineatul (1) și

(a) publică, până la **1 februarie 2010**, o listă a operatorilor aerieni care au efectuat o activitate de transport aerian menționată în anexa I la **1 ianuarie 2008** sau după această dată, specificând statul membru responsabil pentru fiecare operator de aeronavă, în conformitate cu alineatul (1) și

Justification

Adaptation to the amendment in Article 3, subparagraph (b), point (r) and in Article 3b

Amendamentul 21
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 13

Articolul 18a alineatul (3) (Directiva 2003/87/CE)

(3) În sensul alineatului (1), „an de referință” înseamnă, în ceea ce privește un operator care a început să își desfășoare activitatea în Comunitate după **1 ianuarie 2006**, primul an calendaristic de funcționare; în toate celelalte cazuri, înseamnă anul calendaristic care a început la **1 ianuarie 2006**.

(3) În sensul alineatului (1), „an de referință” înseamnă, în ceea ce privește un operator care a început să își desfășoare activitatea în Comunitate după **1 ianuarie 2008**, primul an calendaristic de funcționare; în toate celelalte cazuri, înseamnă anul calendaristic care a început la **1 ianuarie 2008**.

Justification

Adaptation to the amendment in Article 3, subparagraph (b), point (r) and in Article 3b

Amendamentul 22
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 16

Articolul 25a alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive de reducere a impactului pe care îl au asupra schimbărilor climatice zborurile **care decolează din țara în cauză și aterizează pe teritoriul Comunității**, Comisia modifică prezenta directivă pentru a **prevedea ca zborurile care sosesc din țara în cauză să fie excluse din activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, începând din perioada următoare menționată la articolul 3b.**

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive de reducere a impactului pe care îl au asupra schimbărilor climatice zborurile, Comisia modifică prezenta directivă pentru a **evita o dublă înregistrare și pentru a garanta egalitatea de tratament.**

Justification

In case a third country adopts equivalent measures, the geographical scope of the Community emissions trading scheme should take into consideration the scope covered by the system put in place by the third country. Double counting may arise when both the Community emission trading scheme and the third country's have a scope covering to/from flights.

Amendamentul 23
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (B)
Anexa I alineatul (2a) (Directiva 2003/87/CE)

„Pentru anul 2011, sunt incluse în categoria activităților de transport aerian numai zborurile care pleacă și sosesc într-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile Tratatului. De la 1 ianuarie 2012, în această categorie sunt incluse toate zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică Tratatul”.

„De la 1 ianuarie 2012, în categoria activităților din sectorul aviației sunt incluse toate zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică Tratatul”.

Justification

To ensure a level of playing field, international flights should be covered from the start.

Amendamentul 24
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel litera (a) (Directiva 2003/87/CE)

(a) zborurile efectuate exclusiv pentru transportarea, în misiuni oficiale, a unui monarh în funcție și a rudelor sale apropiate, a șefilor de stat, a șefilor de guvern și a miniștrilor, cu condiția ca o astfel de situație să fie dovedită printr-un indicator adecvat privind statutul în planul de zbor;

eliminat

Justification

The public sector should be a positive example and not be in contrast to the expectation of the public. Some governments have already introduced a voluntary contribution to compensate greenhouse gas emissions caused by governmental flights.

Amendamentul 25

ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)

Anexa IV partea B subtitlul „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d” alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

Pentru cererile de alocare a cotelor în conformitate cu articolul 3d alineatul (1), volumul activităților de transport aerian se calculează în tone pe kilometru, după următoarea formulă:
tone-kilometri = distanța x sarcina utilă unde:

„distanță” înseamnă distanța **ortodromică** între aeroportul de plecare și cel de sosire și

„sarcină utilă” înseamnă masa totală a încărcăturii, a corespondenței și a pasagerilor transportați.

Pentru cererile de alocare a cotelor în conformitate cu articolul 3d alineatul (1), volumul activităților de transport aerian se calculează în tone pe kilometru, după următoarea formulă:
tone-kilometri = distanța x sarcina utilă unde:

„distanță” înseamnă **traieectoria normală de zbor** între aeroportul de plecare și cel de sosire și

„sarcină utilă” înseamnă masa totală a încărcăturii, a corespondenței și a pasagerilor transportați.

Justification

The benchmark refers to the great circle distance, which is the shortest distance between two points on the Earth's surface. However, actual flying paths often differ substantially from the Great Circle Distance due to air traffic congestion and airspace entry restrictions. These are factors lying outside the control of airline operators. Airline operators should not be penalised for additional emissions resulting from matters that are out of their control.

Amendamentul 26

ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)

Anexa IV partea B subtitlul „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
alineatele (3) și (4) (noi) (Directiva 2003/87/CE)

Activitatea exprimată în tone-kilometru se ajustează în mod proporțional în cazul în care transportul dintre două aeroporturi începe în cursul anului pentru care calculul este efectuat.

Nu se furnizează informații privind activitatea în cazul în care transportul dintre două aeroporturi încetează în cursul anului pentru care este efectuat calculul.

Justification

Since these data are required two years in advance of the actual allocation for a period, it is necessary to appropriately account for new services established and terminated during the year when applying for allowances.

Amendamentul 27
ANEXĂ PUNCTUL 3 LITERA (B)

Anexa V partea B punctul 14 alineatul (1a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(ba) Instituțiile europene și statele membre se asigură că metodele care urmează să fie aplicate de verificatori sunt armonizate înainte de aplicarea directivei și puse în practică în mod uniform.

Justification

The work of the national verifiers should be carried out uniformly, in order to avoid distortion of competition between airlines.

