



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument zasedanja

A7-0060/2013

13.3.2013

*****I**

POROČILO

o predlogu sklepa Evropskega parlamenta in Sveta o začasnem odstopanju od Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Peter Liese

Oznake postopkov

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

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

Spremembe osnutka akta

Pri spremembah, ki jih predlaga Parlament, je spremenjeno besedilo k osnutku akta označeno s ***kreplem poševnim tiskom***. Besedilo, zapisano v *navadnem poševnem tisku*, označuje tehničnim službam namenjeni del osnutka akta s predlaganimi popravki, ki se upoštevajo pri pripravi končnega besedila (na primer očitne napake ali izpustitve v zadevni jezikovni različici). O teh popravkih odločajo pristojne tehnične službe.

Glava vsakega predloga spremembe k obstoječemu aktu, ki se ga želi spremeniti z osnutkom akta, vsebuje še tretjo in četrto vrstico. Tretja vrstica navaja obstoječi akt, četrta pa zadevno določbo tega akta. Besedilo, ki povzema določbo obstoječega akta, ki jo Parlament želi spremeniti, medtem ko v osnutku akta ni bila spremenjena, je označeno s ***kreplem tiskom***. Morebitni izbrisi tovrstnega besedila so označeni z [...].

VSEBINA

	Stran
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽITEV	17
MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM.....	22
POSTOPEK.....	32

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o predlogu sklepa Evropskega parlamenta in Sveta o začasnem odstopanju od Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2012)0697),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0385/2012),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 13. februarja 2013¹,
 - ob upoštevanju mnenja Odbora regij,
 - ob upoštevanju člena 55 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane in mnenja Odbora za promet in turizem (A7-0060/2013),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
 3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

¹ UL C ...

Predlog spremembe 1

Osnutek zakonodajne resolucije Navedba sklicevanja 7 a (novo)

Osnutek zakonodajne resolucije

Predlog spremembe

– ob upoštevanju člena 2(2) Kjotskega protokola, ki je bil v imenu Evropske skupnosti odobren z Odločbo Sveta 2002/358/ES¹,

Odločba Sveta z dne 25. aprila 2002 o odobritvi Kjotskega protokola k Okvirni konvenciji Združenih narodov o spremembi podnebja v imenu Evropske skupnosti in skupnega izpolnjevanja iz njega izhajajočih obveznosti (UL L 130, 15.5.2002, str. 1).

Predlog spremembe 2

Predlog sklepa Uvodna izjava 1 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(-1) Za letalski sektor je značilna izrazita mednarodna razsežnost. Globalni problemi, kot je problem letalskih emisij, se lahko učinkovito rešujejo le z mednarodnim pristopom, ki vključuje globalno obveznost upoštevanja istih ukrepov ali doseganja istih ciljev z različnimi ukrepi. Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO) ima v tem procesu ključno vlogo, saj določa te skupne cilje v okviru mednarodnega sporazuma.

Obrazložitev

Mednarodni problemi, kot so emisije toplogrednih plinov, ki jih povzročata letalski sektor, potrebujejo globalne rešitve, zato je lahko globalni pristop učinkovit.

Predlog spremembe 3

Predlog sklepa Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) *V Mednarodni organizaciji za civilno letalstvo (ICAO) je bil dosežen znaten napredek na poti k temu, da se na zasedanju skupščine ICAO leta 2013 sprejme okvir, ki bo državam omogočil uporabo tržnih ukrepov na področju emisij iz mednarodnega letalstva, in o razvoju globalnega tržnega ukrepa.*

Predlog spremembe

(1) *Novembra 2012 je ICAO, ki je razpravo o zmanjševanju letalskih emisij začela že leta 1998, dosegla znaten napredek na poti k temu, da se na zasedanju skupščine ICAO leta 2013 sprejme okvir, ki bo državam članicam ICAO omogočil uporabo tržnih ukrepov na področju emisij v mednarodnem letalstvu, in o razvoju globalnega tržnega ukrepa.*

Obrazložitev

Pojasniti je treba, da se je razprava o omejevanju emisij na ravni ICAO začela že pred več kot desetimi leti, vendar je bil vse do skorajšnjega začetka uporabe sistema EU za trgovanje z emisijami dosežen le majhen napredek.

Predlog spremembe 4

Predlog sklepa Uvodna izjava 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1a) Unija pričakuje, da se bo skupščina ICAO dogovorila o globalnem tržnem ukrepu z realističnim časovnim načrtom izvajanja in okviru, ki bo v obdobju do uporabe globalnega tržnega ukrepa olajšal celovito uporabo nacionalnih in regionalnih tržnih ukrepov na področju mednarodnega letalstva.

Predlog spremembe

Obrazložitev

Treba je pojasniti, da ima EU do skupščine ICAO zelo jasna pričakovanja in da za uspeh ne more šteti vsak rezultat.

Predlog spremembe 5

Predlog sklepa Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Da bi ta napredek olajšali in zagotovili zagon, bi bilo najbolje odložiti izvrševanje **pred zasedanjem skupščine ICAO leta 2013** določenih zahtev v zvezi z leti s prihodom na letališča izven Unije in območij s tesnimi gospodarskimi povezavami z Unijo ter skupno zavezo za boj proti podnebnim spremembam in leti z odhodom s teh letališč. Torej se proti upravljavcem zrakoplova ne bi smeli sprejeti ukrepi v zvezi z zahtevami, ki izvirajo iz Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti **in so bile določene pred 1. januarjem 2014 za sporočanje preverjenih emisij ter ustrezno predajo pravic iz letov s prihodom na takšna letališča in odhodom z njih.** Upravljavci zrakoplova lahko navedene zahteve še naprej upoštevajo, če tako želijo.

Predlog spremembe

(2) Da bi ta napredek olajšali in zagotovili zagon **za skupno zavezo držav članic ICAO za reševanje problema letalskih emisij na globalni ravni**, bi bilo najbolje **do zasedanja skupščine ICAO leta 2013** odložiti izvrševanje določenih zahtev v zvezi z leti s prihodom na letališča izven Unije in območij s tesnimi gospodarskimi povezavami z Unijo ter skupno zavezo za boj proti podnebnim spremembam in leti z odhodom s teh letališč. Torej se proti upravljavcem zrakoplova ne bi smeli sprejeti ukrepi v zvezi z zahtevami **za koledarska leta od 2010 do 2012, ki se nanašajo na sporočanje preverjenih emisij ter ustrezno predajo pravic iz letov s prihodom na ta letališča in odhodom z njih** in ki izvirajo iz Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti. Upravljavci zrakoplova lahko navedene zahteve še naprej upoštevajo, če tako želijo. **Unija se s Švico pogaja o polni vključitvi slednje v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov znotraj Unije, ki bi vključeval lete znotraj Švice in iz Švice v tretje države. Unija in Švica bi morali na najvišji možni ravni obravnavati vprašanje, ali naj bodo leti iz držav članic v Švico v ta sistem vključeni ali pa naj zanje velja sedanje odstopanje. Te razprave bi morale potekati ob spoštovanju pravnega položaja, v prijateljskem sodelovanju in ob upoštevanju zelo konstruktivne vloge, ki jo je Švica prevzela v ICAO.**

Obrazložitev

Primer Švice se obravnava v nekaterih predlogih sprememb. Po mnenju nekaterih naj bi sozakonodajalca EU ne odločala o vprašanju, ali so leti znotraj Švice ali medcelinski leti iz

Švice v tretje države vključeni. Odločitev o tem je odvisna od pogajanj med EU in Švico. Vprašanje je le, ali bi morali biti v skladu s trenutnim pravnim položajem in sodbo Sodišča vključeni leti iz EU, kot je bilo predvideno, ali pa zanje velja „ustavitev ure“. To je treba obravnavati na najvišji možni ravni.

