

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Document de ședință

A6-0220/2008

4.6.2008

*****II**

PROIECT DE RECOMANDARE PENTRU A DOUA LECTURĂ

referitoare la poziția comună a Consiliului în vederea adoptării directivei Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității (05058/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD))

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

Raportor: Peter Liese

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*. În cazul actelor de modificare, fragmentele preluate ca atare dintr-o dispoziție existentă pe care Parlamentul dorește să o modifice, dar pe care Comisia nu a modificat-o, sunt evidențiate cu caractere **aldine**. Eventualele eliminări ale unor astfel de fragmente sunt semnalate prin simbolul următor: [...]. Evidențierea cu caractere *cursive simple* este o indicație pentru serviciile tehnice, 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

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	6
EXPUNERE DE MOTIVE.....	39
PROCEDURĂ	44

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la poziția comună a Consiliului în vederea adoptării directivei Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității
(05058/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD))

(Procedura de codecizie: a doua lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere poziția comună a Consiliului (05058/2008 - C6-0177/2008),
 - având în vedere poziția sa în primă lectură¹ referitoare la propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM2006)0818),
 - având în vedere articolul 251 alineatul (2) din Tratatul CE,
 - având în vedere articolul 62 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere recomandarea pentru a doua lectură a Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (A6 0220/2008),
1. aprobă poziția comună astfel cum a fost modificată;
 2. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei poziția Parlamentului.

Amendamentul 1

**Poziția comună a Consiliului – act de modificare
Considerentul 5a (nou)**

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(5a) În februarie 2007, Parlamentul European a adoptat o rezoluție privind schimbările climatice în care făcea referire la obiectivul de a limita creșterea temperaturii medii globale la 2°C peste nivelurile preindustriale, în care îndeamnă UE să își mențină rolul important în negocierile pentru stabilirea unui cadru internațional privind schimbarea climatică pentru perioada

¹ Texte adoptate, 13.11.2007, P6_TA(2007)0505.

ulterioară anului 2012 și să propună obiective ambițioase în viitoarele discuții cu partenerii săi internaționali și sublinia necesitatea unui angajament pentru toate țările industrializate de a opera până în 2020 reduceri de 30% din nivelul total de emisii înregistrat în 1990, obiectivul fiind ca, până în 2050, să se opereze reduceri între 60 și 80%;

Justificare

The position of the European Parliament on climate change should be reflected in the recitals to the Directive..

Amendamentul 2

**Poziția comună a Consiliului – act de modificare
Considerentul 10a (nou)**

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(10a) 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 emisie pentru motoarele aeronavelor.

(am 2 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 2).

Amendamentul 3

**Poziția comună a Consiliului – act de modificare
Considerentul 11a (nou)**

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(11a) Pe lângă instrumentele economice, emisiile pot fi în mare măsură reduse și cu ajutorul unor îmbunătățiri tehnologice

și operaționale, care ar trebui în prezent să fie dezvoltate mai mult decât în trecut.

(am 3 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 3).

Amendamentul 4

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 11b (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(11b) 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 Single European Sky ATM Research („SESAR”) ar trebui puse în aplicare cât mai repede și cât mai eficient posibil. Este în special de datoria statelor membre și a Comunității 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 ale Americii.

(am 4 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 4).

Amendamentul 5

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 11c (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(11c) Cercetarea, dezvoltarea și tehnologia reprezintă aspectele centrale ale inovării și ale realizării de noi reduceri ale emisiilor în sectorul aviației. Constructorii de avioane și de motoare, 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. Comunitatea ar trebui să sprijine în continuare Inițiativa tehnologică comună (ITC) „Cer curat”, în cadrul celui de-al Șaptelea program-cadru pentru cercetare (PC7), 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.

(am 5 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 5).

Amendamentul 6

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 11d (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(11d) Subvențiile acordate aerodromurilor reprezintă uneori stimulente inoportune în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră. De aceea, Comisia trebuie să respecte pe deplin dreptul concurenței în vigoare.

(amendment 6 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 6). This amendment was a compromise that replaced a more demanding amendment by the rapporteur.

Amendamentul 7

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 13a (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(13a) Este necesară asigurarea unor condiții concurențiale echitabile pentru aerodromuri, pe de o parte, și pentru operatorii aerieni, pe de altă parte. De aceea, atât zborurile internaționale din și spre UE, cât și zborurile din interiorul UE ar trebui incluse de la bun început în sistemul comunitar.

(amendment 8 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 8). The idea of the same starting date for internal flights and intercontinental flights should be underlined because it is a key priority for Parliament and Council.

Amendamentul 8

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 14

Poziția comună a Consiliului

(14) Începând cu 2012, ar trebui să fie incluse emisiile provenite de la toate zborurile care aterizează și decolează de pe aerodromurile comunitare. *Astfel, sistemul comunitar poate servi drept model pentru aplicarea comercializării emisiilor la nivel mondial. În cazul în care o țară terță adoptă măsuri în vederea reducerii impactul climatic al zborurilor către Comunitate, Comisia ar trebui să ia în considerare opțiunile disponibile pentru a asigura o interacțiune optimă între sistemul comunitar și măsurile din țara în cauză, după consultarea prealabilă a țării respective.*

Amendamentul

(14) Începând cu **2011**, ar trebui să fie incluse emisiile provenite de la toate zborurile care aterizează și decolează de pe aerodromurile comunitare. *Schimbările climatice reprezintă un fenomen global, care necesită soluții globale. Comunitatea consideră că prezenta directivă constituie un prim pas înainte important. Părțile care nu sunt membre 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. Un prim pas către un acord global îl reprezintă unul sau mai multe acorduri bilaterale cu una sau cu mai multe părți terțe. Dacă UE 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

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 64, 71 and 9). It should be made much more clear than it is in the Common Position that Europe does not want to insist on a specific scheme but on the solution of the problem. The development in the United States (Lieberman-Warner Act) and statements of all presidential candidates) show that a bilateral agreement between the EU and the US is a real option.