Amendment 28
ANEXĂ PUNCTUL 3 LITERA (B)

Anexa V partea B punctul 16a (nou) (Directiva 2003/87/CE)

16a. Instituțiile europene și statele membre se asigură că metodele care urmează să fie aplicate de verificator sunt armonizate înainte de aplicarea directivei și puse în practică în mod uniform.

Justification

The work of the national verifiers should be carried out uniformly, in order to avoid distortion of competition between airlines.

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Directivei 2003/87/CE în vederea includerii activităților aeriene în sistemul comunitar de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră
Referințe	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)
Comisia competentă în fond	ENVI
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ITRE 1.2.2007
Raportor pentru aviz Data numirii	Silvia Ciornei 12.4.2007
Examinare în comisie	25.6.2007
Data adoptării	13.9.2007
Rezultatul votului final	+: 26 -: 16 0: 2
Membri titulari prezenți la votul final	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto
Membri supleanți prezenți la votul final	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Joan Calabuig Rull, Manuel António dos Santos, Neena Gill, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Vittorio Prodi, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen, Peter Skinner, Silvia-Adriana Țicău
Membri supleanți (articolul 178 alineatul (2)) prezenți la votul final	Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Hans-Peter Mayer, Sepp Kusstatscher, Thomas Mann

21.9.2007

AVIZUL COMISIEI PENTRU TRANSPORT ȘI TURISM

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității.
(COM(2006)0818 – C6-0011/2207 – 2006/0304(COD))

Raportor pentru aviz (*): Georg Jarzembowski

(*): Procedura comisiilor asociate – articolul 47 din Regulamentul de procedură

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

I. Brief description of the Commission proposal

The main elements of the Commission proposal are as follows:

- from 2011, all flights between Community airports are to be subject to the Community's existing emissions trading system and from 2012 so are third-country flights from third countries which depart from or arrive at a Community airport;
- the aggregate quantity of the allowances is to be determined on the basis of 'historical aviation emissions' in the years 2004 to 2006;
- initially, the greater part of the aggregate quantity is to be allocated free of charge on the basis of tonne-kilometre data, the remainder is to be auctioned by means of a procedure which has yet to be defined;
- government flights and military, customs and police flights are to be excluded from incorporation into the emissions trading scheme.

II. Public hearing by the Transport Committee

On 27 June 2007 a public hearing was held with the following experts:

- Mrs Marianne Klingbeil, DG Environment, European Commission,
- Mr Ulrich Schulte-Strathaus, Association of European Airlines,
- Mr Andrew B. Steinberg, Deputy Secretary of Transportation of the USA for Aviation

- and International Relations,
- Mr François Gayet, European Aerospace and Defence Association,
 - Mr Dieter Kaden, Deutsche Flugsicherung (air traffic control organisation),
 - Mr Sven Harmeling, Germanwatch,
 - and Mr Mike Ambrose, Director-General of the Association of European Regional Airlines, who presented a new impact assessment.

III. Opinion of the draftsman

Your draftsman proposes 40 amendments, which arise from the public hearing and from discussions with other experts in the area concerned. They also take into account the impact assessment presented, which emphatically demonstrates that the effects of introducing emissions trading for aviation activities which would arise from the Commission proposal submitted would place a considerable burden on airlines and ultimately on consumers. It should also be kept in mind that overall emissions from aviation make up only a maximum of 3% of overall carbon dioxide emissions.

As draftsman for the Committee on Transport and Tourism I have been guided in preparing my opinion by the following two basic considerations:

- a. In its resolution of 4 July 2006 the European Parliament recognised that 'emissions trading has the potential to play a role as part of a comprehensive package of measures to address the climate impact of aviation, provided it is appropriately designed'.
- b. the inclusion of aviation activities in emissions trading should be done in such a way as to ensure it is in line with the Lisbon Strategy of the European Union and also with the objectives both of the European Environmental Policy and the Sustainable European Transport and Tourism Policy.

The following fundamental changes followed from this:

1. on the scope

As Parliament rightly decided in 2006, the inclusion of aviation activities in emissions trading should be introduced at the same time for flights within the European Union and for flights to or from a third country, inter alia to prevent distortion of competition between airlines and airports.

Your draftsman proposes that 1 January 2012 be taken as the starting date, since this date firstly takes account of the beginning of the post-Kyoto period and secondly affords the Member States, third countries and the airlines the time needed to make all necessary preparations.

He also points out that contrary to the announcements by third countries, in particular the USA, the inclusion in the European emissions trading scheme of aircraft from third countries which depart from or arrive at Community airports is legally admissible.

2. on the fixing of the total quantity of the allowances to be issued

Your draftsman follows the argument of the European Commission that the first exercise to fix the total quantity of the allowances to be issued to airlines should be free of charge. It is therefore logical to take the more recent period 2007 - 2009 into account as the basis for assessment and to take 110% of the sum of these historical aviation emissions as the basis for the year 2012.

3. on the methods of allocation of allowances

Since the initial allocation of allowances to existing airlines should be free of charge, it is only necessary to provide for an auction of 20% of allowances for new airlines.

Furthermore, the allocation of allowances should be based on aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK') rather than on the concrete number of passengers and quantity of freight carried by an aircraft ('revenue tonne kilometre - RTK'). A fundamental objective of the European Union is to maintain and strengthen the territorial cohesion of the Union. Only by calculating aircraft capacity can the risk be ruled out that a regular air service - even with aircraft which are not full to capacity - to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened and that the short- and medium-haul flights within the EU will be made disproportionately more expensive.