Predlog spremembe 6

Predlog sklepa Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Da bi preprečili izkrivljanje konkurence, se to odstopanje uporablja samo za upravljavce zrakoplova, ki niso prejeli brezplačno dodeljenih pravic, **odobrenih** za tovrstne dejavnosti za leto 2012, ali so jih že vrnili. Iz istega razloga se navedene pravice ne upoštevajo pri izračunu pravic do uporabe mednarodnih dobropisov v okviru Direktive 2003/87/ES.

Predlog spremembe

(3) Da bi preprečili izkrivljanje konkurence, se to odstopanje uporablja samo za upravljavce zrakoplova, ki niso prejeli brezplačno dodeljenih pravic, **izdanih** za tovrstne dejavnosti za leto 2012, ali so jih že vrnili. Iz istega razloga se navedene pravice ne upoštevajo pri izračunu pravic do uporabe mednarodnih dobropisov v okviru Direktive 2003/87/ES.

Obrazložitev

Kot omenjeno zgoraj, besedilo ne bi smelo dopuščati različnih razlag. Zato bi bilo treba pojasniti, da število pravic, ki se vrnejo, temelji na deležu preverjenih tonskih kilometrov zadevnih letalskih dejavnosti na podlagi referenčnega leta 2010. V nasprotnem primeru bi lahko upravljavci to količino razlagali različno. Poleg tega bi bilo treba pojasniti, da kot pravice, ki se vrnejo za preklic, štejejo samo letalske pravice za leto 2012. V nasprotnem primeru bi bilo izkrivljeno število pravic v obtoku, ki je referenčno število za 15 % pravic za prodajo na dražbi (glej predlog spremembe 4).

Predlog spremembe 7

Predlog sklepa Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) **Pravice**, ki se takim upravljavcem ne dodelijo ali so vrnjene, se prekličejo. Število letalskih pravic, ki se prodajo na dražbi, **je skladno s členom 3d(1) Direktive 2003/87/ES** –

Predlog spremembe

(4) **Letalske pravice za leto 2012**, ki se takim upravljavcem ne dodelijo ali so vrnjene, se prekličejo. Število letalskih pravic, ki jih države članice prodajo na dražbi, **bi se morale zmanjšati na podlagi izračunov Komisije, in sicer bi morale obsegati 15 % celotne količine letalskih**

Obrazložitev

Brez te spremembe ni pravne podlage za zmanjšanje količine pravic za prodajo na dražbi. Da bi omogočili prodajo zmanjšanega števila pravic na dražbi ob upoštevanju preklicanih brezplačno dodeljenih pravic v skladu s členom 2, je treba v sklep vključiti odstopanje od člena 3d direktive, zlasti odstavkov 1 in 3. Tako bo v prodaji na dražbi 15 % celotne količine pravic v obtoku.

Predlog spremembe 8
Predlog sklepa
Uvodna izjava 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4a) Da bi se ustvarilo zaupanje v sistem EU za trgovanje z emisijami na mednarodni ravni, bi bilo treba prihodke iz prodaje pravic na dražbi ali enak znesek – kjer je to potrebno zaradi prevladujočih proračunskih načel držav članic, ko sta načeli enotnosti in univerzalnosti – uporabiti za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, za prilagajanje na učinke podnebnih sprememb v Uniji in tretjih državah, za financiranje raziskav in razvoja na področju blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter za kritje stroškov upravljanja tega sistema. Prihodke od prodaje na dražbi bi bilo treba uporabiti tudi za prevoz z nizkimi emisijami. Iztržke prodaje na dražbi bi bilo treba uporabiti zlasti za financiranje prispevkov za Svetovni sklad za energetska učinkovitost in obnovljive vire energije ter Zeleni podnebni sklad v okviru UNFCCC, pa tudi za ukrepe za preprečevanje krčenja gozdov in lajšanje prilagajanja v državah v razvoju. V sporazumu o učinkovitem globalnem tržnem ukrepu na podlagi prog, ki bi imel znatne možnosti za zmanjšanje vpliva letalstva na podnebje, bi se morala Unija zavezati, da bo vse ustvarjene prihodke tega ukrepa nakazala Zelenemu podnebnemu skladu v okviru

UNFCCC – in tako ravnala v skladu z načelom skupne, vendar diferencirane odgovornosti in zadevnih zmožnosti –, ter mednarodnim prizadevanjem za financiranje raziskav in razvoja na področju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov v letalstvu.

Obrazložitev

Med pogajanja o sedaj veljavni direktivi je Evropski parlament vztrajal pri jasno izraženi zavezujoči namenski uporabi sredstev. Države članice takrat tega niso bile pripravljene sprejeti; direktiva tako vsebuje le priporočilo. Če bi države članice sprejele mnogo jasnejšo zavezo, bi bil sistem EU lažje sprejet. Skupne raziskovalne projekte na področju tehnologije za zmanjševanje emisij v letalstvu bi lahko oblikovali skupaj s tretjimi državami. Prispevek držav članic EU za prilagajanje na podnebne spremembe in njihovo blaženje, med drugim v Zeleni podnebni sklad v okviru UNFCCC, bi zelo pomagal, da bi bila olajšana podpora držav v razvoju. To načelo je treba uvesti tudi v mednarodna pogajanja.

Predlog spremembe 9

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4b) Odločitev, da se vključitev medcelinskih letov v sistem EU za trgovanje z emisijami začasno ustavi do septembra 2013, je izjema, da bi lahko pospešili in zaključili pogajanja na ravni ICAO. Z ozirom na to ter da bi preprečili izkrivljanje konkurence in slabljenje okoljevarstvene integritete sistema, bi moralo odstopanje veljati za največ eno leto. Nadaljnje ukrepanje na področju zakonodaje bi bilo primerno le, če bo na zasedanju skupščine ICAO dosežen jasen in zadovoljiv napredek na področju emisij v mednarodnem letalstvu, vključno z dosego dogovora o globalnem tržnem ukrepu z realističnim časovnim načrtom izvajanja in nediskriminacijskem okviru, ki bo v obdobju do uporabe globalnega tržnega ukrepa prek nacionalnih in regionalnih tržnih ukrepov v celoti pokrival emisije v mednarodnem letalstvu.

Če bi bilo tako ukrepanje potrebno, bi morale upoštevati morebiten vpliv na letalski promet znotraj Evrope, da bi se izognili izkrivljanju konkurence.

Predlog spremembe 10

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4c) Unija je zavezana k zmanjšanju svojih emisij CO₂, vključno z letalskimi emisijami. Da bi dosegli bistveno zmanjšanje emisij, ne bi smel biti izvzet noben gospodarski sektor Unije. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je letalski sektor upravičen do več subvencij, saj je oproščen davka na dodano vrednost, pa tudi davka na gorivo za letalske dejavnosti. Poleg tega ima ta sektor korist tudi od zelo ugodnih pravil za državno pomoč, kot je določeno v sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2005 z naslovom „Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč“.

