

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Комисия по икономически и парични въпроси

2006/0304(COD)

13.9.2007

СТАНОВИЩЕ

на комисията по икономически и парични въпроси

на вниманието на комисията по околна среда, обществено здраве и
безопасност на храните

относно предложението за директива на Европейския парламент и на
Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на
авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на
парников газ в рамките на Общността
(COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Докладчик по становище: Alain Lipietz

PA_Legam

KPATKA OBOCHOBKA

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

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

New proposals by the draftsman

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

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

This opposition should not prompt the EU to amend its rules, since the principle of geographical application is necessary to ensure the system's economic and environmental effectiveness and avoid distortions of competition, in compliance with WTO rules. Europe can and must set an example in the field of climate protection and has always asserted its sovereignty as regards upholding the rules of competition. Nevertheless, to prevent any legal challenge, our ICAO partners must be given the time to implement Resolution 35.5.

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

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

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

It is shocking, if defensible (since it represents a rethink of the previous free system), that certificates with a market value should be largely allocated free of charge. However, since the allocation is based on emissions recorded previously, this method of distribution is an implicit

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

subsidy to existing companies, to the detriment of new companies, with a risk of an abuse of dominant position. That is why it should be compulsory for a 10% minimum of emission rights to be allocated for auctioning, a share that should increase to allow 'new entrants' into the air transport market. In addition, the increase in revenue derived from auctions will be an additional source of finance for research projects into the greenhouse effect or could be used to reduce the cost of cleaner forms of transport.

3. Proposing a more ambitious application of the new system

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

The following changes would make the proposal more effective:

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

4. Abolishing preferential treatment for official flights

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

...

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по икономически и парични въпроси приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1
СЪОБРАЖЕНИЕ 8 А (ново)

8а) Настоящата система за управление на въздушния трафик (АТМ) в Европа, не действа достатъчно ефективно, което значително увеличава емисиите на CO₂ от авиационната индустрия. По-специално, несъответствията между системите за управление на въздушния трафик на различните държави-членки принуждава авиокомпаниите да извършват полети по по-дълги маршрути, отколкото разстоянието по най-късата дъга от земната сфера (GCD), което се изразява в изгарянето на повече гориво. Когато политиката в областта на единното европейско небе (SES) бъде напълно осъществена, тя ще позволи използването на разстоянията по най-късата дъга от земната сфера (GCD) и следователно, ще бъде постигнато намаление на емисиите на CO₂ до 12%. Следователно, единното европейско небе следва да бъде осъществено във възможно най-кратък срок.

Обосновка

Under the current European ATM system, aircraft are given circuitous routings through fragmented airspace, or instructed to fly at altitudes or speeds where their engines are operating outside their peak efficiency. These inefficiencies add to CO₂ emissions, and therefore efforts should be made to introduce the SES initiative as soon as possible, as this will reduce these inefficiencies through the creation of a harmonious single European ATM system more closely based on actual flight patterns, rather than using the present arrangements, which are largely based on national boundaries.

Изменение 2
СЪОБРАЖЕНИЕ 11

¹ Все още непубликуван в ОВ.

(11) **От 2011 г. емисиите от полети между летища в Общността следва да се включат в схемата на Общността. От 2012 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността. По този начин схемата на Общността *може* да служи за модел за разширяване на схемата по целия свят. Ако трета страна приеме мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети, заминаващи от тази страна към летище в Общността и които са най-малко еквивалентни на изискванията на настоящата директива, обхватът на схемата на Общността следва да се измени, за да изключи полети, пристигащи в Общността от тази страна.**

(11) **С оглед гарантирането на еднакви конкурентни условия между летищата и операторите на въздухоплавателни средства, международните полети и полетите в рамките на ЕС следва от самото начало да се включат в схемата на Общността. От 2010 г. следва да се включат емисиите от всички полети, пристигащи и заминаващи от летища в Общността. По този начин схемата на Общността следва да служи за модел за разширяване на схемата по целия свят. *За тази цел Комисията следва незабавно да започне международни преговори с цел постигането на международно споразумение относно една глобална схема.* Ако трета страна приеме мерки за намаляване на въздействието върху климата от полети, заминаващи от тази страна към летище в Общността и които са най-малко еквивалентни на изискванията на настоящата директива, обхватът на схемата на Общността следва да се измени, за да изключи полети, пристигащи в Общността от тази страна.**

Обосновка

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

Изменение 3 СЪОБРАЖЕНИЕ 12 А (ново)

(12a) В допълнение към настоящата директива следва да се предприемат други действия. Следователно следва да бъдат създадени групи от експерти за проучване на други начини за действие.