Amendamentul 9

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 16

Poziția comună a Consiliului

(16) Aviația are un impact asupra climei la nivel global, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și de funingine. IPCC a estimat că impactul total al aviației este, în prezent, de două până la 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 impactul exclusiv al dioxidului de carbon. Cu toate acestea, niciuna 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 *se bazează* pe principiul precauției. ***Până la atingerea unor progrese viitoare ale științei***, toate efectele negative ale sectorului aviației ar trebui abordate într-un mod cât mai cuprinzător cu putință. ***Emisiile de oxizi de azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie propusă de Comisie în 2008.***

Amendamentul

(16) Aviația are un impact asupra climei la nivel global, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și de funingine. IPCC a estimat că impactul total al aviației este, în prezent, de două până la 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 impactul exclusiv al dioxidului de carbon. Cu toate acestea, niciuna 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, ***prin urmare*** toate efectele negative ale sectorului aviației ar trebui abordate într-un mod cât mai cuprinzător cu putință. ***Autoritățile de gestionare a traficului aerian ar trebui să pună în aplicare măsuri eficiente pentru a evita formarea dârelor de aburi condensați și a norilor cirrus, modificând profilul zborurilor, și anume asigurându-se că acestea nu intră în 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 managementul traficului aerian) 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.

(amendments 10 and 65 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 10 and 65). It is a key point for the European Parliament to address all climate impacts of aviation in an appropriate way.

Amendamentul 10

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 17a (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(17a) În ciuda dificultății, pentru operatorii de aeronave, de a trece la folosirea surselor 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 programul Uniunii în care va fi inclusă aviația și în funcție de perioada de referință utilizată pentru aviație în respectiva perioadă de angajament, obiectivul atribuit acestui sector ar trebui fixat în funcție de eforturile atribuite în medie tuturor celorlalte sectoare ale surselor fixe din toate statele membre.

(amendment 13 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 13).

Amendamentul 11

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 19

Poziția comună a Consiliului

(19) Aviația contribuie la impactul global al activităților umane asupra schimbărilor climatice și impactul asupra mediului al emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din aviație poate fi atenuat prin măsuri privind schimbările climatice în UE și în țările terțe și prin finanțarea cercetării și a dezvoltării în vederea limitării și a adaptării acestui impact. În conformitate cu principiul subsidiarității, deciziile privind chestiunile legate de cheltuielile publice naționale intră în competența statelor membre. Fără a aduce atingere acestui lucru, veniturile obținute în urma licitației cotelor, sau o sumă echivalentă acolo unde se impun principii bugetare superioare ale unui stat membru, precum principiile unității și universalității, ar trebui să fie utilizate în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, al adaptării la impactul schimbărilor climatice în UE și în țările terțe, al finanțării lucrărilor de cercetare și de dezvoltare în vederea atenuării schimbărilor climatice și a adaptării la acestea și pentru acoperirea costurilor de administrare a sistemului. De asemenea, ar putea fi incluse măsuri de încurajare a transportului care are un impact redus asupra mediului. Veniturile obținute în urma licitației ar trebui afectate în mod special finanțării contribuțiilor la Fondul mondial pentru eficiență energetică și energii regenerabile, precum și măsurilor de evitare a despăduririi și de facilitare a adaptării în țările în curs de dezvoltare. Dispozițiile prezentei directive referitoare la utilizarea veniturilor nu ar trebui să aducă atingere niciunei decizii privind destinația veniturilor rezultate din licitarea cotelor în contextul mai larg al

Amendamentul

(19) Aviația contribuie la impactul global al activităților umane asupra schimbărilor climatice. *Veniturile obținute în urma licitației 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 special în sectorul companiilor aeriene. Veniturile obținute în urma licitației ar trebui afectate în mod special finanțării contribuțiilor la Fondul mondial pentru eficiență energetică și energii regenerabile, precum și măsurilor de evitare a despăduririi *Pentru a reduce într-o oarecare măsură costurile pentru cetățeni, veniturile provenite din licitații ar trebui utilizate și pentru scăderea taxelor și impunerilor asupra mijloacelor de transport care nu afectează negativ clima, 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.*

Amendamentul 12

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 21

Poziția comună a Consiliului

(21) Pentru a spori rentabilitatea sistemului, operatorii de aeronave ar trebui să poată recurge, până la o anumită limită armonizată, la reduceri de emisii certificate (CER) și unități de reducere a emisiilor (ERU) din activitățile de proiectare, pentru a-și îndeplini obligațiile de restituire a cotelor. Folosirea CER și ERU ar trebui să fie compatibilă cu criteriile de acceptare privind utilizarea în cadrul sistemului de comercializare stabilit de prezenta directivă.

Amendamentul

(21) Pentru a spori rentabilitatea sistemului, operatorii de aeronave ar trebui să poată recurge la ***cotele acordate pentru anumite instalații în cadrul altor sectoare din sistemul de comercializare a cotelor de emisie, precum și*** la reduceri de emisii certificate (CER) și la unități de reducere a emisiilor (ERU) ***provenite*** din activitățile de proiectare, pentru a-și îndeplini obligațiile de restituire a cotelor. Folosirea CER și ERU ar trebui să fie compatibilă cu criteriile de acceptare privind utilizarea în cadrul sistemului de comercializare stabilit de prezenta directivă.

(amendment 15 adopted at first reading)

Justificare

Corresponds to amendment 15 adopted by Parliament at first reading.

Amendamentul 13

Poziția comună a Consiliului – act de modificare Considerentul 21a (nou)

Poziția comună a Consiliului

(21a) Ca efect al actualului sistem de comercializare a cotelor de emisie, sectoarele mari consumatoare de energie suportă deja o anumită presiune, datorită creșterii majore a prețurilor CO₂. Există un risc real de pierderi de carbon dacă va fi inclus în sistem un alt sector important, care trebuie să cumpere autorizații de

Amendamentul

emisie. Pentru a evita pierderile de carbon în sectoarele mari consumatoare de energie, cum ar fi industria cimentului, varului sau a oțelului, Comisia ar trebui să examineze diferitele variante posibile, cum ar fi stabilirea unor obiective sectoriale sau ajustările fiscale vamale și să publice un raport, înainte de finele anului 2008, privind modalitatea cea mai potrivită de soluționare a acestei probleme.