Predlog spremembe 11

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4d) ICAO in Unija bi zato morali v skladu s cilji Unije za leti 2020 in 2050 bistveno povečati prizadevanja za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v letalstvu. Odstopanje iz tega sklepa zato ne bi smelo postaviti pod vprašaj vključenosti letalstva v sistem EU za trgovanje z emisijami in splošnega cilja spodbujanja učinkovitega globalnega

sistema za omejevanje vse višjih ravni letalskih emisij, poleg tega pa bi morale biti v njem jasno opredeljene obveznosti, ki jih morajo v obdobju odstopanja izpolnjevati zadevne države in letalski prevozniki.

Obrazložitev

Letalski sektor s hitro naraščajočimi emisijami toplogrednih plinov mora prispevati k zmanjševanju emisij, podobno kot to že počnejo drugi prevozni sektorji; poleg tega so drugi industrijski sektorji že leta vključeni v sistem EU za trgovanje z emisijami, zato ni razloga, da vanj ne bi bil vključen letalski sektor.

Predlog spremembe 12

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 e (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4e) Vključitev letalstva v sistem EU za trgovanje z emisijami bi bilo treba upoštevati pri vseh sporazumih Unije s tretjimi državami na področju letalstva.

Obrazložitev

Komisija trenutno sklepa letalske sporazume z več sosednjimi državami in pomembnimi trgovinskimi partnerji. Pomembno je, da se pri teh sporazumih upošteva celoten sklop ciljev evropske politike. Komisija bi morala zato izhajati iz primera sporazuma med EU in Kanado o letalskem prevozu in spodbujati tretje države k sprejemanju ukrepov za zmanjševanje vplivov letalstva na podnebje.

Predlog spremembe 13

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 f (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4f) Evropska komisija bi morala Evropskemu parlamentu predložiti celovito poročilo o napredku, ki ga bo skupščina ICAO dosegla na zasedanju septembra 2013, in hitro predlagati ukrepe v skladu z rezultati zasedanja.

Predlog spremembe 14

Predlog sklepa

Člen 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ne glede na člen 16 Direktive 2003/87/ES države članice ne ukrepajo proti upravljavcem zrakoplova v zvezi z zahtevami iz člena 12(2a) in člena 14(3) Direktive 2003/87/ES, ki **so določene pred 1. januarjem 2014**, v zvezi z dejavnostmi s prihodom na ali odhodom z letališč v državah izven Evropske unije, ki niso članice Efte, pridružena območja ali ozemlja držav članic EGP niti niso podpisale pristopne pogodbe z Unijo, kadar ti upravljavci zrakoplova niso prejeli brezplačnih dodelitev za leto 2012 za takšne dejavnosti, oziroma, če so jim takšne pravice bile dodeljene, so državam članicam vrnili **ustrezno** število pravic za preklic.

Predlog spremembe

Ne glede na člen 16 Direktive 2003/87/ES države članice ne ukrepajo proti upravljavcem zrakoplova v zvezi z zahtevami, ki **izhajajo** iz člena 12(2a) in člena 14(3) Direktive 2003/87/ES **in se nanašajo na koledarska leta od 2010 do 2012**, v zvezi z dejavnostmi s prihodom na ali odhodom z letališč v državah izven Evropske unije, ki niso članice Efte, pridružena območja ali ozemlja držav članic EGP niti niso podpisale pristopne pogodbe z Unijo, kadar ti upravljavci zrakoplova niso prejeli brezplačnih dodelitev za leto 2012 za takšne dejavnosti, oziroma, če so jim takšne pravice bile dodeljene, so državam članicam vrnili število **letalskih** pravic za preklic **za leto 2012, ki ustreza deležu preverjenih tonskih kilometrov te dejavnosti v referenčnem letu 2010**.

Obrazložitev

To pojasnjuje, da se odstopanje od člena 16 Direktive 2003/87/ES nanaša le na zahteve za koledarska leta od 2010 do 2012. Da prenos sklepa za države članice ne bi bil potreben, bi moralo biti za izognitev dvoumnostim področje odstopanja zelo jasno navedeno.

Predlog spremembe 15

Predlog sklepa

Člen 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice prekličejo vse pravice za leto 2012 v zvezi z leti s prihodom na letališča iz člena 1 ali odhodom z njih, ki niso bile izdane ali, če so bile izdane, so jim bile vrnjene.

Predlog spremembe

Države članice prekličejo vse **letalske** pravice za leto 2012 v zvezi z leti s prihodom na letališča iz člena 1 ali odhodom z njih, ki niso bile izdane ali, če so bile izdane, so jim bile vrnjene. **Z odstopanjem od člena 3d**

Direktive 2003/87/ES države članice dajo v prodajo na dražbi zmanjšano število letalskih pravic za leto 2012. To zmanjšanje bo sorazmerno z manjšim številom vseh letalskih pravic v obtoku.

Obrazložitev

Brez te spremembe ni pravne podlage za zmanjšanje količine pravic za prodajo na dražbi. Da bi omogočili prodajo zmanjšane števila pravic na dražbi ob upoštevanju preklicanih brezplačno dodeljenih pravic v skladu s členom 2, je treba v sklep vključiti odstopanje od člena 3d direktive, zlasti odstavkov 1 in 3. Tako bo v prodaji na dražbi 15 % celotne količine pravic v obtoku.

Predlog spremembe 16

Predlog sklepa

Člen 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 3 a

Člen 3d(4) Direktive 2003/87/ES se nadomesti z naslednjim:

„Države članice uporabijo prihodke iz trgovanja s pravicami na dražbi za mednarodna prizadevanja v boju proti podnebnim spremembam zlasti na mednarodni ravni, usmerjena v zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in prilagajanje na učinke podnebnih sprememb v državah v razvoju, pa tudi v financiranje raziskav in razvoja za blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje, predvsem na področju aeronavtike in letalskega prevoza. Prihodki od prodaje na dražbi se uporabijo tudi za prevoz z nizkimi emisijami. Iztržki dražbe se uporabijo tudi za financiranje prispevkov za Svetovni sklad za energetska učinkovitost in obnovljive vire energije in Zeleni podnebni sklad v okviru UNFCCC ter ukrepov za preprečevanje krčenja gozdov. Države članice redno obveščajo Komisijo o ukrepih, sprejetih v skladu s prvim

pododstavkom.“

Obrazložitev

Med pogajanji o zdaj veljavni direktivi je Evropski parlament vztrajal pri jasno izraženi zavezujoči namenski uporabi sredstev. Države članice takrat tega niso bile pripravljene sprejeti; direktiva tako vsebuje le priporočilo. Če bi države članice sprejele mnogo jasnejšo zavezo, bi bil sistem EU lažje sprejet. Skupne raziskovalne projekte na področju tehnologije za zmanjševanje emisij v letalstvu bi lahko oblikovali skupaj s tretjimi državami. Prispevek držav članic EU za prilagajanje na podnebne spremembe in njihovo blaženje, med drugim v Zeleni podnebni sklad v okviru UNFCCC, bi zelo pomagal, da bi bila olajšana podpora držav v razvoju. To načelo je treba uvesti tudi v mednarodna pogajanja.