Обосновка

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

Изменение 4
СЪОБРАЖЕНИЕ 13 А (ново)

(13а) С цел да се предостави дълготрайна подкрепа на по-отдалечените и слабо населени райони на Европа, които са особено зависими от услугите на въздушния транспорт, при разпределянето и издаването на квоти следва да се обърне специално внимание на службите, осигуряващи регионалното обслужване. Справедливото разпределяне на квотите следва да се гарантира за въздушни услуги до отдалечени или изолирани региони, в допълнение към съществуващите мерки, като задълженията за обществена услуга във въздушния транспорт (PSO), които се прилагат понастоящем в ЕС, с цел да се улесни дълготрайно регионално икономическо развитие.

Обосновка

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

Изменение 5

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3б, параграф 1 (Директива 2003/87/ЕО)

1. За периода от **1 януари 2011 г.** до 31 декември 2012 г. общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства е равно на 100 % от умножените по две исторически авиационни емисии.

1. За периода от **1 януари 2010 г.** до 31 декември 2012 г. общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства е равно на 100 % от умножените по две исторически авиационни емисии.

Изменение 6

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3б, параграф 3 (Директива 2003/87/ЕО)

3. За втория период от член 11, параграф 2 и за всеки следващ период, общото количество квоти, които ще бъдат разпределени на операторите на въздухоплавателни средства е равно на 100 % от историческите авиационни емисии, умножени по броя на годините, съставляващи този период.

3. До *x**, Комисията преразглежда общото количество квоти, които ще бъдат разпределени по прозрачен начин на операторите на въздухоплавателни средства във връзка с историческите авиационни емисии, намалени с процент равен на процента за общо намаление, наложен на всички сектори за втория период от член 11, параграф 2. **Настоящото преразглеждане предоставя механизъм за гарантиране на запазването на ефективността на схемата по отношение на опазването на околната среда, така че въздухоплавателните средства да допринесат за общата схема за търговия с емисии (ETS). Комисията осигурява последващи преразглеждания на общото количество на разпределените квоти.**

**x се определя след като преразглеждането на схемата за търговия с емисии на ЕС установи дължината на периодите.*

Обосновка

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

Изменение 7

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3в, параграф 1 (Директива 2003/87/ЕО)

1. В периода от член 3б, параграф 1, **определен процент** от квотите се разпределя чрез състезателно наддаване. **Процентът съответства на средноаритметичния процент, предложен от държавите-членки, включително и състезателното наддаване в техните национални планове за разпределение съгласно глава III за съответния период.**

1. В периода от член 3б, параграф 1, **50%** от квотите се разпределя чрез състезателно наддаване.

Обосновка

A significant level of auctioning will help to develop a fair price for carbon in the ETS, create

a considerable fund for R&D in to new clean technologies and contributing to mitigating the effects of climate change, and ensures the polluter pays principle.

Изменение 8

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3в, параграф 4 (Директива 2003/87/ЕО)

4. Приходите, получени от състезателното наддаване за квоти в съответствие с параграф 3, се използват за **намаляване на емисиите на парников газ, за адаптиране към въздействията от изменението на климата, за финансиране на изследователска и развойна дейност с цел смекчаване и адаптиране и за покриване на разходите на администрацията държава-членка във връзка с** настоящата директива. Държавите-членки информират Комисията за мерките, приети в изпълнение на настоящия параграф.

4. Приходите, получени от състезателното наддаване за квоти в съответствие с параграф 3, се използват за покриване на **оправданите** разходи на **държавите-членки за администриране на** настоящата директива **и за изследване и разработване на нови технологии и проекти, които ще намалят отделяните от въздухоплавателната индустрия емисии на CO₂ и други замърсители, включително за разработването на оперативни модели, корпуси, двигатели и чисто гориво, както и за инвестиране в инфраструктура и услуги, които рационализират полетите и смекчават други вредни въздействия от авиацията, като например шумовото замърсяване.** Държавите-членки информират Комисията за мерките, приети в изпълнение на настоящия параграф.

Обосновка

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

Изменение 9

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3г, параграф 5 (Директива 2003/87/ЕО)

5. До **28 февруари 2011 г.** и до 28 февруари на всяка следваща година,

5. До **28 февруари 2010 г.** и до 28 февруари на всяка следваща година,

компетентният орган на
администриращата държава-членка
издава на всеки оператор на
въздухоплавателно средство броя квоти,
разпределени на този оператор на
въздухоплавателно средство за тази
година.

компетентният орган на
администриращата държава-членка
издава на всеки оператор на
въздухоплавателно средство броя квоти,
разпределени на този оператор на
въздухоплавателно средство за тази
година.

Обосновка

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

Изменение 10

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3г, параграф 5 а (нов) (Директива 2003/87/ЕО)

5а. При сливане или поглъщане, които се отнасят до няколко превозвача през даден период, квотите, които са им били разпределени или които те са придобили, се запазват от новата организация. Ако даден превозвач прекрати дейността си, съответната държава-членка пуска съответните квоти на вторичния пазар за квоти. В началото на следващата година делът на квотите, който е все още в наличност, се разпределя изцяло чрез състезателно наддаване като се вземе предвид общия процент на намаление на разрешените квоти.