(amendment 16 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 16). In its proposal for the general review of the ETS from January 2008 the Commission announces a study and a proposal to avoid carbon leakage from energy-intensive industry for 2011. To give more security for investment, the analysis and the respective proposal need to be presented as soon as possible.

Amendamentul 14

**Poziția comună a Consiliului – act de modificare
Considerentul 23a (nou)**

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(23a) Pentru a asigura un tratament echitabil al operatorilor de aeronave, statele membre ar trebui să respecte norme armonizate pentru gestionarea operatorilor de aeronave aflate sub responsabilitatea lor, în conformitate cu orientările specifice ce urmează a fi elaborate de către Comisie.

(amendment 17 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 17).

Amendamentul 15

**Poziția comună a Consiliului – act de modificare
Considerentul 33a (nou)**

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(33a) 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.

(amendment 18 adopted at first reading)

Amendamentul 16

**Poziția comună a Consiliului – act de modificare
Articolul 1 – punctul 3 – litera b
Directiva 2003/87/EC
Articolul 3 litera o – (Directiva 2003/87/CE)**

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(o) «operator de aeronave» înseamnă persoana care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de aviație menționată în anexa I sau, în cazul în care respectiva persoană **nu este cunoscută sau identificată de proprietarul aeronavei**, proprietarul aeronavei;

(o) «operator de aeronave» 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 I sau, în cazul în care **codul OACI** nu este **cunoscut, titularul certificatului de operator aerian (COE) sau** proprietarul aeronavei. **Aceasta impune 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;**

(amendment 21 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 21).

Amendamentul 17

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3c – alineatul 1

Poziția comună a Consiliului

(1) În perioada 1 ianuarie **2012**–31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote care urmează să fie alocată operatorilor de aeronave este echivalentă cu **100%** din **emisiile** istorice din aviație.

Amendamentul

(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 **90% din suma emisiilor** istorice din aviație, **înmulțită cu doi**.

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 61 and 24).

Amendamentul 18

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3c – alineatul 2

Poziția comună a Consiliului

(2) În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, și, **dacă nu există nicio modificare în urma revizuirii menționate la articolul 30 alineatul (4)**, pentru fiecare perioadă ulterioară, cantitatea **totală** de cote care urmează să fie alocată operatorilor de aeronave este echivalentă cu **100% din suma emisiilor istorice din aviație, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză**.

Amendamentul

(2) În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, și pentru fiecare perioadă ulterioară, **cantitatea de cote pentru aviație emise anual scade într-un mod linear care corespunde obiectivului general de reducere aplicabil emisiilor incluse în sistemul de comercializare a cotelor de emisii în raport cu valoarea anuală fixată în conformitate cu alineatul (1)**.

(amendment 13 and 61 adopted at first reading)

Amendamentul 19

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3d – alineatul 1

Poziția comună a Consiliului

(1) Un procentaj de **10%** din cote este supus licitației în perioada menționată la articolul 3c alineatul (1).

Amendamentul

(1) Un procentaj de **25%** din cote este supus licitației în perioada menționată la articolul 3c alineatul (1).

(amendment 74 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 74). A higher percentage of auctioning is necessary to avoid distortion of competition. Even though it is a big improvement that allowances will be distributed not by national allocation plans but by benchmarks, every benchmark has advantages for some business models and disadvantages for other business models. A higher percentage of auctioning could balance this effect. A higher percentage of auctioning is also necessary to avoid windfall profits and to make tax cuts for environmental-friendly transport systems possible.

Amendamentul 20

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3d – alineatul 2

Poziția comună a Consiliului

(2) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat, menționat la alineatul (1), **poate fi** mărit, **în cadrul revizuirii generale a prezentei directive**.

Amendamentul

(2) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat, menționat la alineatul (1), **este** mărit **în conformitate cu nivelul maxim de licitare din alte sectoare**.

(amendments 75 and 87 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 75 and 87). A higher percentage of auctioning is necessary to avoid distortion of competition. Even though it is a big improvement that allowances will be distributed not by national allocation plans but by

benchmarks, every benchmark has advantages for some business models and disadvantages for other business models. A higher percentage of auctioning could balance this effect. A higher percentage of auctioning is also necessary to avoid windfall profits and to make tax cuts for environmental-friendly transport systems possible.

Amendamentul 21

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3d – alineatul 4

Poziția comună a Consiliului

(4) *Statelor membre le revine sarcina de a determina destinația veniturilor* obținute în urma licitării cotelor. *Aceste venituri ar trebui să fie utilizate pentru a face față schimbărilor climatice în UE și în țările terțe și pentru a acoperi cheltuielile statului membru de administrare efectuate în legătură cu prezenta directivă.*****

Amendamentul

(4) *Veniturile* obținute în urma licitării cotelor *se folosesc pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru 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 special în sectorul aviației, în vederea limitării și adaptării acestui impact. Pentru a reduce într-o oarecare măsură costurile pentru cetățeni, veniturile provenite din licitații sunt utilizate și pentru scăderea taxelor și impunerilor asupra mijloacelor de transport nedăunătoare climatului, cum ar fi trenurile și autobuzele. Veniturile obținute în urma licitației vor fi afectate în mod special finanțării contribuțiilor la Fondul mondial pentru eficiență energetică și energii regenerabile, precum și măsurilor de evitare a despăduririi. Respectiv veniturile pot, de asemenea, fi utilizate pentru 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.***

Justificare

The text seeks to find a compromise between amendments 11 and 20 on the one hand and amendment 52. It also seeks to accept the idea of the Council to especially mention the Global Energy Efficiency and Renewable Energy Fund and measures to avoid deforestation. This should not be controversial. That is why the Parliament should accept this idea from the Council's text.