Predlog spremembe 17

**Predlog sklepa
Člen 3 b (novo)**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 3b

Komisija redno obvešča Evropski parlament in države članice o napredku pogajanj na ravni ICAO in poroča o doseženih rezultatih zasedanja skupščine ICAO. Če skupščina ICAO na zasedanju septembra 2013 ne bo dosegla bistvenega napredka glede globalnega tržnega ukrepa, bodo v sistem EU za trgovanje z emisijami ponovno vključeni vsi mednarodni leti iz Unije in vanjo, opravljeni v koledarskem letu 2013 in pozneje. Če pa skupščini ICAO uspe vzpostaviti okvir za globalni tržni ukrep, lahko Komisija predlaga nadaljnje ukrepe.

Obrazložitev

Posledice tega, da bi bil v ICAO dosežen bistven napredek, je treba dobro pojasniti. Komisija bi morala Evropskemu parlamentu zagotoviti čimbolj popolne podatke o pogajanjih na ravni ICAO, tako da bi jih imel Parlament možnost oceniti, še preden bi Evropska komisija podaljšala odstopanje ali sprejela druge ukrepe.

OBRAZLOŽITEV

Obstoječa zakonodaja:

Evropski parlament in Svet ministrov sta se leta 2008 po dolgem in skrbnem razmisleku sporazumela o vključitvi letalstva v sistem EU za trgovanje z emisijami.

Svet je zakonodajo podprl **soglasno, Parlament pa z več kot 90 odstotki glasov**. Vključitev letalstva je bila utemeljena s potrebo po ukrepanju v zvezi s hitrim naraščanjem emisij toplogrednih plinov v tem sektorju. Od leta 1990, ki je začetno leto Kjotskega protokola, **so se letalske emisije toplogrednih plinov povečale za 100 odstotkov**. To je močno v nasprotju z nujno potrebo po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in s ciljem omejitve dviga temperature za največ dve stopinji, ki ga je podprla mednarodna skupnost, na primer v Cancúnu.

Neukrepanje v zvezi z letalskimi emisijami bi bilo neodgovorno tudi z vidika skladnosti in pravičnosti do drugih industrijskih in prevoznih sektorjev, ki jih urejajo predpisi EU in držav članic. Sistem trgovanja z emisijami za letalske prevoznike je v primerjavi z drugimi industrijskimi sektorji v Evropski uniji **zelo omejen**. V letalskem sektorju bi morali emisije do leta 2020 zmanjšati le za 5 odstotkov, medtem ko bi jih morali v drugih industrijskih sektorjih zmanjšati za 21 odstotkov, ta sektor pa ima tudi dostop do zmanjšanj v drugih sektorjih. Le 15 odstotkov pravic letalskih prevoznikov se prodaja na dražbi, medtem ko je v energetske sektorju prodaja na dražbi 100-odstotna, delež brezplačno dodeljenih pravic pa je v mnogih industrijskih sektorjih manjši. Obremenitev potnikov in letalskih prevoznikov je zelo zmerna. Po navedbah Evropske komisije bo v primeru, da letalski prevozniki v ceno vozovnice ne vključijo brezplačno dodeljenih certifikatov, cena vozovnice za medcelinski let višja za manj kot 2 eura. Številni evropski in neevropski letalski prevozniki so zaradi uvedbe sistema EU za trgovanje z emisijami že zmerno povišali cene. Tako je prevoznik Ryanair ceno vozovnice povišal **za 25 centov na let**¹. Takse in dajatve, ki so jih uvedle države članice EU in tretje države, kot so ZDA in Indija, v številnih primerih pomenijo veliko višjo obremenitev.

„Cena sistema za trgovanje z emisijami za let London Heathrow–Šanghaj je nižja od cene kave na letališču Heathrow“ (J. G. Gerbrandy, podpredsednik odbora ENVI).

V sedanji zakonodaji so zajeti vsi leti, ki se začnejo in/ali končajo v Evropi, letalski prevozniki iz tretjih držav pa so v sistem za trgovanje z emisijami vključeni, če se njihov let začne in/ali konča v Evropi. Leti v Evropo in iz nje so bili vključeni predvsem iz okoljevarstvenih razlogov, saj medcelinski leti ustvarijo **dve tretjini emisij**, leti znotraj Evropske unije pa le eno tretjino. To določbo so skrbno preučili tako pravniki Evropske komisije kot tudi neodvisni pravniki, v oceni pa so ugotovili, da je določba povsem skladna z mednarodnim pravom.

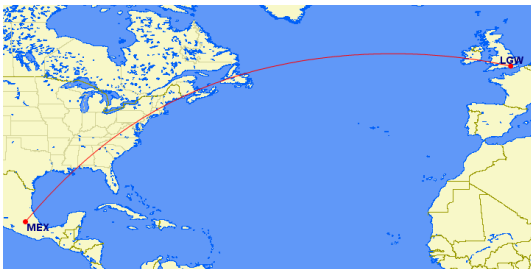
Nasprotovanje tretjih držav in kritična ocena:

Nekatere tretje države, kot so ZDA in Kitajska, so že pred sprejetjem zakonodaje nasprotovale vključitvi letov svojih prevoznikov vanjo. Zaradi pravne ocene ter političnih in

¹ Večina letov tega prevoznika se izvaja znotraj Evropske unije.

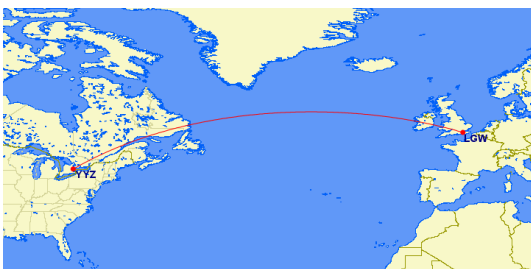
okoljevarstvenih argumentov za enako obravnavo sta se Parlament in Svet na podlagi nediskriminacije vseeno odločila za vključitev letalskih prevoznikov iz tretjih držav. Zveza letalskih prevoznikov ZDA (US Airline Association) in trije letalski prevozniki iz ZDA so zakonodajo izpodbijali v okviru britanskega prava; zadeva je bila posredovana **Sodišču EU**. Sodišče je jasno odločilo, da **je zakonodaja skladna z mednarodnim pravom** (Sodba Sodišča z dne 21. decembra 2011 v zadevi C-366/10). Tretje države so trdile, da bo Evropska unija njihovim letalskim prevoznikom zaračunala uporabo njihovega zračnega prostora, na primer da bo letalskim prevoznikom zaračunala za letenje prek ozemlja ZDA. To ne drži, saj sistem EU za trgovanje z emisijami upošteva prihod na letališča in odhod z njih, emisije leta pa so zmerjene. To ni posebnost sistema EU za trgovanje z emisijami. Pri nacionalnih dajatvah in taksah npr. Združeno kraljestvo in Nemčija uporabljata podobno načelo. Britanska potniška dajatev je višja za let v Ciudad de Mexico kot za let v Toronto (Kanada).

Let London–Ciudad de Mexico



Za potovanje z letalom iz Londona v Ciudad de Mexico (približno 5 000 milj) v poslovnem razredu se od 1. aprila 2012 zaračuna potniška dajatev v višini 162 britanskih funtov (195 eurov/257 ameriških dolarjev).