Обосновка

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

Изменение 11

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 3

Член 3г, параграф 5 б (нов) (Директива 2003/87/ЕО)

5б. Въз основа на придобития опит през периода 2010 г. - 2012 г. Комисията

внося предложение за квотата на разрешителни на емисии, за които секторът на авиацията има разрешение за купуване на вторичния пазар за по-общи схеми за разрешителни на емисии.

Обосновка

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

Изменение 12

ЧЛЕН 1, ТОЧКА 6

Член 11а, параграф 1 а, алинея 2 а (нова) (Директива 2003/87/ЕО)

Процентът на сертифицирани намаления на емисии (CER) и единици намаление на емисии (ERU), използвани за въздухоплавателни дейности се преразглежда едновременно с тяхната употреба в други сектори, като част от прегледа на схемата за търговия с емисии (ETS).

Обосновка

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

Изменение 13

ПРИЛОЖЕНИЕ, ТОЧКА 1, БУКВА Б)

Приложение I, параграф 2, алинея 2 (Директива 2003/87/ЕО)

"За 2011 г. единствено полети, които заминават от летище и пристигат на летище и двете разположени на територията на държава-членка, за която се прилага Договора, се включват в дейността на авиацията. От 1 януари 2012 г. се включват всички полети, които пристигат или заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договора".

"От 1 януари 2010 г. всички полети, които пристигат или заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договора, се включват в дейността на авиацията".

Обосновка

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

Изменение 14
ПРИЛОЖЕНИЕ, ТОЧКА 1) В)
Приложение I, таблица (Директива 2003/87/ЕО)

Авиация

Полети, които **пристигат или** заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договора.

Тази дейност не включва:

а) полети, проведени единствено за транспортиране, на официална мисия, на действащ монарх и най-близките му роднини, държавни глави, министър-председатели и държавни министри, когато това е подкрепено от подходящ индикатор на статуса в летателния план;

б) военни полети, изпълнявани от военни въздухоплавателни средства, както митнически и полицейски полети, и полети за издирване и спасяване, разрешени от съответния компетентен орган;

в) всички полети проведени изцяло по правилата за визуални полети, както са определени в приложение 2 към Конвенцията за международна гражданска авиация от 1944 г.;

г) полети, завършващи на летището, от което въздухоплавателното средство е излетяло и по време на които не са извършвани междинни кацания;

д) тренировъчни полети, проведени с единствената цел за получаване на свидетелство, или на степен, в случая на летателен екипаж, когато това е подкрепено от подходяща забележка в летателния план, при положение, че

Авиация

Полети, които заминават от летище, разположено на територията на държава-членка, за която се прилага Договора.

Тази дейност не включва:

б) военни полети, изпълнявани от военни въздухоплавателни средства **като част от международна мисия**, както митнически и полицейски полети, и полети за издирване и спасяване **и борба с пожарите**, разрешени от съответния компетентен орган;

полетът не служи за транспортиране на пътници и/или товари или за позициониране или транспортиране на въздухоплавателното средство;

е) полети, проведени с единствената цел за проверка или изпитване на оборудване, използвано или предназначено за използване като наземна помощ за въздушна навигация, с изключение на полети за позициониране на въпросното въздухоплавателно средство; и

ж) полети, проведени от въздухоплавателно средство с удостоверение максимално тегло при излитане по-малко от 5 700 кг.

е) полети, проведени с единствената цел за проверка или изпитване на оборудване, използвано или предназначено за използване като наземна помощ за въздушна навигация, с изключение на полети за позициониране на въпросното въздухоплавателно средство; и

ж) полети, проведени от въздухоплавателно средство с удостоверение максимално тегло при излитане по-малко от 5 700 кг.

Обосновка

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

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността	
Позовавания	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)	
Водеща комисия	ENVI	
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	ECON 1.2.2007	
Докладчик по становище Дата на назначаване	Alain Lipietz 13.2.2007	
Разглеждане в комисия	27.6.2007	10.9.2007
Дата на приемане	11.9.2007	
Резултат от окончателното гласуване	+: 37	-: 0
	0: 1	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Mariela Velichkova Baeva, Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Manuel António dos Santos, Christian Ehler, Jonathan Evans, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Piia-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Christoph Konrad, Kurt Joachim Lauk, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Antolín Sánchez Presedo, Olle Schmidt, Peter Skinner, Ieke van den Burg, Sahra Wagenknecht	
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Jorgo Chatzimarkakis, Harald Ettl, Ján Hudacký, Werner Langen, Alain Lipietz, Thomas Mann, Maria Petre, Poul Nyrup Rasmussen, Charles Tannock	
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Íñigo Méndez de Vigo	