AMENDAMENTE

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

Text propus de Comisie¹

Amendamentele Parlamentului

Amendamentul 1 CONSIDERENTUL 8A (nou)

(8a) În afară de sistemul de comercializare a cotelor de emisie, mai există un potențial considerabil pentru reducerea emisiilor provocate de sectorul aviației prin intermediul ameliorărilor tehnologice și de funcționare, precum și, în special, prin intermediul unei evoluții în exploatarea navelor aeriene și a aeroporturilor; astfel de evoluții trebuie să fie promovate într-o mai mare măsură decât în trecut;

Justificare

A comprehensible and credible emission reduction strategy should not only refer to emissions trading, but also include all technological and operational options, especially since these offer greater potential for cuts.

Amendamentul 2 CONSIDERENTUL 8B (nou)

(8b) Cercetarea și dezvoltarea tehnologică reprezintă aspectele centrale ale inovării și ale unor performanțe mai bune. Comunitatea ar trebui să continue să sprijine în mod susținut activitatea ACARE (Consiliul consultativ pentru cercetare în domeniul aeronauticii în Europa) și, în special, programul de cercetare strategică

¹ JO C ... /Nepublicate încă în JO.

al acestuia (PCS), care stabilește obiective de reducere, până în 2020, cu 50% a emisiilor de dioxid de carbon pe kilometru pasager și cu 80% a emisiilor de oxizi de azot provocate de sectorul transportului aerian.

Justificare

A sound aviation climate change policy should not comprise economic instruments alone. Many existing instruments are already being used to mitigate the environmental impact of aviation and hence to influence its contribution to climate change. A properly designed and implemented ETS may complement the large battery of existing tried, tested and efficient tools. Whilst the Commission itself refers to "a comprehensive package of measures", it fails to mention the other elements of that package.

Amendamentul 3
CONSIDERENTUL 8C (nou)

(8c) O gestionare a traficului aerian mai eficientă poate conduce la diminuarea consumului de carburant cu până la 12 % și poate contribui, astfel, la reducerea emisiilor de CO₂. Prin urmare, proiectele „Cerul unic european” și SESAR ar trebui puse în aplicare cât mai repede și cât mai eficient posibil. Este de datoria, în special a instituțiilor comunitare și a statelor membre, să întreprindă acțiuni neîntârziate și ferme, consultând îndeaproape utilizatorii spațiului aerian implicați, în vederea stabilirii unor blocuri de spațiu aerian funcționale, a unor blocuri de spațiu aerian flexibile și a unei utilizări flexibile a spațiului aerian. În acest sens, este necesară, de asemenea, susținerea programului AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) inițiat de Uniunea Europeană și Administrația Federală a Aviației a Statelor Unite.

Justificare

Including aviation in the ETS is part of an overall European policy to reduce CO₂ emissions in general and those in the aviation sector in particular. The two complementary aspects of the policy of including aviation in the ETS system are the 'Clean Sky' technological initiative and the Single European Sky project, together with improved air traffic management through

the SESAR project. The AIRE initiative is also to be welcomed, since its benefits in curbing CO₂ emissions will extend beyond the European Union, given that it is a joint initiative with the United States.

Amendamentul 4
CONSIDERENTUL 8D (nou)

(8d) Cercetarea și tehnologia reprezintă aspectele centrale ale inovării și ale realizării de noi reduceri în emisiile sectorului aviației. Constructorii de avioane și de sisteme de propulsie, precum și producătorii de combustibili sunt îndemnați să cerceteze și să aplice, în domeniile lor de activitate, modificări care să reducă semnificativ efectele transportului aerian asupra climei. Instituțiile comunitare trebuie să sprijine în continuare, în Al șaptelea program-cadru pentru cercetare (PC7), Inițiativa tehnologică comună (ITC) „Cer curat”, obiectivul căreia este să reducă radical impactul transportului aerian asupra mediului.

Justificare

Substantial cuts in emissions can also be achieved by changes in aircraft design - for example in the materials used - and in engine construction, as well as by the use of alternative fuels.

Amendamentul 5
CONSIDERENTUL 9A (nou)

(9a) Comercializarea cotelor de emisie poate fi privită, în toate cazurile, ca cel mai adecvat instrument de reducere a impactului sectorului aviației asupra climei. Aplicarea acestuia în cadrul sectorului aviației elimină necesitatea introducerii unor măsuri suplimentare, cum ar fi taxe și impozite, al căror efect pozitiv asupra mediului nu a fost demonstrat în mod clar, dar ale căror efecte economice negative sunt semnificative.

Justificare

In thus assessing emissions trading as the most suitable measure to take, the European Institutions are following the analysis done by the International Civil Aviation Organisation (ICAO).

Amendamentul 6
CONSIDERENTUL 9B (nou)

(9b) După adoptarea prezentei directive, Comisia ar trebui să monitorizeze progresele înregistrate de sectorul aviației în ceea ce privește diminuarea impactului acestuia asupra climei. În cazul în care includerea activităților de transport aerian în sistemul comunitar se dovedește a fi insuficientă pentru inversarea tendinței actuale de creștere a emisiilor, Comisia ar trebui să propună măsuri suplimentare ca parte integrantă a unui pachet cuprinzător care să abordeze problema impactului sectorului aviației asupra climei.

Justificare

The proposal to include aviation activities in the EU ETS aims to reduce the impact of the sector on climate. The impact assessment shows that emissions from aviation will continue to grow in the future. As the European Commission mentions in the Proposal, "if this continues, there is a risk that growth in the Community's share of international aviation emissions could by 2012 offset more than a quarter of the environmental benefits of the reductions required by the Community's target under the Kyoto Protocol." Given this, the Commission should monitor the progress achieved with this Proposal in reversing.

