

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Comisia pentru afaceri economice și monetare

2006/0304(COD)

13.9.2007

AVIZ

al Comisiei pentru afaceri economice și monetare

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

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

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

Raportor pentru aviz: Alain Lipietz

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

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

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

New proposals by the draftsman

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

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

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

AMENDAMENTE

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

Amendamentul 1
CONSIDERENTUL 8A (nou)

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

Justificare

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

Amendamentul 2
CONSIDERENTUL 11

(11) Începând cu 2011, emisiile provenind de la zborurile între aeroporturile comunitare ar trebui să fie incluse în sistemul comunitar. Începând cu 2012, acesta trebuie să includă și emisiile provenite de la toate zborurile de sosire și de plecare din Comunitate. Astfel, sistemul

(11) În vederea asigurării unor condiții de concurență loială pentru toate aeroporturile și pentru toți operatorii de aeronave, în sistemul comunitar trebuie să fie incluse, de la bun început, atât zborurile internaționale, cât și zborurile intracomunitare. Începând cu 2010, acesta

¹ Nerepublicat încă în Jurnalul Oficial.

comunitar **poate** servi drept model pentru extinderea sistemului la nivel **internațional**. În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului **pe care îl au zborurile către un aeroport comunitar din respectiva țară asupra climei** cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive, **domeniul** de aplicare a sistemului comunitar ar trebui **modificat** astfel încât să excludă zborurile **de sosire din** țara în cauză în Comunitate.

trebuie să includă emisiile provenite de la toate zborurile cu destinația în, și cu plecarea din Comunitate. Astfel, sistemul comunitar **ar trebui** să servească drept model pentru extinderea sistemului la nivel **global**. **În acest scop, Comisia ar trebui să inițieze de îndată negocieri la nivel internațional, pentru a se ajunge la un consens internațional privind un sistem global**. În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului **climatic al zborurilor** către **aeroporturile comunitare** cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive, **sfera** de aplicare a sistemului comunitar ar trebui **modificată** astfel, încât să excludă zborurile **cu destinația** în Comunitate **provenind** din țara în cauză .

Justification

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

Amendamentul 3

CONSIDERENTUL 12A (nou)

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

Justification

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

Amendamentul 4

CONSIDERENTUL 13A (nou)

(13a) Pentru a oferi un sprijin continuu zonelor comunitare mai îndepărtate și mai puțin populate, care depind în mai mare măsură de serviciile de transport aerian, la

alocarea și eliberarea cotelor trebuie să se acorde o atenție deosebită serviciilor de legătură regionale. Pe lângă măsurile existente, precum obligațiile privind serviciul public în domeniul transportului aerian impuse în prezent în UE, pentru a facilita dezvoltarea economică regională continuă, serviciilor aeriene prestate în regiuni îndepărtate sau izolate ar trebui să li se garanteze cote distribuite echitabil .

Justification

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

Amendamentul 5

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

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

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

Amendamentul 6

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

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

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

Comisia asigură revizuirea ulterioară a măririi totale a cotelor alocate.

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

Justification

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

Amendamentul 7

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

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

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

Justificare

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

Amendamentul 8

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

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

4. Veniturile obținute în urma licitării cotelor în conformitate cu alineatul (3) se folosesc **la** acoperirea cheltuielilor justificate ale statelor membre, legate de administrarea prezentei directive și de cercetarea și dezvoltarea unor noi tehnologii și concepte de proiectare, care vor reduce aportul sectorului la emisiile de CO₂ și alți agenți poluanți, inclusiv proiectele operaționale privind celula, motoarele aeronavelor și carburanții ecologici, **precum și la investiții în infrastructură și servicii în măsură să**

raționalizeze traficul aerian și să reducă alte efecte nocive ale aviației, ca poluarea sonoră. Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în temeiul prezentului alineat.

Justification

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

Amendamentul 9

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

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

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

Justification

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

Amendamentul 10

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

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

rămasă disponibilă, ținând cont de rata generală de reducere a cotelor autorizate, se licitează integral.

Justification

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

Amendamentul 11

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

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

Justification

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

Amendamentul 12

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 6

Articolul 11a alineatul (1a) paragraful (2a) (nou) (Directiva 2003/87/CE)

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

Justification

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

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

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

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

Justification

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

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

Aviație

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

Această activitate nu include:

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

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

c) orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere

Aviație

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

Această activitate nu include:

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

menționate în anexa 2 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională din 1944;

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

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

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

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

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

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

Justification

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

PROCEDURĂ

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