Amendamentul 22

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3e – alineatul 5

Poziția comună a Consiliului

(5) Până la 28 februarie **2012** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru de administrare eliberează, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv în temeiul prezentului articol sau al articolului 3f.

Amendamentul

(5) Până la 28 februarie **2011** și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru de administrare eliberează, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv în temeiul prezentului articol sau al articolului 3f.

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading. The ENVI Committee proposed 2010. The urgency of limiting greenhouse gas emissions is even more evident than during the first reading.

Amendamentul 23

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3e – alineatul 5a (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(5a) În cazul fuziunilor sau absorbțiilor care implică mai mulți operatori de

aeronave în decursul unei perioade, cotele alocate sau achiziționate de aceștia revin noii entități. În cazul în care un operator de aeronave își încetează activitatea, statul membru de care aparține plasează cotele corespunzătoare pe piața secundară a cotelor. Ținând cont de rata generală de reducere a cotelor autorizate cota-parte rămasă disponibilă se licitează integral la începutul anului următor .

(am 34 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 34).

Amendamentul 24

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3e – alineatul 5b (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(5b) Pe baza experienței dobândite în perioada 2011-2012, Comisia face o propunere privind partea de permise de emisii de gaze cu efect de seră pe care sectorul aviației este autorizat să o achiziționeze de pe piața secundară a sistemelor mai mari de permise de emisii de gaze cu efect de seră.

(am 35 adopted at first reading)

Justificare

Corresponds to amendment 35 adopted by Parliament at first reading.

Amendamentul 25

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 4

Directiva 2003/87/CE

Articolul 3f – alineatul 1

Poziția comună a Consiliului

(1) Pentru fiecare perioadă menționată în articolul 3c alineatul (2), 3% din cantitatea totală de cote care urmează să fie alocată se atribuie unei rezerve speciale pentru operatorii de aeronave:

(a) care încep desfășurarea unei activități de aviație care se încadrează în anexa I după anul de monitorizare pentru care datele tonă-kilometru au fost prezentate în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) în privința unei perioade menționate la articolul 3c alineatul (2); *sau*

(b) ale căror date tonă-kilometru cresc anual în medie cu peste 18% între anul de monitorizare pentru care au fost prezentate datele tonă-kilometru în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) pentru perioada menționată la articolul 3c alineatul (2) și al doilea an calendaristic al acelei perioade;

a căror activitate *prevăzută la litera (a) sau a căror activitate suplimentară în conformitate cu litera (b)* nu este o continuare integrală sau parțială a unei activități de aviație desfășurată anterior de un alt operator de aeronave.

Amendamentul

(1) Pentru fiecare perioadă menționată în articolul 3c alineatul (2), 3 % din cantitatea totală de cote care urmează să fie alocată se atribuie unei rezerve speciale pentru operatorii de aeronave care încep desfășurarea unei activități de aviație care se încadrează în anexa I după anul de monitorizare pentru care datele tonă-kilometru au fost prezentate în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) în privința unei perioade menționate la articolul 3c alineatul (2) și a căror activitate prevăzută nu este o continuare integrală sau parțială a unei activități de aviație desfășurată anterior de un alt operator de aeronave.

Justificare

The provision introduced by the Council in its common position is counterproductive from an environmental point of view. It is not clear which operator will benefit from them. That is why

we propose to delete it.

Amendamentul 26

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 8

Directiva 2003/87/CE

Articolul 11a – alineatul 1a

Poziția comună a Consiliului

(1a) Sub rezerva alineatului (3), pe parcursul fiecăreia dintre perioadele menționate la articolul 3c, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească CER și ERU din activitățile de proiectare. ***Pe parcursul perioadei menționate la articolul 3c alineatul (1), operatorii de aeronave pot folosi CER și ERU, până la 15% din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în temeiul articolului 12 alineatul (2a).***

În ceea ce privește perioadele următoare, procentajul este stabilit în conformitate cu procedura privind determinarea utilizării CER și ERU din activitățile de proiectare, în cadrul revizuirii prezentei directive și luând în considerare evoluția regimului internațional privind schimbările climatice.

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

Amendamentul

(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); Comisia publică acest procent cu cel puțin șase luni înainte de începerea fiecărei perioade menționate la ***articolul 11 alineatul (2)***. ***Procentul din CER și ERU care poate fi utilizat în cadrul activităților din sectorul aviatic se revizuieste în paralel cu utilizarea CER și ERU în alte sectoare, în cadrul revizuirii sistemului de comercializare a cotelor de emisie.***

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading.

Amendamentul 27

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 10 – litera b

Directiva2003/87/CE

Articolul 12 – alineatul 2aa (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(2aa) 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 ridicat 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 emisii din aviație sau ERU sau CER, o permite unui operator de aeronavă să emită, se împarte la un factor de impact de 2.

(am 41 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 41).

Amendamentul 28

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 10 – litera b

Directiva2003/87/CE

Articolul 12 – alineatele 2ab - 2ad (noi)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(2ab) 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 date verificate privind tonele-kilometru pentru activitățile de transport aerian enumerate în anexa 1 și efectuate în anul calendaristic respectiv.

(2ac) 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 publică un obiectiv privind indicele de eficiență pentru 2010, 2015 și 2020, pe baza unei reduceri 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 de consum anual de combustibil al aeronavei.

(2ad) Pentru a respecta dispozițiile alineatului (2a) operatorilor de aeronave care, într-un an dat, au avut un indice de eficiență mai mare decât indicele de eficiență țintă calculat de Comisie pentru anul respectiv, li se solicită doar restituirea cotelor de emisie aferente aviației.

(am 42 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 42). It is very important to make sure the effect of the scheme is not only an economic transfer of money from the airline sector to other sectors but a real reduction of emissions in the airline sector and an improvement in efficiency.

Amendamentul 29

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Article 1 - point 10 - point (b)

Directiva2003/87/CE

Articolul 12 – alineatul 2ae (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(2ae) Luând în considerare angajamentul operatorilor de aeronave 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 obiectivului.