Amendamentul 7
CONSIDERENTUL 11

(11) Începând cu 2011, emisiile provenind de la zborurile între aeroporturile comunitare ar trebui să fie incluse în sistemul comunitar. Începând cu 2012, acesta trebuie să includă și emisiile provenite de la toate zborurile de sosire și de plecare din Comunitate. Astfel, sistemul comunitar poate servi drept model pentru extinderea sistemului la nivel internațional. În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului pe care îl au zborurile

(11) Începând cu 2012, sistemul comunitar trebuie să includă și emisiile provenite de la toate zborurile de sosire și de plecare din Comunitate. În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului pe care îl au zborurile către un aeroport comunitar din respectiva țară asupra climei cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive, domeniul de aplicare a sistemului comunitar ar trebui modificat astfel încât să excludă zborurile din țara în cauză, cu

către un aeroport comunitar din respectiva țară asupra climei cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive, domeniul de aplicare a sistemului comunitar ar trebui modificat astfel încât să excludă zborurile de sosire din țara în cauză **în Comunitate**.

condiția să fie garantată egalitatea de tratament al companiilor aeriene europene și al companiilor aeriene ale țării terțe în cauză.

Justificare

The European Parliament decided in 2006 that the emissions trading scheme must be introduced on the same date for European airlines and third-country airlines. This date should be 2012 since on the one hand it will enable the introduction of the measure to proceed smoothly in the European Union and on the other hand it will afford a good opportunity for third countries to introduce equivalent schemes by that date. In consequence, the scope of the Community scheme should be changed. Account should be taken of the decisions which the ICAO is expected to take at its conference in September 2007.

Amendamentul 8 CONSIDERENTUL 12

(12) Sectorul aviației are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al **sectorului aviației** este, în prezent, **cu între două și patru ori** mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor *cirrus*. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției și, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. În așteptarea progreselor viitoare ale științei care să identifice un sistem adecvat de măsurare pentru compararea diverselor tipuri de impact, este necesară o abordare pragmatică și precaută. Emisiile de oxizi de

(12) Sectorul aviației are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al **tuturor emisiilor provenind dintr-un anumit sector** este, în prezent, mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut **și a recomandat să nu se folosească niciun coeficient la măsurarea acestor efecte**. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor *cirus*. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției și, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. În așteptarea progreselor viitoare ale științei care să identifice un sistem adecvat de măsurare

azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie prezentată de Comisie.

pentru compararea diverselor tipuri de impact, este necesară o abordare pragmatică și precaută. Emisiile de oxizi de azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie prezentată de Comisie.

Justificare

Aviation should be treated in the same way as other sectors and the latest report of the Intergovernmental Panel from 2007 should be taken into account.

Amendamentul 9 CONSIDERENTUL 13

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave, un anumit număr de cote se va aloca **prin licitație**, în conformitate cu normele ce urmează să fie dezvoltate de Comisie. Operatorii aerieni care își încetează activitatea **vor continua să primească cote până la sfârșitul perioadei** pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit.

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată, **care să vizeze în mod explicit proporția de cote alocate cu titlu gratuit, proporția de cote alocate prin licitație și proporția de cote care vor fi păstrate ca rezervă**. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave, un anumit număr de cote **nu** se va aloca, **ci se va păstra ca rezervă**, în conformitate cu normele ce urmează să fie dezvoltate de Comisie. Operatorii aerieni care își încetează activitatea **înainte de sfârșitul perioadei** pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit **ar trebui să-și predea cotele nefolosite, care ar trebui de asemenea păstrate ca rezervă**.

Justificare

More precise wording. It is the first occurrence of the terms "auction" and "reserve", ensuring a more comprehensive lecture of the following recitals. The method of the reserve is in use in many Member States, therefore there is no reason for not being used for the aviation sector. Unused allowances from aircraft operators ceasing activities could be also used for ensuring access on the market for new comers.

Amendamentul 10 CONSIDERENTUL 13A (nou)

(13a) Contribuția sectorului aviației la reducerea emisiilor de CO2 la scară mondială presupune un efort similar celor solicitate altor sectoare comparabile din statele membre. Pentru fiecare perioadă de

angajament din cadrul sistemului UE, în care va fi inclus sectorul aviației, și în funcție de perioada de referință utilizată pentru sectorul aviației pe durata perioadei de angajament respective, obiectivul atribuit acestui sector ar trebui fixat în funcție de eforturile medii solicitate tuturor celorlalte sectoare ce conțin surse fixe din toate statele membre.

Justificare

The effort made by each sector is measured by the ratio between its needs for the commitment period and the target assigned to it. It is not represented by the level reached by the sector in question at a given date. The objectives set for aviation must be somewhere in the vicinity of the average for all the sectors in all states and its value will depend on the reference period chosen for the commitment period in question. That is why the threshold percentages should be reviewed for each commitment period.

Amendamentul 11
CONSIDERENTUL 18

(18) *Organizația europeană pentru siguranța navigației aeriene (Eurocontrol) poate* deține informații care ar putea ajuta statele membre sau Comisia în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul prezentei directive.

(18) *Unele organizații specializate ar putea* deține informații ***privind traficul aerian*** care ar putea ajuta statele membre sau Comisia în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul prezentei directive.

Justificare

Eurocontrol is able to provide air traffic information to Member States, but it is not the only one body capable of doing so. For example, civil aviation administrations receive air traffic information from airports and pass it on to the ICAO. No organisation can exempt a Member State from its obligations. No organisation other than the aircraft operators has information on emissions.

