



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru industrie, cercetare și energie

2013/0344(COD)

24.1.2014

AVIZ

al Comisiei pentru industrie, cercetare și energie

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice mondiale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Raportoare pentru aviz: Eija-Riitta Korhola

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Context

Schimbările climatice reprezintă o problemă mondială și, prin urmare, aceasta trebuie abordată la nivel mondial. Includerea aviației în EU ETS a fost o decizie care s-a datorat progreselor lente din procesul OACI și părea o idee bună la momentul respectiv. S-a considerat că va constitui un exemplu pe care ceilalți îl vor urma și că ar putea încuraja comunitatea internațională să dezvolte o soluție cu adevărat mondială. Numeroase țări planificau deja măsuri de piață (MP) la momentul respectiv, dar, cu toate acestea, un acord mondial părea îndepărtat. Cu toate acestea, după adoptarea EU ETS pentru aviație, impunerea dispozițiilor acestuia asupra transportatorilor din țările terțe a constituit imediat un subiect care a suscitat multe preocupări și, în perioada următoare, a avut repercusiuni clare. Pe tot parcursul punerii în aplicare a EU ETS pentru aviație, de la începutul anului 2012, statele membre și transportatorii lor aerieni s-au confruntat cu măsuri de retorsiune luate de țările terțe, care au slăbit într-o mare măsură competitivitatea transportatorilor aerieni și potențialul lor de creștere. Din această cauză și din cauza lipsei clare de disponibilitate a țărilor terțe de a coopera și de a respecta EU ETS, UE a trebuit să „oprească ceasul”, o decizie care s-a dovedit ulterior a fi corectă și înțeleaptă.

Situația actuală

În opinia raportoarei pentru aviz, există mai multe motive pentru care procesul OACI trebuie lăsat în prezent să evolueze în pace, fără a se încerca să se impună în continuare legislația internă a UE țărilor terțe, fapt care nu numai că ar risca procesul OACI în sine, dar ar și expune transportatorii aerieni ai statelor membre și ai UE la alte măsuri de retorsiune și la războaie comerciale. În primul rând, deciziile privind adoptarea unei MP mondiale au fost luate și procesul este în desfășurare; OACI este singurul organism în cadrul căruia se poate atinge o soluție la nivel mondial. În al doilea rând, pentru prima oară un mecanism mondial este în mod evident sprijinit activ și în afara UE și sunt cooptați actori majori. În al treilea rând, toate părțile interesate, inclusiv transportatorii aerieni și industria aviatică, sprijină această soluție mondială care este în prezent mai apropiată ca oricând. Țările sunt pregătite și sunt mai implicate și mai dispuse decât înainte să ajungă la un acord. În plus, spațiul aerian propus al UE a fost respins în mod specific de OACI.

Concluzie

Raportoarea pentru aviz consideră că, având în vedere acest fapt, UE trebuie să fie un actor activ în promovarea unui acord mondial și nu trebuie să mai continue să acționeze unilateral, fapt care va regresa procesul. UE trebuie să evite orice măsuri care vor fi considerate neconstructive de către partenerii noștri internaționali și care vor obstrucționa negocierile OACI. Toate rapoartele din țările terțe cu privire la această propunere indică contrariul și, prin urmare, raportoarea pentru aviz sugerează continuarea dispozițiilor de „oprire a ceasului” în interiorul SEE până în 2016. De asemenea, în cadrul domeniului de aplicare al EU ETS, UE ar continua să își asume poziția de lider în cadrul luptei timpurii pentru reducerea emisiilor provenite din aviație. Chiar dacă UE nu are dreptul de a emite legislație decât pe propriul său teritoriu, raportoarea pentru aviz consideră că aceasta nu este soluția corectă dacă se dorește

într-adevăr un acord mondial veritabil. Diplomația schimbărilor climatice înseamnă că fiecare parte implicată trebuie să aibă spirit de echipă, pentru a atinge un scop comun, cu mijloace comune. Pe lângă adoptarea unui acord mondial, prioritățile UE trebuie să fie asigurarea bunăstării industriei aviației, a competitivității și a posibilităților operaționale în acest domeniu foarte competitiv.

Având în vedere motivele menționate mai sus, raportoarea pentru aviz propune continuarea dispozițiilor de „oprire a ceasului” în interiorul SEE, până la adunarea generală OACI din 2016, pentru a ajunge la un adevărat acord mondial, care să fie cu adevărat benefic pentru climă și pentru toți actorii implicați.