Let London–Toronto

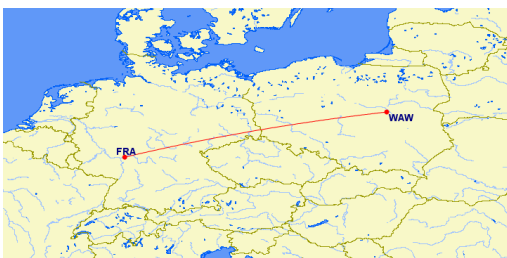


Za potovanje z letalom v Toronto v Kanadi (približno 3 500 milj) se zaračuna potniška dajatev v višini le 130 britanskih funtov (156 eurov/206 ameriških dolarjev).

Cena je različna zaradi razlike v razdalji. Velik del te razdalje je v zračnem prostoru ZDA. To pomeni, da je razlog za razliko med potniško dajatvijo 130 britanskih funtov in 162 britanskih funtov daljša razdalja, katere večji del je v zračnem prostoru ZDA.

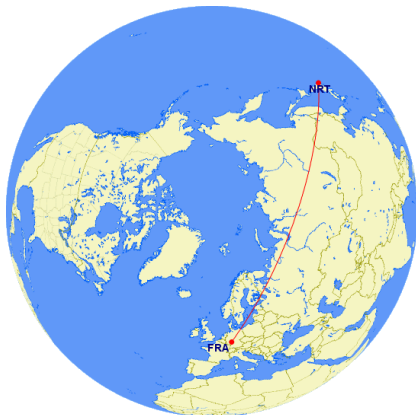
Enako velja za nemško letalsko takso.

Let Frankfurt–Varšava



Za potovanje z letalom s Frankfurta v Varšavo znaša nemška potniška taksa 7,50 eurov (10 ameriških dolarjev).

Let Frankfurt–Tokio



Za potovanje z letalom iz Frankfurta v Tokio znaša nemška potniška taksa 42,18 eurov (56 ameriških dolarjev).

To pomeni, da je razlog za razliko med zelo nizko in zelo visoko nemško potniško takso veliko večja razdalja, večji del katere je v ruskem zračnem prostoru.

Tretje države sprejemajo tako nemško ureditev kot britansko potniško dajatev in v zvezi njima ni tako ostre kritike, pa tudi ne nobenih povračilnih ukrepov. ZDA tako kot v zvezi s sistemom EU za trgovanje z emisijami zavzemajo stališče, da imata državi pravico do zaračunavanja letov, ki začnejo ali končajo v njenem prostoru. Takšna je tudi utemeljitev za takse v ZDA in Indiji. To kaže, da je razpravi prisoten **pomemben politični element**. Razlog za nasprotovanje je delno lahko predpostavka, da zakonodaja EU ni tako pomembna kot zakonodaja držav članic. Razlog za ostro kritiko nekaterih tretjih držav je lahko tudi, da je sistem EU za trgovanje z emisijami upravičen zlasti z vidika blažitve klimatskih sprememb. Novo izvoljena večina predstavnškega doma ZDA želi na primer dokazati, da je njihov program o podnebnih spremembah (Waxman-Markey), ki je prav tako vključeval mednarodno letalstvo, propadel.

Proces Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO)

Že leta 1997 je Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO) prejela nalogo za ureditev emisij v letalstvu.

Žal doslej rešitev še ni bilo. EU je vedno zagovarjala stališče, da je nedvomno najboljša rešitev mednarodni sporazum, dolžnost nadaljevanja pogajanj pa je vključena v obstoječo zakonodajo sistema EU za trgovanje z emisijami. Na **zasedanju sveta ICAO dne 9. novembra 2012** je bil dosežen znaten napredek pri uresničevanju cilja globalne ureditve emisij v letalstvu. Ustanovljena je bila skupina na visoki ravni, ki naj bi na naslednjem zasedanju generalne skupščine ICAO predstavila rešitev. Generalna skupščina ICAO zaseda le vsaka tri leta, naslednje zasedanje pa bo potekalo septembra 2013. Tretje države, ki nasprotujejo evropskemu sistemu, so vedno trdile, da želijo globalno rešitev v okviru ICAO. Žal pa se tiste, ki sistemu EU za trgovanje z emisijami nasprotujejo, doslej niso mogle sporazumeti o tem, kako točno naj bi ICAO problem rešila. Kljub temu pa je treba vodstvu

ICAO priznati zelo veliko prizadevnost.

Predlog za „ustavitev ure“

Evropska komisija je z ozirom na sklep sveta ICAO z dne 9. novembra 2012 napovedala predlog za začasno ustavitev uporabe sistema EU za trgovanje z emisijami za medcelinske lete.

Komisija je 20. novembra predložila predlog za ustavitev ure Parlamentu in Svetu. **Namen predloga je okrepiti pozitivni zagon v CIAO in izboljšati možnosti za uspeh na zasedanju generalne skupščine ICAO leta 2013.** Ta bi bil dosežen predvsem z oblikovanjem globalnega tržnega ukrepa, pa tudi s sprejetjem okvira, ki bo državam omogočil uporabo tržnih ukrepov na področju mednarodnega letalstva pred začetkom veljavnosti globalnega tržnega ukrepa.

V predlogu je predvideno, **da se sistem EU za trgovanje z emisijami ne uporablja za emisije medcelinskih letov v letu 2012. Za lete znotraj evropskega območja velja obveznost iz direktive, kot sta Parlament in Svet sklenila leta 2008. Vsi ukrepi so nediskriminacijski, kar pomeni, da za prevoznike iz EU in tiste, ki niso iz EU, veljajo ista pravila.** To pomeni, da je evropski prevoznik, ki iz letališča EU leti v tretjo državo, oproščen obveznosti iz direktive, za prevoznike iz tretjih držav, ki letijo znotraj evropskega prostora, pa veljajo obveznosti iz direktive.

Priporočilo poročevalca

Poročevalec načeloma **pozdravlja predlog Komisije** in priporoča **hitro sprejetje**. V okviru sedanje direktive morajo letalski prevozniki do 30. aprila 2013 oddati svoje pravice. Zato bi moral biti zakonodajni postopek zaradi pravne jasnosti zaključen pred tem datumom, pri čemer je treba upoštevati, da se morajo argumenti skrbno oceniti in da bi morali imeti sodelavci iz odborov ENVI in TRAN možnost predlagati spremembe.

Nekatere spremembe se zdijo nujne iz pravnih razlogov. V teh je le pojasnjen namen predloga, kot je opisan v obrazložitvi, uvodnih izjavah in spremnem poročilu Komisije.

Ker Komisija ne predvideva prenosa v nacionalno zakonodajo držav članic, mora biti besedilo sklepa natančno in ne bi smelo dopuščati različnih razlag. Pravna varnost je vzpostavljena z izrecno navedbo, na katere zahteve se nanaša odstopanje in koliko in katero vrsto pravic morajo letalski prevozniki vrniti, da bi lahko odstopanje izkoristili.

Pomembno je tudi zagotoviti pravno podlago za zmanjšanje količine pravic za prodajo na dražbi; te doslej ni bilo, saj predlog vsebuje le odstopanje od člena 16. Če se izračun za količino pravic za prodajo na dražbi ne spremeni, bi morale države članice za prodajo na dražbi nameniti enako število pravic, kar pa očitno ni namen predloga. Pač pa bi morala količina pravic za prodajo na dražbi znašati 15 % celotne količine letalskih pravic, ki so bile v obtoku leta 2012 (glej predloge sprememb 1, 3, 4, 6, 7).