Amendamentul 12
CONSIDERENTUL 21

(21) Comisia ar trebui să aibă, în special, competența de a adopta măsuri privind licitarea cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit și de a modifica activitățile de transport aerian prevăzute în anexa 1, în cazul în care o țară terță introduce măsuri de reducere a impactului sectorului aviației

(21) Comisia ar trebui să aibă, în special, competența de a adopta măsuri privind licitarea cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, ***de a stabili norme de alocare a cotelor din rezerva europeană pentru noii operatori de aeronave*** și de a modifica activitățile de transport aerian prevăzute în

asupra schimbărilor climatice. Deoarece au un domeniu general de aplicare și sunt concepute pentru a modifica elemente neesențiale din prezenta directivă și pentru a completa prezenta directivă prin adăugarea sau modificarea unor elemente noi neesențiale, aceste măsuri trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

anexa 1, în cazul în care o țară terță introduce măsuri de reducere a impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice. Deoarece au un domeniu general de aplicare și sunt concepute pentru a modifica elemente neesențiale din prezenta directivă și pentru a completa prezenta directivă prin adăugarea sau modificarea unor elemente noi neesențiale, aceste măsuri trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

Justificare

More precise wording, in accordance to the amendment at the recital 13.

Amendamentul 13 ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B) Articolul 3 litera (o) (Directiva 2003/87/CE)

„(o) «operator de aeronavă» este persoana care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1 sau, în cazul în care **operatorul** nu este cunoscut **sau identificat de proprietarul aeronavei**, proprietarul aeronavei;

„(o) «operator de aeronavă» este persoana **sau entitatea identificată prin codul său OACI** care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1 sau, în cazul în care **codul OACI** nu este cunoscut, **titularul certificatului de operator aerian (COE) sau** proprietarul aeronavei;

Justificare

Details of the aircraft operator alone do not serve to identify a person or a body.

Amendamentul 14 ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B) Articolul 3 litera (r) (Directiva 2003/87/CE)

(r) «emisiile istorice din sectorul aviației» reprezintă media emisiilor anuale din anii calendaristici **2004, 2005 și 2006**, provenite de la aeronavele care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1.”

(r) «emisiile istorice din sectorul aviației» reprezintă media emisiilor anuale din anii calendaristici **2007, 2008 și 2009**, provenite de la aeronavele care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1.”

Justificare

The years 2007 to 2009 should be taken as the reference period, firstly to provide a realistic and recent basis, especially for the new Member States, for the initial introduction of emissions trading, and secondly to guarantee a harmonised and verifiable set of data as a basis.

Amendamentul 15

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3b alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

1. În perioada 1 ianuarie **2011** – 31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu **100%** din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației pentru fiecare an.

(1.) În perioada 1 ianuarie **2012** – 31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu **110 %** din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației pentru fiecare an.

Justificare

The higher percentage in paragraph 1 should allow a moderate increase in air traffic without additional costs, to the benefit of citizens' mobility, freight transport and tourism.

Amendamentul 16

ARTICOLUL 1 PUNCTUL (3)

Articolul 3b alineatul (2) (Directiva 2003/87/CE)

2. În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu **100%** din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

(2.) În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, **și în fiecare perioadă ulterioară**, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu **110 %** din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

Justificare

The higher percentage in paragraph 2 should allow a moderate increase in air traffic without additional costs, to the benefit of citizens' mobility, freight transport and tourism.

Amendamentul 17

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3b alineatul (3a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(3a.) Pentru perioada menționată la articolul 11 alineatul (2) și pentru fiecare perioadă ulterioară, se constituie o rezervă pentru a asigura accesul la cote al noilor operatori de pe piață. Mărimea rezervei este determinată de numărul preconizat de noi operatori de aeronave și de numărul preconizat de tone-kilometri, înmulțit cu indicatorul și cu numărul de ani din perioada în cauză.

Justificare

A reserve established on an EU-wide basis should be available for new airlines or for those increasing their capacity.

Amendamentul 18

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (1) (Directiva 2003/87/CE)

1. Un **anumit** procent de cote va fi licitat în perioada menționată la articolul 3b alineatul (1). **Acest procent va corespunde procentului mediu propus de statele membre, care include licitarea în cadrul planurilor naționale de alocare pentru perioada în cauză, în conformitate cu capitolul III.**

(1.) Un procent de **20% din** cote va fi licitat în perioada menționată la articolul 3b alineatul (1). **Celelalte cote vor fi alocate gratuit.**

Justificare

The percentage of allocations to be auctioned should be clearly defined at the outset for all concerned. Since the auctioning of allowances is essentially intended to facilitate market access for new aircraft operators, the percentage should be fixed at 20 per cent.

Amendamentul 19

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (2) (Directiva 2003/87/CE)

2. Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat **va ține seama de** revizuirea generală a prezentei directive.

(2.) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat **în conformitate cu alineatul (1) poate fi modificat la** revizuirea generală a prezentei directive.

Justificare

The percentage of allocations to be auctioned may be amended in the general review of this Directive, but does not have to be.

Amendamentul 20

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (3) primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

3. Comisia va adopta un regulament care să conțină dispoziții detaliate privind licitarea, de către statele membre, a cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, **în conformitate cu alineatele (1) și (2). Numărul de cote care urmează să fie licitate în fiecare perioadă de către fiecare stat membru vor fi proporționale cu partea ce îi revine statului în cauză din numărul total de emisii ale sectorului aviației pentru toate statele membre, pentru anul de referință, comunicate în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) și verificate în conformitate cu articolul 15. Pentru perioada menționată la articolul 3b alineatul (1), anul de referință este 2010, iar pentru fiecare perioadă ulterioară menționată la articolul 3b, anul de referință este anul calendaristic care se încheie cu 24 luni înainte de începerea perioadei care face obiectul licitației.**

(3.) Comisia va adopta un regulament care să conțină dispoziții detaliate privind licitarea, de către statele membre, a cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit.

Justificare

See justification for the amendments to Article 3c, paragraphs 1 and 2

Amendamentul 21

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (3a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

(3a.) Regulamentul conține, de asemenea, dispoziții detaliate privind crearea unei rezerve de cote europene. Procentajul de cote care trebuie păstrat, pentru fiecare perioadă, ca rezervă pentru potențialii operatori de aeronave noi este stabilit de Comisie ținând seama de studiile privind

evoluția probabilă a pieței, efectuate de organisme competente.