AMENDAMENTE

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

Amendamentul 1

Propunere de directivă Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Uniunea depune eforturi în vederea încheierii unui viitor acord internațional pentru a controla impactul gazelor cu efect de seră provenite din aviație și, **între timp, limitează impactul asupra schimbărilor climatice generat de activitățile de aviație spre și dinspre aerodromurile din Uniune prin acțiuni autonome. Pentru a garanta caracterul complementar și neconflictual al acestor obiective, este oportun să se țină** seama de evoluțiile din cadrul forurilor internaționale și de pozițiile adoptate de acestea și, în special, de rezoluția care conține „Declarația consolidată privind continuarea politicii și a practicilor OACI în domeniul protecției mediului”, adoptată în cadrul celei de a 38-a sesiuni a Adunării Organizației Aviației

Amendamentul

(1) Uniunea depune eforturi în vederea încheierii unui viitor acord internațional pentru a controla impactul gazelor cu efect de seră provenite din aviație. **Se va ține** seama de evoluțiile din cadrul forurilor internaționale și de pozițiile adoptate de acestea și, în special, de rezoluția care conține „Declarația consolidată privind continuarea politicii și a practicilor OACI în domeniul protecției mediului”, adoptată în cadrul celei de a 38-a sesiuni a Adunării Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).

Civile Internaționale (OACI).

Amendamentul 2

Propunere de directivă Considerentul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Prin urmare, este de dorit să se considere temporar că cerințele stabilite în Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴ sunt îndeplinite, atunci când sunt îndeplinite obligațiile legate de un anumit procentaj din emisiile generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țările terțe. Procedând astfel, Uniunea subliniază că cerințele pot fi aplicate anumitor procentaje din emisiile generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile situate în țările din Spațiul Economic European (SEE), în același mod în care se pot impune cerințe legale cu privire la o parte mai mare din emisiile generate de zborurile spre și dinspre astfel de aerodromuri.

eliminat

⁴ ***Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).***

Justificare

Considerent redundant din cauza limitării sferei de aplicare a directivei doar la zborurile din interiorul SEE.

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) În timp ce aplicarea Directivei 2003/87/CE se bazează în continuare pe sosirea pe aerodromuri din Uniune sau plecarea de pe acestea, pentru a fi o modalitate simplă și funcțională de a limita aplicarea măsurilor regionale bazate pe piață în cei 7 ani care precedă intrarea în vigoare a unei măsuri mondiale bazate pe piață, procentajele au fost calculate de Eurocontrol pe baza părții din distanța ortodromică dintre principalele aeroporturi din SEE și din țările terțe, care nu este mai mare de 12 mile de la cel mai îndepărtat punct de pe linia de țărm a SEE. Dat fiind că Uniunea nu consideră că o măsură mondială bazată pe piață ar trebui să se întemeieze pe considerente legate de spațiul aerian propriu-zis, în comparație cu cele legate de sosirea în aerodromuri sau plecarea din acestea, relevanța procentajelor se limitează la perioada până în 2020.

eliminat

Justificare

Considerent redundant din cauza limitării sferei de aplicare a directivei doar la zborurile din interiorul SEE.

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) Pentru a se stabili un procentaj din emisiile verificate generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țări terțe, trebuie să se cunoască emisiile totale generate de aceste zboruri. Cu toate

eliminat

acestea, nu sunt luate în considerare emisiile care nu sunt acoperite de procentajul respectiv.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7) În plus, în ceea ce privește zborurile spre și dinspre țări terțe, un operator de aeronave ar trebui să poată alege să nu raporteze emisiile verificate generate de aceste zboruri, ci să se bazeze, în schimb, pentru emisiile generate de astfel de zboruri deasupra țărilor membre ale SEE, pe o determinare a emisiilor estimate cât se poate de precisă.

eliminat

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 9

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9) Aplicarea unui procentaj din emisiile verificate generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țări terțe sau utilizarea abordărilor alternative de către operatori ar trebui să vizeze emisiile generate începând din 2014, astfel încât operatorii să aibă suficient timp pentru a înțelege aceste abordări în momentul în care își planifică activitățile de zbor.

eliminat

Amendamentul 7

Propunere de directivă Considerentul 10

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10) Fără a aduce atingere măsurii mondiale bazate pe piață care se va aplica începând din 2020, emisiile provenite de la zborurile spre și dinspre țări care sunt țări în curs de dezvoltare și al căror procentaje, pe tonă/kilometru, din veniturile totale generate de activități de aviație civilă internațională este mai mic de 1 % ar trebui să beneficieze de o derogare pentru perioada 2014-2020. Țările care sunt considerate a fi în curs de dezvoltare în sensul prezentei propuneri sunt cele care beneficiază, la momentul adoptării prezentei propuneri, de acces preferențial la piața Uniunii în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 978/2012 al Parlamentului European și al Consiliului și care nu sunt clasificate în 2013 de Banca Mondială ca țări cu venituri mari sau cu venituri medii superioare.