Pojasniti je treba, da uporaba sistema le znotraj EU **ne more biti rešitev za več kot eno leto**. Za vse letalske prevoznike, ki letijo na istih progah, je obravnava enaka. Pravice, ki jih je treba predati do 30. aprila 2013, pokrivajo leto 2012, v katerem je bila cena ogljika zelo nizka (med 6 in 8 eurov), letalski prevozniki pa so lahko uporabili do 15 % dobropisov CDM (okoli 0,4 eura). Zato je morebitno izkrivljanje konkurence med prevozniki iz EU in tretjih držav v

smislu spodbude za spremembo proge leta omejeno; ta bi na primer znašala 13,6 centa za potovanje z letalom iz Hamburga v Frankfurt. Podaljšanje tega stanja pa bi lahko povzročilo znatno izkrivljanje konkurence in z okoljevarstvenega vidika ne bilo dovolj ambiciozno. Zato je treba pojasniti, da se ukrep ustavitve ure ne more podaljšati prek 31. decembra 2013. Pojasniti je treba tudi, **kaj EU pričakuje od skupščine ICAO**. Kot sprejemljiv ne more šteti kakršen koli rezultat. Že v obstoječi zakonodaji je navedeno, da smo pripravljene zakonodajo spremeniti, ko bo dosežen globalni dogovor. Treba je pojasniti, da globalni dogovor, ki bi ustrezno zajel emisije letalskih prevoznikov, ne bo dosežen do konca leta 2013. Zato mora biti **do takrat sprejet okvir** za regionalne in nacionalne sisteme. Stanje, v katerem bi sedanja zakonodaja v pričakovanju zgolj potencialnega dogovora v okviru ICAO preprosto nehala veljati (glej predloge sprememb 2 in 5), pa za EU ne bi smelo biti sprejemljivo.

Predlog Komisije omogoča, **da nedvoumno pokažemo, da ovira na poti do mednarodnega sporazuma ni EU**. Če tretje države tudi po sprejetju tega predloga ne bodo pripravljene na kompromise na ravni ICAO, bo to nedvoumen znak, da se tiste med njimi, ki stalno pozivajo k mednarodni rešitvi, resnično ne zavzemajo zanjo. Če pa ICAO doseže sporazum, bo to najboljša rešitev za vse, tudi za Evropsko unijo.

19.2.2013

MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu sklepa Evropskega parlamenta in Sveta o začasnem odstopanju od Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Pripravljaivec mnenja: Mathieu Grosch

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Letalstvo trenutno ustvarja tri odstotke vseh emisij toplogrednih plinov, vendar se te hitro povečujejo. Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO) je ocenila, da so se emisije CO₂ v letalstvu od leta 1990 do leta 2006 skoraj podvojile, medtem ko se je celotna uporaba fosilnih goriv povečala za 34 %. Do leta 2020 naj bi se po napovedih te organizacije poraba povečala za 63–88%. Prav za to obdobje pa se je EU zavezala, da bo svoje izpuste zmanjšala za 20 % glede na ravni iz leta 1990.

Problem globalnega segrevanja se lahko učinkovito rešuje le z mednarodnim pristopom. Ne emisije ogljika ne podnebne spremembe ne spoštujejo nacionalnih meja. Na globalni ravni moramo vsi upoštevati iste podnebne cilje. Pri tem ima Mednarodna organizacija za civilno letalstvo pomembno vlogo. Leta 1991 je začela razpravo o tržnih ukrepih, leta 1998 pa razpravo o trgovanju z emisijami, vendar je dosegla le majhen napredek. Zato je Evropska unija leta 2008 sprejela sklep, da mora biti letalstvo vključeno v njen sistem trgovanja z emisijami toplogrednih plinov. To zakonodajo je Svet podprl soglasno, Parlament pa z veliko večino. Odbor za promet in turizem je v svojem mnenju letalski sektor pozval, naj pokaže podobna prizadevanja kot ostali prevozniki in drugi primerljivi sektorji. Odbor se je zavzel za vključitev letalstva v sistem za trgovanje z emisijami z letom 2012 in ugotovil, da je „vključitev letal iz tretjih držav, ki pristajajo ali vzletajo na letališčih Skupnosti, v evropski sistem trgovanja z emisijami pravno dopustna“. Leta 2011 je to potrdilo Sodišče.

Tretje države pa so ta evropski sistem sprejele s precej neodobravanjem. Ocenjeni učinek vključitve letalstva v sistem je res majhen v primerjavi s pristojbinami potnikov iz tretjih držav, recimo s 16,30 USD, ki jih ZDA zaračunajo vsem potnikom pri prihodu ali odhodu (z dodatnimi pristojbinami pri elektronskem sistemu ZDA za odobritev potovanja za nedržavljanje).

Novembra 2012 je Mednarodna organizacija za civilno letalstvo dosegla precejšen napredek glede tržnih ukrepov, namenjenih reševanju problema emisij iz mednarodnega letalstva. Zato se je Evropska komisija odločila, da pogajalskim partnericam pošlje sporočilo, in sicer s predlogom za „zaustavitev ure“. Pripravljaivec mnenja je predlogu naklonjen, saj je v skladu s prizadevanji Evrope za mednarodni sporazum in je omejen na eno leto.

Ta omejitev je bistvena za ohranjanje pritiska na pogajalske partnerice. Jasno mora biti, da bodo, če ne bo dosežen zadovoljiv sporazum o reševanju problema emisij v letalstvu, od leta 2013 v sistem vključeni vsi mednarodni leti. Brez tega bi se po vsej verjetnosti proces v Mednarodni organizaciji za civilno letalstvo nadaljeval še leta, če ne desetletja.

Omejitev na eno leto je pomembna tudi za odpravo izraženih pomislekov glede morebitnega izkrivljanja trga. Izločitev letov, ki prihajajo v Evropski gospodarski prostor ali iz njega odhajajo, medtem ko za lete znotraj Evrope sistem še naprej velja, bi lahko privedlo do izkrivljanja konkurence.

Če bi mednarodna pogajanja privedla do oblikovanja tržnih mehanizmov ali mehanizmov, ki bi zagotavljali, da bi se glede emisij iz letalstva izvajal isti pritisk v smeri zmanjševanja kot v drugih sektorjih, bi bil to razlog za razmislek o prilagoditvi sistema za trgovanje z emisijami. Pri tem ne gre za vsiljevanje evropskih okoljskih standardov na globalni ravni, temveč za razvoj skupnih ukrepov, s katerimi bi reševali skupen problem.

Če bo Mednarodna organizacija za civilno letalstvo septembra 2013 dosegla sporazum, ki bi po možnosti vključeval podaljšanje drugačne obravnave notranjih in zunanjih letov po letu 2013, bi bilo treba pripraviti podrobno študijo o posledicah konkurence med evropskimi letalskimi prevozniki in letalskimi prevozniki iz tretjih držav. Evropska komisija mora sprejeti ustrezne ukrepe, da bi preprečila vsako izkrivljanje konkurence. Če bi letalske družbe dobile umetno spodbudo za pogostejšo uporabo neevropskih letalskih vozlišč, to ne bi koristilo ne okolju ne evropskemu gospodarstvu. Poleg tega bi moral imeti Evropski parlament možnost, da oceni izid pogajanj v okviru Mednarodne organizacije za civilno letalstvo, še preden Evropska komisija predlaga nadaljnje ukrepe.