Justificare

In accordance to the modification suggested by the amendment to the recital 13 and passim.

Amendamentul 22
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3c alineatul (4) (Directiva 2003/87/CE)

4. Veniturile obținute în urma licitării cotelor în conformitate cu alineatul (3) se folosesc pentru limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră, **adaptarea la impactul schimbărilor climatice, finanțarea cercetării și dezvoltării în vederea limitării și adaptării și acoperirea cheltuielilor statului membru responsabil legate de prezenta directivă. Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în temeiul prezentului alineat.**

(4.) Veniturile obținute în urma licitării cotelor în conformitate cu alineatul (3) se folosesc, **prin intermediul unei noi linii în bugetul UE, special creată pentru finanțarea cercetării și dezvoltării**, pentru limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră **și pentru combaterea efectelor negative în ceea ce privește schimbările climatice, în mod special în acele zone ale lumii care sunt afectate cel mai mult de încălzirea globală - mai ales Africa și, în general, țările cel mai puțin dezvoltate.**

Justificare

Auction revenue should as much as possible be used to mitigate CO2 emissions and especially to help combat the negative effect on those parts of the world who are facing the greatest impact.

Amendamentul 23
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3d alineatul (3) litera (ca) (nouă) (Directiva 2003/87/CE)

(ca) procentajul de cote pentru crearea rezervei europene pentru noii operatori de aeronave, pentru fiecare perioadă, astfel cum este prevăzut la articolul 3b.

Justificare

In accordance to the modification suggested by the amendments to the recital 13, and passim.

Amendamentul 24
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3d alineatul (5) (Directiva 2003/87/CE)

5. Până la 28 februarie **2011** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil va elibera, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv.

(5.) Până la 28 februarie **2012** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil va elibera, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv.

Justificare

Adaptation to the amendment in Article 3b

Amendamentul 25

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 6

Articolul 11a alineatul (1a) primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

„(1a) Sub rezerva alineatului (3), în timpul fiecărei perioade menționate la articolul 3b, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească CER și ERU din activitățile de *proiectare*, până la un anumit procent din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în conformitate cu articolul 12 alineatul (2a); acest procent reprezintă media dintre procente specificate de statele membre pentru perioada în cauză, în conformitate cu alineatul (1).

„(1a) Sub rezerva alineatului (3), în timpul fiecărei perioade menționate la articolul 3b, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească CER și ERU din activitățile de *proiect*, până la un anumit procent din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în conformitate cu articolul 12 alineatul (2a); acest procent reprezintă **valoarea dublă a mediei** dintre procente specificate de statele membre pentru perioada în cauză, în conformitate cu alineatul (1).

Justificare

Adaptation to the special circumstances applying to aviation

Amendamentul 26

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 10

Articolul 14 alineatul (3) punctul (ii) (Directiva 2003/87/CE)

(ii) cuvintele „instalației în cauză de pe parcursul fiecărui an calendaristic” se înlocuiesc cu „din cursul fiecărui an calendaristic, de la instalația sau, de la 1 ianuarie **2010**, de la aeronava pe care o operează”.

(ii) cuvintele „instalației în cauză de pe parcursul fiecărui an calendaristic” se înlocuiesc cu „din cursul fiecărui an calendaristic, de la instalația sau, de la 1 ianuarie **2011**, de la aeronava pe care o operează”.

Justificare

Adaptation to the amendment in Article 3b

Amendamentul 27
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 13
Articolul 18a alineatul (3) (Directiva 2003/87/CE)

3. În sensul alineatului (1), „an de referință” înseamnă, în ceea ce privește un operator care a început să își desfășoare activitatea în Comunitate după 1 ianuarie **2006**, primul an calendaristic de funcționare; în toate celelalte cazuri, înseamnă anul calendaristic care a început la 1 ianuarie **2006**.

(3.) În sensul alineatului (1), „an de referință” înseamnă, în ceea ce privește un operator care a început să își desfășoare activitatea în Comunitate după 1 ianuarie **2008**, primul an calendaristic de funcționare; în toate celelalte cazuri, înseamnă anul calendaristic care a început la 1 ianuarie **2008**.

Justificare

Adaptation to the amendment in Article 3, subparagraph (b), point (r) and in Article 3b

Amendamentul 28
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 13
Articolul 18b (Directiva 2003/87/CE)

Pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul *articolelor* 3b alineatul (4) și 18a, Comisia poate solicita asistența Eurocontrol și **poate încheia, în acest scop, orice acorduri corespunzătoare cu organizația în cauză.**”

Pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul *articolului* 3b alineatul (4) și *al articolului* 18a, Comisia poate solicita asistența Eurocontrol și **desemnează o organizație neutră căreia transportatorii aerieni să-i furnizeze datele direct.**”

Justificare

The airlines would prefer to supply the data concerning flights and consumption themselves; assistance by Eurocontrol is regarded as worthwhile in this connection.

Amendamentul 29
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 16
Articolul 25a alineatul (1) primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive de reducere a impactului **pe care îl au** asupra schimbărilor climatice **zborurile**

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive de reducere a impactului asupra schimbărilor climatice, Comisia modifică

care decolează din țara în cauză și aterizează pe teritoriul Comunității,
Comisia modifică prezenta directivă pentru a **prevedea ca zborurile care sosesc din țara în cauză să fie excluse din activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, începând din perioada următoare menționată la articolul 3b.**

prezenta directivă pentru a **evita taxarea dublă și pentru a garanta egalitatea de tratament.**

Justificare

Where third countries introduce equivalent schemes, double charging must be avoided when the Directive is amended.

Amendamentul 30
ANEXĂ PUNCTUL (1) LITERA (B)
Anexa I alineatul (2a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

„Pentru anul 2011, sunt incluse în categoria activităților de transport aerian numai zborurile care pleacă și sosesc într-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile Tratatului. De la 1 ianuarie 2012, în această categorie sunt incluse toate zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică Tratatul”.

„De la 1 ianuarie 2012, în această categorie sunt incluse toate zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică Tratatul, cu excepția zborurilor între o regiune ultraperiferică și spațiul european continental. Din motive de egalitate de tratament, operatorii de aeronave din Uniunea Europeană sunt incluși doar dacă sunt incluși și operatorii de aeronave din state terțe care oferă servicii de transport aerian în zona geografică respectivă.”

Justificare

As the European Parliament already decided in 2006 by a large majority, the emissions trading scheme must be introduced on the same date for European airlines and third-country airlines, inter alia in order to avoid distortion of competition between airlines and airports. The choice of 2012 will on the one hand enable the introduction of the measure to proceed smoothly for all concerned in the European Union - particularly in the new EU Member States - and will on the other hand afford a realistic opportunity for third countries to introduce equivalent schemes by that date.

Amendamentul 31
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)
Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă (a) (Directiva 2003/87/CE)

(a) zborurile efectuate exclusiv pentru transportarea, în misiuni oficiale, a unui monarh în funcție și a rudelor sale apropiate, a șefilor de stat, a șefilor de guvern și a miniștrilor, cu condiția ca o astfel de situație să fie dovedită printr-un indicator adecvat privind statutul în planul de zbor;

eliminată

Justificare

There is no apparent justification for special treatment of flights by Heads of State or Government, etc.

Amendamentul 32
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)
Anexa I alineatul (2b) (nou) tabel litera (b) (Directiva 2003/87/CE)

(b) zborurile militare efectuate de aeronave militare și zborurile poliției sau ale autorităților vamale, precum și zborurile de căutare și salvare autorizate de autoritatea competentă adecvată;

(b) aeronavele folosite în serviciile armatei, vămii și poliției, în operațiunile de căutare și salvare și în operațiunile de acordare a asistenței medicale și a asistenței în caz de dezastru autorizate de autoritatea competentă adecvată;

Justificare

This would ensure that the exemption covers aircraft chartered for use by the military and also in disaster relief.

Amendamentul 33
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)
Anexa I tabel litera (c) (Directiva 2003/87/CE)

(c) orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere menționate în anexa 2 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională din 1944;

eliminată

Justificare

Giving exemption of flights performed under visual flight rules could encourage operations of this kind to the detriment of air safety. The existing exemption for light aircraft already covers most of the flights performed under visual flight rules.

Amendamentul 34
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă (e) (Directiva 2003/87/CE)

(e) zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unui punctaj, în cazul personalului navigant, dacă sunt dovedite printr-o o observație adecvată în planul de zbor, cu condiția ca scopul zborului să nu fie transportul de pasageri și/sau de marfă **sau poziționarea sau transferul de aeronave;**

(e) zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unui punctaj, în cazul personalului navigant, dacă sunt dovedite printr-o observație adecvată în planul de zbor, cu condiția ca scopul zborului să nu fie transportul de pasageri și/sau de marfă;

Justificare

Positioning and ferrying of aircraft should be equated with training flights.

Amendamentul 35
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexă alineatul (2) tabel categorie nouă (f) (Directiva 2003/87/CE)

(f) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării **sau** testării echipamentelor **folosite sau destinate asistenței la sol pentru navigația aeriană, cu excepția zborurilor de poziționare efectuate de aeronava în cauză și**

(f) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării, testării **sau certificării navelor aeriene sau a** echipamentelor **folosite la sol, precum și în scopul transferului de nave aeriene noi și**

Justificare

Such flights should be equated with the flights referred to at (d) and (e).

Amendamentul 36
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă (g) (Directiva 2003/87/CE)

(g) zborurile efectuate de aeronave cu o greutate maximă autorizată la decolare mai mică de **5.700kg.**

(g) zborurile efectuate de aeronave cu o greutate maximă autorizată la decolare mai mică de **20.000 kg.**

Justificare

The threshold value should be increased to revert to the value originally planned by the Commission, since such aircraft produce less than 1% of aviation emissions and since their inclusion in the emissions trading scheme would cause a disproportionately heavy administrative burden for these small aircraft operators.

Amendamentul 37
ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)
Anexa IV partea B secțiunea „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

Pentru cererile de alocare a cotelor în conformitate cu articolul 3d alineatul (1), volumul activităților de transport aerian se calculează în tone pe kilometru, după următoarea formulă:

Pentru cererile de alocare a cotelor în conformitate cu articolul 3d alineatul (1), volumul activităților de transport aerian se calculează în tone pe kilometru **disponibile**, după următoarea formulă:

Justificare

In order to maintain and strengthen territorial cohesion in the European Union, the basis for the calculation model should not be the aircraft payload ('revenue tonne kilometre - RTK') but the aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK'). There would otherwise be a risk that in particular air services to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened. The same is true of short- and medium-haul flights within the EU.

Amendamentul 38
ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)
Anexa IV partea B secțiunea „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
al doilea paragraf (Directiva 2003/87/CE)

tone-kilometri = distanța x sarcina utilă

tone-kilometri **disponibile** = distanța x sarcina utilă

Justificare

In order to maintain and strengthen territorial cohesion in the European Union, the basis for the calculation model should not be the aircraft payload ('revenue tonne kilometre - RTK') but the aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK'). There would otherwise be a risk that in particular air services to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened. The same is true of short- and medium-haul flights within the EU.