(am 42 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 42). It is very important to make sure the effect of the scheme is not only an economic transfer of money from the airline sector to other sectors but a real reduction of emissions in the airline sector and an improvement in efficiency.

Amendamentul 30

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 10 – litera b

Directiva2003/87/CE

Articolul 12 – alineatul 2af (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

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

(am 44 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 44). The scientific evidence

does not allow us today to include cirrus clouds in the emissions trading scheme, but as soon as science advances the effect should be included.

Amendamentul 31

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 15

Directiva 2003/87/CE

Articolul 18a – alineatul 3a (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(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.

(am 45 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 45).

Amendamentul 32

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 15

Directiva 2003/87/CE

Articolul 18b

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

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

(am 46 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 46).

Amendamentul 33

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 18

Directiva 2003/87/CE

Articolul 25a

Poziția comună a Consiliului

(1) În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului pe care îl au asupra schimbărilor climatice zborurile care decolează din țara în cauză și aterizează pe teritoriul Comunității, Comisia, după consultarea țării terțe și a statelor membre în cadrul comitetului menționat la articolul 23 alineatul (1), analizează opțiunile disponibile pentru a asigura o interacțiune optimă între sistemul comunitar și măsurile dispuse de țara în cauză.

După caz, Comisia poate adopta modificări pentru a exclude zborurile care sosesc din țara terță în cauză din activitățile de aviație enumerate în anexa I sau pentru a prevedea orice alte modificări la activitățile de aviație enumerate în anexa I care sunt impuse de un acord încheiat în conformitate cu al patrulea paragraf. Respectivele măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (3).

*Comisia poate propune Parlamentului European și Consiliului oricare alte modificări la prezenta directivă.
După caz, Comisia poate face*

Amendamentul

(1) Comunitatea și statele membre continuă să depună eforturi pentru a se ajunge la un acord cu privire la măsurile globale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenind din aviație. Acordurile bilaterale privind sistemul de comercializare a cotelor de emisie în aviație dintre UE și țări terțe sau grupuri de țări terțe ar putea reprezenta un prim pas spre un acord global. Atât înaintea, cât și în timpul punerii în aplicare a prezentei directive, Comisia este în permanență în contact cu părțile terțe. Dacă UE ajunge la un acord cu o parte terță asupra unui sistem comun sau dacă, în lumina acestor acorduri, se ajunge la un acord asupra unui sistem global, Comisia decide dacă sunt necesare amendamente la această directivă în cazul operatorilor de aeronavă.

(2) În oricare dintre cazuri Comisia, după consultarea cu o parte terță sau cu părțile terțe și cu statele membre care fac parte din Comisia la care face referire în articolul 23 alineatul (1), cântărește opțiunile disponibile pentru a permite existența unei interacțiuni optime între sistemul comunitar și alte sisteme, în special pentru a evita dubla impunere atunci când o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului schimbărilor climatice cauzate de aeronavele de dimensiuni mari care decolează din țara respectivă și aterizează în spațiul comunitar.

recomandări Consiliului în conformitate cu articolul 300 alineatul (1) din tratat privind începerea negocierilor în vederea încheierii unui acord cu țara terță în cauză.

(2) Comunitatea și statele membre continuă să depună eforturi pentru a se ajunge la un acord cu privire la măsurile globale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenind din aviație. Din perspectiva unui astfel de acord, Comisia analizează dacă sunt necesare modificări la prezenta directivă, luând în considerare că aceasta se aplică operatorilor de aeronave.

Justificare

The final goal of our activities is to get a global scheme. As a first step the European Union should agree with third countries on a common scheme. The development in the United States shows that this is a real option.

Amendamentul 34

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 20

Directiva 2003/87/CE

Articolul 30 – alineatul 4 – introducere

Poziția comună a Consiliului

(4) Până la 1 iunie **2015**, pe baza monitorizării și experienței dobândite în aplicarea prezentei directive, Comisia revizuieste funcționarea prezentei directive în ceea ce privește activitățile de aviație menționate în anexa I și, dacă este cazul, poate înainta propuneri. Comisia are în vedere în special:

Amendamentul

(4) Până la 1 iunie **2013**, pe baza monitorizării și experienței dobândite în aplicarea prezentei directive, Comisia revizuieste funcționarea prezentei directive în ce privește activitățile de transport aerian menționate în anexa 1 și, dacă este cazul, poate înainta propuneri **Parlamentului European și Consiliului în temeiul articolului 251 din Tratat.** Comisia are în vedere în special:

Justificare

The review should be presented earlier and any amendment should be dealt with under codecision procedure.

Amendamentul 35

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 20

Directiva 2003/87/CE

Articolul 30 – alineatul 4 – litera c

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(c) eficiența sistemului comunitar din punctul de vedere al protecției mediului și nivelul până la care ar trebui să fie redusă cantitatea totală a cotelor ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave conform articolului 3c, în funcție de obiectivele globale ale UE în ce privește reducerea emisiilor;

eliminat

Justificare

The extent to which the allowances should be reduced must be fixed in the directive already now..

Amendamentul 36

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 20

Directiva 2003/87/CE

Articolul 30 – alineatul 4 – litera d

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(d) impactul sistemului comunitar asupra sectorului aviației;

(d) impactul sistemului comunitar asupra sectorului aviației, în special asupra competitivității liniilor aeriene europene și a aerodromurilor europene în comparație, de exemplu, cu construirea de noduri de transport aerian în afara UE și cu posibilele scurgeri de carbon. În acest scop, Comisia examinează de asemenea posibilitatea de a include zboruri până la destinația finală a unui pasager, nu numai zborurile către nodurile de transport aerian;

Justificare

The impact of the competitiveness of European airports and airlines should be addressed in the review. If the scheme is limited to flights which start and land in Europe, some hubs for flights, for example, to Asia could have a competitive advantage. This is especially mentioned for Dubai. The Commission should examine if the passenger flying from, for example, Paris to Shanghai that uses the hub in the Emirates should not be subject to the obligations of the emissions trading scheme for the whole flight and not only for the flight from Paris to Dubai.

Amendamentul 37

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 1 – punctul 20

Directiva 2003/87/CE

Articolul 30 – alineatul 4 – litera i

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(i) impactul exceptării din sistem a anumitor zboruri efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public impuse în conformitate cu Regulamentul (CEE) 2408/92 din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare.*

eliminat

Amendamentul 38

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Articolul 2 – punctul 1 – paragraful 1

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive *până la ...* *. Acestea informează de îndată Comisia în acest sens.

1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive *în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive*. Acestea informează de îndată Comisia în acest sens.

JO: A se introduce data – 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive

Justificare

The urgency of addressing climate change becomes more and more clear, as for example outlined in the IPCC reports. This is why the transitional period should be as short as possible.

Amendamentul 39

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexă – punctul 1 – litera b

Directiva 2003/87/CE

Anexa I – alineatul 2 – paragraf nou

Poziția comună a Consiliului

Pentru anul 2012, toate zborurile care sosesc pe un aerodrom situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatul sau pleacă de pe un astfel de aerodrom sunt incluse.

Amendamentul

*De la 1 ianuarie 2011, în această categorie sunt incluse toate zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un **aerodrom** situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatul, **ținându-se seama de situația specială a zborurilor dintre regiunile ultraperiferice și zona europeană continentală.***

(am 78 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 78). The Council proposes to exclude some flights between outermost regions completely from this scheme. This is probably not effective enough for the outermost regions because it covers only a few flights and at the same time will make our scheme internationally easier to attack. That is why the Parliament's wording seems to be more appropriate

Amendamentul 40

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexă – punctul 1 – litera c

Directiva 2003/87/CE

Anexa I – alineatul 2 – tabel – categorie nouă – litera a

Poziția comună a Consiliului

(a) zborurile efectuate exclusiv pentru transportul unui monarh în funcție și al

Amendamentul

eliminat

rudelor sale apropiate, a șefilor de stat, al șefilor de guvern și al miniștrilor provenind din țări care nu sunt state membre, aflați în misiune oficială, cu condiția ca o astfel de situație să fie dovedită prin indicatorul corespunzător al statutului zborului în planul de zbor;

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 51).

Amendamentul 41

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexă – punctul 1 – litera c

Directiva 2003/87/CE

Anexa I – alineatul 2 – tabel – categorie nouă – litera b

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(b) zboruri militare efectuate cu aeronave militare și zboruri ale serviciilor de vamă și de poliție;

(b) zborurile militare efectuate de aeronave militare, 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;

(am 52 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 52).

Amendamentul 42

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexă – punctul 1 – litera c

Directiva 2003/87/CE

Anexa I – alineatul 2 – tabel – categorie nouă – litera ba (nouă)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(ba) zboruri efectuate în scopuri umanitare cu mandat din partea ONU sau a organizațiilor sale subsidiare și zborurile pentru asistență medicală de

urgență (AMU), dacă operatorul aeronavei a primit instrucțiuni să le întreprindă (de exemplu, din partea ONU) sau dacă acesta deține autorizația oficială necesară și anume licență de zbor pentru AMU, inclusă în certificatul de transport aerian;

(am 53 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 53).

Amendamentul 43

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexă – punctul 1 – litera c

Directiva 2003/87/CE

Anexa I – alineatul 2 – tabel – categorie nouă – litera d

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(d) orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere menționate în anexa 2 la Convenția de la Chicago;

eliminat

(am 54 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 54).

Amendamentul 44

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexă – punctul 1 – litera c

Directiva 2003/87/CE

Anexa I – alineatul 2 – tabel – categorie nouă – litera g

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(g) zboruri efectuate exclusiv în scopul verificării, al testării sau al certificării aeronavei sau a echipamentului de bord sau de sol;

(g) zborurile efectuate exclusiv în scopul cercetării științifice și în scopul verificării, testării, calificării și certificării aeronavelor, a echipamentului sau a

procedurilor de gestionare a traficului aerian, folosite la sol sau în aer; zborurile de transportare a aeronavelor noi, precum și zborurile 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, concesionare sau înțelegeri similare;

(ams 70 and 79 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendments 70 and 79). The exclusion of scientific flights is very important because most of these flights are done to reduce CO2 emissions.

Amendamentul 45

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexă – punctul 1 – litera c

Directiva 2003/87/CE

Anexa I – alineatul 2 – tabel – categorie nouă – litera i

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

(i) zborurile efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public impuse în conformitate cu Regulamentul (CEE) 2408/92 pe rutele din regiunile ultraperiferice, astfel cum sunt menționate la articolul 299 alineatul (2) din tratat, sau pe rutele unde capacitatea oferită nu depășește 30 000 de locuri pe an; precum și

eliminat

Justificare

If the European Union wants to include flights from third countries in its Emissions Trading Scheme (ETS), flights within outermost regions should not be exempted from the scheme since this would undermine the international credibility of the European ETS. The Parliament instead proposes to recognize the needs of outermost regions when distributing the revenues from auctioning and when distributing the allowances.

Amendamentul 46

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexa I – punctul 1 – litera c

Directiva 2003/87/CE

Anexa I – alineatul 2 – tabel – categorie nouă – litera j

Poziția comună a Consiliului

(j) zborurile, cu excepția zborurilor efectuate exclusiv pentru transportul, în misiuni oficiale, al unui monarh în funcție și al rudelor sale apropiate, al șefilor de stat, **al șefilor de guvern și al miniștrilor unui stat membru**, efectuate de un operator de transport aerian comercial **care efectuează în decurs de trei perioade consecutive de patru luni mai puțin de 243 zboruri pe perioadă, care, cu excepția acestei litere, s-ar încadra în această activitate.**

Amendamentul

(j) zborurile, cu excepția zborurilor efectuate exclusiv pentru transportul, în misiuni oficiale, unui monarh în funcție și al rudelor sale apropiate **și** al șefilor de stat, efectuate de un operator de transport aerian comercial **ale cărui emisii de dioxid de carbon sunt mai mici de 10 000 de tone pe parcursul unui an calendaristic.**

Justificare

The derogation should be in line with the environmental damage caused by the respective airlines.

Amendamentul 47

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexa I – punctul 2 – litera b

Directiva 2003/87/CE

Anexa IV – partea B – litera B – paragraful 4

Poziția comună a Consiliului

Pentru calculul sarcinii utile:

- numărul de pasageri este numărul de persoane aflate la bord, cu excepția membrilor echipajului;
- un operator de aeronave poate opta să aplice fie masa standard, fie masa reală a pasagerilor și a bagajelor de cală înregistrate în documentația privind masa și centrajul pentru zborurile relevante, sau o valoare standard de **110** kg pentru fiecare pasager și bagajul său înregistrat.

Amendamentul

Pentru calculul sarcinii utile:

- numărul de pasageri este numărul de persoane aflate la bord, cu excepția membrilor echipajului;
- un operator de aeronave poate opta să aplice fie masa standard, fie masa reală a pasagerilor și a bagajelor de cală înregistrate în documentația privind masa și centrajul pentru zborurile relevante, sau o valoare standard de **100** kg pentru fiecare pasager și bagajul său înregistrat.

Justificare

The amendment intends to reestablish the Commission proposal and the Parliament's position in first reading which has been amended by the Council.

Amendamentul 48

Poziția comună a Consiliului – act de modificare

Anexă – punctul 3 – litera b

Directiva 2003/87/CE

Anexa V – alineatul 14 – paragraful 1a (nou)

Poziția comună a Consiliului

Amendamentul

Comunitatea și statele membre garantează că metodele de lucru care vor fi folosite de către verificator sunt armonizate înainte de punerea în aplicare a prezentei directive și că dispozițiile acesteia sunt aplicate în mod uniform.

(am 59 adopted at first reading)

Justificare

Amendment adopted by Parliament at first reading (amendment 59).

EXPUNERE DE MOTIVE

POLITICAL FRAMEWORK

To address climate change is more urgent than ever. However, many of the commitments the European Heads of State and Government agreed on have not been put into practice so far. Since the first debate on the Commission proposal in the ENVI Committee in May 2007 the urgency to limit greenhouse gas emissions, also those from aviation, has become more evident. Almost one year has passed. More than 200 million tonnes of CO₂ have been emitted by activities that should be subject to the directive - more than 50 times higher than the total CO₂ emissions caused by a non-industrialized country like Tanzania.¹ The International Panel on Climate Change (IPCC) has underlined the urgency to act soon. It is high time to speed up the process.

The international community is much more committed to limiting greenhouse gas emissions compared to the situation one year ago. Australia has ratified the Kyoto Protocol and the Bali conference has, despite a lot of shortcomings, agreed on a roadmap to come to a post 2012-agreement in Copenhagen. The participants underlined the objective to "reduce emissions in a range of 25-40 per cent below 1990 levels by 2020" for Annex I Parties.²

Moreover, in the presidential elections in the United States only candidates remain who take a very ambitious approach in favour of the mitigation of climate change.

THE EVALUATION OF THE COMMON POSITION

The Common Position of the Council of Ministers adopted in December does not include many amendments tabled by the European Parliament even though the EP report had been adopted by a huge majority.

From 60 amendments 3 amendments have been adopted completely or in substance. 13 amendments have been adopted partially. The big majority (44 amendments) has not been considered at all by the Council. The main achievement of the Portuguese Presidency was that the Council agreed on anything at all. Three weeks before the Council meeting in December it seemed to be impossible to find a political agreement. Only the political momentum after the conference in Bali made the agreement possible.

This means that a lot of work needs to be done to find a compromise between the Parliament's

¹ Sources: The World Bank Group, Tanzania Data Profile, <http://devdata.worldbank.org/external/CPPProfile.asp?PTYPE=CP&CCODE=TZA>; EEA Technical Report 07/2007: Annual European Union Community Greenhouse Gas Inventory 1990-2005 and Inventory Report 2007. Submission to the UNFCCC Secretariat, http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2007_7/en/Annual%20European%20Community%20greenhouse%20gas%20inventory%201990-2005%20and%20inventory%20report%202007.pdf.

² UNFCCC, Report of the Ad Hoc Working Group on Further Commitments for Annex I Parties under the Kyoto Protocol on its resumed fourth session, held in Bali from 13 to 15 December 2007, advance version, 5 February 2008, p. 5, <http://unfccc.int/resource/docs/2007/awg4/eng/05.pdf>.

first reading and the Council. The rapporteur thinks it is necessary to retable all the main amendments adopted by the European Parliament in the first reading. It has to be recognized that the first reading in the Parliament was already a compromise and that big parts of the plenary and for example the environment committee wanted to go much further.

Main political points of the Common Position that need to be changed:

1. How to pave the way for a global agreement

All stakeholders agree that the final goal of the activities should be a substantial global agreement on reducing greenhouse gas emissions from aviation. The Council has referred to this in its Common Position, but major elements of the Parliament's first reading are missing. It is obvious that on the way to a global agreement we need to include other major countries and regions step by step. Here the development in the United States is very impressive. The relevant Committee of the US Senate passed the Lieberman-Warner Act on 5 December 2007. This act, which is supported by the three remaining presidential candidates John McCain, Hillary Clinton and Barack Obama, establishes an ETS including all transport modes, which means also including aviation. The act is quite ambitious, but it is based on a different methodology than the Commission proposal. The rapporteur thinks that the European Union should engage in negotiations with the United States. Obviously it is only possible to get a common scheme after the elections in November. Also discussions with other third countries should be enforced to include more and more parties. This will increase the environmental effect and it will more and more limit any kind of possible distortion of competition for European airlines, airports and regions.

2. Cap

The Council has mainly supported the Commission proposal of a cap of 100 percent. The Parliament asked for a 90 percent cap in the first period. For the second period the Council has included a very soft review clause. The Parliament insists on a downward review in line with the 20 or 30 percent target 2020 with 1990 as the base year. The rapporteur thinks it is necessary now to specify the cap for the period post-2012. It should be in line with the level of ambition that is included in the general ETS after 2013. According to the Commission proposal from 23 January this would mean a reduction of 1.74 percent each year, since this is the reduction that other participants in the ETS will be confronted with.

On the other hand there is a very justified political debate about the Commission proposal's ambition. The ambition of the emissions trading seems to be very high compared to the ambition of the proposal on effort sharing. It seems to be desirable to readjust the two proposals. That is why the rapporteur proposes only a reduction of 1.5 percent each year for the aviation sector.

This would, according to the rapporteur's opinion, involve an increased level of ambition in the legislation on effort sharing.

3. Auctioning

The Council supported a free allocation of 90% of the allowances. Only 10% should be auctioned. The review clause for post-2012 is very soft. According to the Parliament's first reading aviation should start with 25% auctioning and go up to the maximum level of auctioning that is obliged to other participants in the ETS.

4. Starting date

Council and Parliament agree that, contrary to the Commission proposal, intercontinental flights should be included from the beginning. The Parliament voted for 2011 as a compromise (the ENVI Committee was for 2010). The Council wants to postpone the scheme to 2012. Latest scientific reports underline the urgency of the problem so that any delay should be avoided. That is why the rapporteur reintroduces the first reading amendment.

5. Multiplier

The Parliament voted in favour of a multiplier on NO_x which should be in place until a specific legislation on NO_x is adopted. At the moment there is not even a draft of the Commission proposal on the specific legislation available. That is why the multiplier should be established according to the Parliament's first reading.

It is also important to monitor the effects of cirrus clouds and address the question as soon as enough scientific evidence is available.

6. Minimum efficiency standards and gateway

For the Parliament it is very important to avoid a situation where airlines just buy permits from other sectors without improving efficiency and environmental performance of the sector itself. That is why two amendments on efficiency clause and limits on the purchase of allowances from other sectors were adopted. The Council did not consider this point, but it seems to be very important for the credibility of the environmental policy of the European Union.

7. CDM and JI

The limit for CDM has been fixed at 15% by the Council. The Parliament's position was that it should be the average of other participants in the scheme. For post-2013 both institutions agree that it should be adapted to the general review. It has to be discussed whether the amount of CDM foreseen in the general ETS is enough to address the needs of aviation companies. It has to be discussed how the principle of complementarity can be assured.

8. Take-off weight

The Parliament voted for an amendment that would oblige a different scheme (offset scheme) to small aircraft (lower than 20 000 kilos). This is mainly to make the system easier to administer for SMEs. The Council did not accept this amendment but introduced another derogation, the so-called de minimis clause which is more or less saying that companies that have less than one flight in and out of an EU airport per day should not be covered by the scheme. This derogation has partly another effect. It will mainly exclude small airlines from

developing countries from the scheme. Anyhow both derogations partly concern the same operators. The rapporteur proposes to adapt the de minimis clause proposed by the Council and to base it not on flight numbers but on CO₂ emissions because it is the environmental effect that counts.

9. Ultraperipheral regions

The Parliament adopted two amendments to address the needs of ultraperipheral regions. Part of the revenues generated by auctioning should be used to address any possible problems in the outermost regions and the allocation of certificates should take their special situation into account. The Council rejected these two proposals but instead introduced a derogation for some flights between ultraperipheral regions. It needs to be examined if this proposal could cause any problems in the international debate. The rapporteur prefers to stick to the Parliament's position in first reading which would mean: no derogation but addressing the needs of outermost regions in the distribution of revenues and the allocation of allowances.

10. Reserve for growth and new entrants

The Parliament asked for a new entrants reserve and a reserve for fast growing airlines. The idea has been accepted by the Council but has been substantially modified. The rapporteur thinks that in this case the Common Position is acceptable.

11. Revenues generated by auctioning

Maybe the most important difference between Council and Parliament is the question of how the revenues generated by auctioning should be dealt with. The Parliament supported the Commission proposal which gives a clear earmarking of the revenues and we added some substantial points to the Commission proposal like reducing taxes on environmental transport modes and investment in research for technology for clean aircraft. The Council ignored the amendment of the Parliament and explicitly stressed that no kind of earmarking will be accepted.

The rapporteur is fully aware of the political dimension of this question for the Finance Ministers.

On the other hand the Parliament's position is more than justified for legal and political reasons.

Especially the following arguments motivate the rapporteur to retable Parliament's first reading amendment:

- I. If the money generated by auctioning goes to the national budgets without any earmarking and the third countries' needs, e.g. for adaptation, are not addressed, it will be politically more difficult to get support from third countries for our climate policy.
- II. If the result of the scheme is only an increase of the income for the Finance Ministers and those citizens that behave environmental-friendly, e.g. by using the bus or train instead of the plane, have no benefit, it is more difficult to justify the

policy. Tax cuts on environmental-friendly transport modes would be crucial to convince citizens that we are not collecting money but supporting environmental activities.

The same logic applies for investment in research and technology for clean aircrafts. The impression that the scheme mainly collects money for the Finance Ministers and does not address the real problem needs to be avoided.

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității
Referințe	05058/3/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD)
Data primei lecturi a PE - Numărul P	13.11.2007 T6-0505/2007
Propunerea Comisiei	COM(2006)0818 - C6-0011/2007
Data anunțului în plen al primirii poziției comune	24.4.2008
Comisia competentă în fond Data anunțului în plen	ENVI 24.4.2008
Raportor(i) Data numirii	Peter Liese 27.2.2007
Examinare în comisie	5.5.2008
Data adoptării	27.5.2008
Rezultatul votului final	+: 54 -: 4 0: 1
Membri titulari prezenți la votul final	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Marie-Noëlle Lienemann, Peter Liese, Jules Maaten, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott
Membri supleanți prezenți la votul final	Inés Ayala Sender, Philip Bushill-Matthews, Milan Gaľa, Umberto Guidoni, Johannes Lebech, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Bart Staes, Lambert van Nistelrooij
Membri supleanți [articolul 178 alineatul (2)] prezenți la votul final	Salvatore Tatarella