Ugotovimo lahko, da enoletno odstopanje za lete, ki prihajajo v Evropski gospodarski prostor ali ga zapuščajo, ni najboljša rešitev, vendar ponuja boljše obete za doseganje zadovoljivega mednarodnega sporazuma še letos, kot jih ponuja ohranjanje veljavne zakonodaje. Zato bi si moral Parlament prizadevati za hitro sprejetje tega predloga, s čimer bi odpravili pravno negotovost glede obveznosti letalskih družb in poslali jasno sporočilo našim mednarodnim pogajalskim partnericam. Te bi morale razumeti, da Evropa želi mednarodni sporazum in da se je pripravljena pogajati o najboljši obliki tržnih ukrepov, ni pa pripravljena v nedogled čakati, da se problem letalskih emisij začne reševati na način, ki je primerljiv s tistimi v drugih sektorjih.

PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

Predlog spremembe 1

Predlog sklepa

Uvodna izjava -1 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(-1) Za letalski sektor je značilna poudarjena mednarodna razsežnost. Globalni problemi, kot je problem letalskih emisij, se lahko učinkovito rešujejo le z mednarodnim pristopom, ki vključuje globalno zavezanost k upoštevanju istih ukrepov ali istih ciljev ob drugačnih ukrepih. Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO) ima v tem procesu ključno vlogo, saj v okviru mednarodnega sporazuma določa skupne cilje.

Obrazložitev

Mednarodni problemi, kot so emisije toplogrednih plinov, ki jih proizvaja letalski sektor, potrebujejo globalne rešitve, zato je lahko globalni pristop učinkovit.

Predlog spremembe 2

Predlog sklepa

Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1) V Mednarodni organizaciji za civilno letalstvo (ICAO) je bil dosežen znaten napredek na poti k temu, da se na zasedanju skupščine ICAO leta 2013 sprejme okvir, ki bo državam omogočil uporabo tržnih ukrepov na področju emisij iz mednarodnega letalstva, in o razvoju globalnega tržnega ukrepa.

(1) Novembra 2012 je ICAO, ki je razpravo o omejevanju emisij iz letalstva začela že leta 1998, doseгла znaten napredek na poti k temu, da se na zasedanju skupščine ICAO leta 2013 sprejme okvir, ki bo državam omogočil uporabo tržnih ukrepov na področju emisij iz mednarodnega letalstva, in o razvoju globalnega tržnega ukrepa.

Obrazložitev

Pojasniti je treba, da se je razprava o omejevanju emisij na ravni ICAO začela že pred več kot desetimi leti, vendar je bil vse do skorajšnjega začetka uporabe sistema EU za trgovanje z emisijami dosežen le majhen napredek.

Predlog spremembe 3

Predlog sklepa

Uvodna izjava 2 - opomba 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Vključno z državami **Efte**, državami, ki so z Unijo podpisale pristopno pogodbo, ter pridruženimi območji in ozemlji držav članic EGP.

Predlog spremembe

1. Vključno z državami **EGP**, državami, ki so z Unijo podpisale pristopno pogodbo, ter pridruženimi območji in ozemlji držav članic EGP.

Obrazložitev

Države Efte se niso vse strinjale z vnosom Direktive 2003/87/ES v nacionalno zakonodajo, pač pa so to storile le države Efte, ki so tudi članice EGP (tj. Islandija, Lihtenštajn in Norveška, ne pa tudi Švica). Besedilo bi se moralo zato nanašati na države EGP, ne na države Efte.

Predlog spremembe 4

Predlog sklepa

Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Da bi preprečili izkrivljanje konkurence, se to odstopanje uporablja samo za upravljavce zrakoplova, ki niso prejeli brezplačno dodeljenih pravic, odobrenih za tovrstne dejavnosti za leto 2012, ali so jih že vrnili. Iz istega razloga se navedene pravice ne upoštevajo pri izračunu pravic do uporabe mednarodnih dobropisov v okviru Direktive 2003/87/ES.

Predlog spremembe

(3) Da bi preprečili izkrivljanje konkurence, se to odstopanje uporablja samo za upravljavce zrakoplova, ki niso prejeli brezplačno dodeljenih pravic, odobrenih za tovrstne dejavnosti za leto 2012, ali so jih že vrnili. Iz istega razloga se navedene pravice ne upoštevajo pri izračunu pravic do uporabe mednarodnih dobropisov v okviru Direktive 2003/87/ES, **z izjemo mednarodnih dobropisov, pridobljenih pred začetkom veljavnosti tega sklepa.**

Obrazložitev

Pomembno je zagotoviti pravno gotovost in ne kaznovati odgovornih podjetij, ki so se vse leto 2012 pripravljala na izvajanje direktive o letalstvu. Ta določba bi omogočila tudi zagotovitev enake obravnave letalskih operaterjev, ne glede na to, ali izkoriščajo zadevno odstopanje.

Predlog spremembe 5

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4a) ICAO in Unija bi zato morali v skladu s cilji Unije za leti 2020 in 2050 bistveno povečati prizadevanja za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v letalstvu. Odstopanje iz tega sklepa zato ne bi smelo vplivati na vključitev letalstva v evropski sistem trgovanja z emisijami in na splošni cilj spodbujanja učinkovitega globalnega sistema za omejevanje vse višjih ravni letalskih emisij ter bi moralo jasno opredeliti obveznosti, ki jih morajo v obdobju odstopanja izpolnjevati zadevne države in letalski prevozniki.

Obrazložitev

Letalski sektor s hitro naraščajočimi emisijami toplogrednih plinov mora, podobno kot že to počnejo drugi prevozni sektorji, prispevati k zmanjševanju emisij; poleg tega so drugi industrijski sektorji že leta vključeni v sistem EU za trgovanje z emisijami, zato ni razloga, da vanj ne bi bil vključen letalski sektor.

Predlog spremembe 6

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4b) Začasno odstopanje ne bi smelo veljati za več kot eno leto. Če v tem obdobju na pogajanjih na ravni ICAO ne pride do dogovora o globalnem sistemu tržnih ukrepov za področje letalskih emisij, med drugim tudi o uresničljivem roku za izvajanje, bi moral evropski sistem za trgovanje z emisijami začeti ponovno veljati za vse lete z odhodom z letališč zunaj Unije in prihodom na ta letališča, kot je določeno v Direktivi 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta.

Predlog spremembe 7

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4c) Evropska komisija bi morala Evropskemu parlamentu predložiti celovito poročilo o napredku, ki ga bo skupščina ICAO dosegla na zasedanju septembra 2013, in hitro predlagati ukrepe v skladu z rezultati.

Predlog spremembe 8

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4d) Če bi po izteku odstopanja iz tega sklepa Komisija razmišljala o nadaljnjih ukrepih v povezavi s tem, bi morala pri tem upoštevati morebitni vpliv na letalski promet znotraj Evrope in sprejeti ustrezne ukrepe za preprečevanje izkrivljanja konkurence.

Obrazložitev

V obdobju veljavnosti odstopanja za lete zunaj Evrope bo za lete med letališči v državah Evropskega gospodarskega prostora še veljala direktiva o sistemu EU za trgovanje z emisijami. To stanje bi lahko privedlo do izkrivljanja konkurence med evropskimi letalskimi prevozniki, ki pretežno letijo znotraj Evrope – saj bi bil večji delež njihovih letov vključen v ta sistem –, in letalskimi družbami tretjih držav, ki delujejo pretežno v teh državah. Evropska komisija naj, preden predlaga nadaljnje ukrepe, zadevo preuči in sprejme ustrezne ukrepe za preprečitev morebitnega izkrivljanja konkurence.

Predlog spremembe 9

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 e (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4e) Vključitev letalstva v evropski sistem

za trgovanje z emisijami bi bilo treba upoštevati pri vseh sporazumih Unije s tretjimi državami na področju letalstva.

Obrazložitev

Komisija trenutno sklepa letalske sporazume z več sosednjimi državami in pomembnimi trgovinskimi partnerji. Pomembno je, da se pri teh sporazumih upoštevajo vsi cilji evropske politike. Komisija bi morala zato izhajati iz primera sporazuma med EU in Kanado o letalskem prevozu in spodbuditi tretje države k sprejemanju ukrepov za zmanjševanje vplivov letalstva na podnebje.

Predlog spremembe 10

Predlog sklepa

Uvodna izjava 4 f (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4f) Da bi se ustvarilo zaupanje v evropski sistem za trgovanje z emisijami na mednarodni ravni, bi morale države članice prihodke iz uporabe sistema v letalskem sektorju uporabiti za blaženje vplivov teh emisij in prihodke, pridobljene iz sistema, nameniti za mednarodno financiranje, med drugim tudi ukrepov tretjih držav za varstvo okolja, v skladu s členom 3d odstavka 4 Direktive 2003/87/ES.

Obrazložitev

Za lažšanje globalnega tržnega ukrepa za letalstvo bi morala EU spodbujati ureditev, da se vsi prihodki iz letalskega sektorja namenijo mednarodnemu financiranju za okolje v okviru sporazuma UNFCCC. Sistem EU za trgovanje z emisijami bi moral še naprej vključevati letalstvo, dokler se ne uvede učinkovit globalni sistem, ki bo bistveno omejil vpliv tega sektorja na podnebje. Zato bi bilo treba še naprej izvajati pritisk za doseganje skupnih ciljev.

Predlog spremembe 11

Predlog sklepa

Člen 1 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ne glede na člen 16 Direktive 2003/87/ES države članice ne ukrepajo proti upravljavcem zrakoplova v zvezi z zahtevami iz člena 12(2a) in člena 14(3) Direktive 2003/87/ES, ki so določene pred 1. januarjem 2014, v zvezi z dejavnostmi s prihodom na ali odhodom z letališč v državah izven Evropske unije, ki niso članice *Efte*, pridružena območja ali ozemlja držav članic EGP niti niso podpisale pristopne pogodbe z Unijo, kadar ti upravljavci zrakoplova niso prejeli brezplačnih dodelitev za leto 2012 za takšne dejavnosti, oziroma, če so jim takšne pravice bile dodeljene, so državam članicam vrnili ustrezno število pravic za preklic.

Predlog spremembe

Ne glede na člen 16 Direktive 2003/87/ES države članice ne ukrepajo proti upravljavcem zrakoplova v zvezi z zahtevami iz člena 12(2a) in člena 14(3) Direktive 2003/87/ES, ki so določene pred 1. januarjem 2014, v zvezi z dejavnostmi s prihodom na ali odhodom z letališč v državah izven Evropske unije, ki niso članice *EGP*, pridružena območja ali ozemlja držav članic EGP niti niso podpisale pristopne pogodbe z Unijo, kadar ti upravljavci zrakoplova niso prejeli brezplačnih dodelitev za leto 2012 za takšne dejavnosti, oziroma, če so jim takšne pravice bile dodeljene, so državam članicam vrnili ustrezno število pravic za preklic.

Obrazložitev

Med državami Efte se niso vse strinjale z vnosom Direktive 2003/87/ES v nacionalno zakonodajo, pač pa so to storile le države Efte, ki so tudi članice EGP (tj. Islandija, Lihtenštajn in Norveška, ne pa tudi Švica). Besedilo bi se zato moralo nanašati na države EGP, ne na države Efte.

Predlog spremembe 12

Predlog sklepa

Člen 3 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pravice, preklicane v skladu s členom 2, se ne upoštevajo pri izračunu pravic do uporabe mednarodnih dobropisov v okviru Direktive 2003/87/ES.

Predlog spremembe

Pravice, preklicane v skladu s členom 2, se ne upoštevajo pri izračunu pravic do uporabe mednarodnih dobropisov v okviru Direktive 2003/87/ES. **Mednarodni dobropisi, pridobljeni pred začetkom veljavnosti tega sklepa v skladu z Direktivo 2008/101/ES, se v letu 2013 lahko uporabijo v količini do največ 15 % preklicanih ali vrnjenih pravic.**

Obrazložitev

Pomembno je zagotoviti pravno gotovost in ne kaznovati odgovornih podjetij, ki so se vse leto 2012 pripravljala na izvajanje direktive o letalstvu. Ta določba bi omogočila tudi zagotovitev enake obravnave letalskih operaterjev, ne glede na to, ali izkoriščajo zadevno odstopanje.

Predlog spremembe 13

Predlog sklepa Člen 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 3a

Komisija redno obvešča Evropski parlament in države članice o napredku pogajanj na ravni ICAO in poroča o doseženih rezultatih zasedanja skupščine ICAO. Če skupščina ICAO septembra 2013 ne bo dosegla bistvenega napredka glede globalnega tržnega mehanizma, bo evropski sistem za trgovanje z emisijami od leta 2013 ponovno vključeval vse mednarodne lete iz Unije in v njo. Če pa skupščini uspe vzpostaviti okvir za globalne tržne ukrepe, lahko Komisija predlaga nadaljnje ukrepe.

Obrazložitev

Posledice doseganja bistvenega napredka na ravni ICAO je treba dobro pojasniti. Komisija bi morala Evropskemu parlamentu zagotoviti čimbolj popolne podatke o pogajanjih na ravni ICAO, tako da bi imel Parlament možnost ta oceniti, še preden bi Evropska komisija podaljšala veljavnost odstopanja ali sprejela druge ukrepe.

POSTOPEK

Naslov	Začasno odstopanje od Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti
Referenčni dokumenti	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 10.12.2012
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 10.12.2012
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Mathieu Grosch 19.12.2012
Obravnavana v odboru	22.1.2013
Datum sprejetja	19.2.2013
Izid končnega glasovanja	+: 35 –: 1 0: 6
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Kumucakos (Georgios Koumoutsakos), Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zile
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Spiros Danelis (Spyros Danellis), Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

POSTOPEK

Naslov	Začasno odstopanje od Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti			
Referenčni dokumenti	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
Datum predložitve Parlamentu	20.11.2012			
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 10.12.2012			
Odbori, zaproseni za mnenje Datum razglasitve na zasedanju	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN 10.12.2012			
Odbori, ki niso dali mnenja Datum sklepa	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
Poročevalec(/ka) Datum imenovanja	Peter Liese 3.12.2012			
Obraznava v odboru	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
Izid končnega glasovanja	+: -: 0:	51 0 8		
Poslani, navzoči pri končnem glasovanju	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panajotov (Vladko Todorov Panayotov), Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zanoni			
Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Phil Prendergast			