Amendamentul 39
ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)
Anexa IV partea B secțiunea „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
al cincilea paragraf (Directiva 2003/87/CE)

„sarcină utilă” înseamnă masa totală a încărcăturii, a corespondenței și a pasagerilor **transportați**.

„sarcină utilă” înseamnă masa totală a încărcăturii, a corespondenței și a pasagerilor **pe care o poate transporta un avion**.

Justificare

In order to maintain and strengthen territorial cohesion in the European Union, the basis for the calculation model should not be the aircraft payload ('revenue tonne kilometre - RTK') but the aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK'). There would otherwise be a risk that in particular air services to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened. The same is true of short- and medium-haul flights within the EU.

Amendamentul 40

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (B)

Anexa IV partea B secțiunea „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d” al șaselea paragraf prima liniuță (Directiva 2003/87/CE)

- numărul de pasageri este numărul de **persoane aflate** la bord, cu excepția membrilor echipajului;

- numărul de pasageri este numărul de **locuri** la bord, cu excepția membrilor echipajului;

Justificare

In order to maintain and strengthen territorial cohesion in the European Union, the basis for the calculation model should not be the aircraft payload ('revenue tonne kilometre - RTK') but the aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK'). There would otherwise be a risk that in particular air services to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened. The same is true of short- and medium-haul flights within the EU.

Amendamentul 41

ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)

Anexa IV partea B secțiunea „Raportarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d” litera (B) prima liniuță (Directiva 2003/87/CE)

- **Numărul de zboruri pe pereche de aeroporturi;**

eliminată

Justificare

Reporting requirements should be limited to those which are objectively necessary.

Amendamentul 42
ANEXĂ PUNCTUL (2) LITERA (B)
Anexa IV partea B secțiunea „Raportarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
litera (B) a doua liniuță (Directiva 2003/87/CE)

- Numărul de călători-kilometru pe pereche de aeroporturi; **eliminată**

Justificare

Reporting requirements should be limited to those which are objectively necessary.

Amendamentul 43
ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)
Anexa IV partea B secțiunea „Raportarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
litera (B) a treia liniuță (Directiva 2003/87/CE)

- Numărul de tone-kilometru pe pereche de aeroporturi; **eliminată**

Justificare

Reporting requirements should be limited to those which are objectively necessary.

Amendamentul 44
ANEXĂ PUNCTUL 3 LITERA (B)
Anexa V partea B secțiunea „Dispoziții suplimentare privind verificarea rapoartelor de emisie
din sectorul aviației” alineatul 14 al doilea paragraf (nou) (Directiva 2003/87/CE)

* ***Instituțiile comunitare și statele membre garantează faptul că metodele folosite de verificatori sunt armonizate înainte de aplicarea directivei și că, în practică, sunt aplicate în mod uniform.***

Justificare

The work of the national verifiers should be carried out uniformly, inter alia in order to avoid distortion of competition between airlines.

Amendamentul 45
ANEXĂ PUNCTUL 3 LITERA (B)

Anexa V partea B secțiunea „Dispoziții suplimentare privind verificarea datelor tonă-kilometru prezentate în sensul articolului 3d alineatul (1)” alineatul 17 (nou) (Directiva 2003/87/CE)

Instituțiile comunitare și statele membre garantează faptul că metodele folosite de verificatori sunt armonizate înainte de aplicarea directivei și că, în practică, sunt aplicate în mod uniform.

Justificare

The work of the national verifiers should be carried out uniformly, inter alia in order to avoid distortion of competition between airlines.

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității			
Referințe	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)			
Comisia competentă în fond	ENVI			
Aviz emis de către Data anunțului în plen	TRAN 1.2.2007			
Cooperare consolidată - data anunțului în plen	24.5.2007			
Raportor pentru aviz Data numirii	Georg Jarzembowski 31.1.2007			
Examinare în comisie	5.6.2007	27.6.2007	27.8.2007	27.8.2007
	11.9.2007			
Data adoptării	11.9.2007			
Rezultatul votului final	+: -: 0:	25 5 11		
Membri titulari prezenți la votul final	Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowicki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle			
Membri supleanți prezenți la votul final	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Willem Schuth, Catherine Stihler, Ari Vatanen			
Membri supleanți [articolul 178 alineatul (2)] prezenți la votul final	Ralf Walter			

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Directivei 2003/87/CE în vederea includerii activităților aeriene în sistemul comunitar de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră			
Referințe	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)			
Data prezentării la PE	20.12.2006			
Comisia competentă în fond Data anunțului în plen	ENVI 1.2.2007			
Comisia (comisiile) sesizată(e) pentru avizare Data anunțului în plen	ECON 1.2.2007	ITRE 1.2.2007	IMCO 1.2.2007	TRAN 1.2.2007
Avize care nu au fost emise Data deciziei	IMCO 1.3.2007			
Comisie(i) asociată(e) Data anunțului în plen	ENVI 24.5.2007			
Raportor(i) Data numirii	Peter Liese 14.3.2007			
Examinare în comisie	2.5.2007	25.6.2007		
Data adoptării	2.10.2007			
Rezultatul votului final	+: -: 0:	54 1 0		
Membri titulari prezenți la votul final	Adamos Adamou, Liam Aylward, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Urszula Krupa, Peter Liese, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Amalia Sartori, Karin Scheele, Richard Seiber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott			
Membri supleanți prezenți la votul final	Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Gaľa, Umberto Guidoni, Karin Jöns, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Eluned Morgan, Renate Sommer, Bart Staes, Lambert van Nistelrooij			
Membri supleanți (articolul 178 alineatul (2)) prezenți la votul final	Pier Antonio Panzeri, Willi Piecyk			
Data depunerii	19.10.2007			