eliminat

Amendamentul 8

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1

Directiva 2003/87/CE

Articolul 28 a – alineatul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

toate emisiile generate de zborurile spre și dinspre țările din afara Spațiului Economic European în **2013**;

toate emisiile generate de zborurile spre și dinspre țările din afara Spațiului Economic European în **fiecare an calendaristic din perioada 2013-2020**;

Amendamentul 9

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1

Directiva 2003/87/CE
Articolul 28 a – alineatul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

emisiile generate de zborurile spre și dinspre țările aflate în afara Spațiului Economic European (SEE) în fiecare an calendaristic din perioada 2014-2020, în cazul în care operatorul acestor zboruri a restituit certificatele corespunzătoare procentajelor din emisiile lor verificate provenite de la zborurile respective incluse pe lista din anexa IIc sau calculate în conformitate cu alineatul (6);

eliminat

Amendamentul 10

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Directiva 2003/87/CE
Articolul 28 a – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Emisiile verificate menționate la alineatul (1) litera (b), calculate în conformitate cu anexa IIc, sunt considerate emisii verificate ale operatorului de aeronave în sensul articolelor 11a, 12 și 14.

eliminat

Amendamentul 11

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1
Directiva 2003/87/CE
Articolul 28 a – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Prin derogare de la articolele 3g, 12, 15 și 18a, în cazul în care un operator de aeronave generează emisii anuale totale mai mici de 25 000 de tone, se consideră că emisiile acestuia sunt emisii verificate dacă sunt stabilite cu ajutorul *unui instrument*

Prin derogare de la articolele 3g, 12, 15 și 18a, în cazul în care un operator de aeronave generează emisii anuale totale mai mici de 25 000 de tone, se consideră că emisiile acestuia sunt emisii verificate dacă sunt stabilite cu ajutorul *datelor* de la

pentru mici emițători aprobat de Comisie și alimentat de Eurocontrol cu date de la facilitatea sa de sprijin al ETS, iar statele membre pot pune în aplicare proceduri simplificate pentru operatorii de aeronave utilizate în scop necomercial atât timp cât rezultatul obținut nu are un grad de acuratețe mai scăzut decât cel oferit de acest instrument.

facilitatea de sprijin al ETS a *Eurocontrol*, iar statele membre pot pune în aplicare proceduri simplificate pentru operatorii de aeronave utilizate în scop necomercial atât timp cât rezultatul obținut nu are un grad de acuratețe mai scăzut decât cel oferit de acest instrument.

Justificare

Rolul instrumentelor pentru mici emițători nu este evident în acest context, deoarece rapoartele privind emisiile pot fi primite de la facilitatea de sprijin ETS dacă transportatorul are licență de utilizare a programului respectiv.

Amendamentul 12

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1

Directiva 2003/87/CE

Articolul 28 a – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Prin derogare de la articolul 12 alineatul (2a) și de la articolul 14 alineatul (3), pentru zborurile spre și dinspre țările din afara SEE, un operator de aeronave poate alege să nu raporteze datele privind emisiile prin utilizarea procentajelor din anexa IIc, pentru ca aceste emisii se fie calculate de către autoritatea competentă. Acest calcul ține seama de cifrele din instrumentul pentru mici emițători aprobat de Comisie și alimentat de Eurocontrol cu date provenite de la facilitatea sa de sprijin al ETS. Autoritatea competentă trebuie să raporteze toate aceste calcule Comisiei. Calculele privind emisiile efectuate în aceste circumstanțe sunt considerate a fi emisii verificate ale operatorului de aeronave în sensul articolelor 11a, 12, 14 și 28a.

eliminat

Amendamentul 13

Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>		<i>Amendamentul</i>
<i>(2) Anexele se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.</i>		<i>eliminat</i>

Amendamentul 14

Propunere de directivă Anexă

<i>Textul propus de Comisie</i>		<i>Amendamentul</i>
<i>[...]</i>		<i>eliminat</i>

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice mondiale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională
Referințe	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	ENVI 24.10.2013
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ITRE 24.10.2013
Raportor/Raportoare pentru aviz: Data numirii	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
Examinare în comisie	16.12.2013
Data adoptării	23.1.2014
Rezultatul votului final	+: 29 –: 22 0: 3
Membri titulari prezenți la votul final	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Membri supleanți prezenți la votul final	Maria Badia i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke