

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Comisia pentru transport și turism

2006/0304(COD)

21.9.2007

AVIZ

al Comisiei pentru transport și turism

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 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 – C6-0011/2207 – 2006/0304(COD))

Raportor pentru aviz (*): Georg Jarzembowski

(*): Procedura comisiilor asociate – articolul 47 din Regulamentul de procedură

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

I. Brief description of the Commission proposal

The main elements of the Commission proposal are as follows:

- from 2011, all flights between Community airports are to be subject to the Community's existing emissions trading system and from 2012 so are third-country flights from third countries which depart from or arrive at a Community airport;
- the aggregate quantity of the allowances is to be determined on the basis of 'historical aviation emissions' in the years 2004 to 2006;
- initially, the greater part of the aggregate quantity is to be allocated free of charge on the basis of tonne-kilometre data, the remainder is to be auctioned by means of a procedure which has yet to be defined;
- government flights and military, customs and police flights are to be excluded from incorporation into the emissions trading scheme.

II. Public hearing by the Transport Committee

On 27 June 2007 a public hearing was held with the following experts:

- Mrs Marianne Klingbeil, DG Environment, European Commission,
- Mr Ulrich Schulte-Strathaus, Association of European Airlines,
- Mr Andrew B. Steinberg, Deputy Secretary of Transportation of the USA for Aviation and International Relations,
- Mr François Gayet, European Aerospace and Defence Association,
- Mr Dieter Kaden, Deutsche Flugsicherung (air traffic control organisation),
- Mr Sven Harmeling, Germanwatch,
- and Mr Mike Ambrose, Director-General of the Association of European Regional Airlines, who presented a new impact assessment.

III. Opinion of the draftsman

Your draftsman proposes 40 amendments, which arise from the public hearing and from discussions with other experts in the area concerned. They also take into account the impact assessment presented, which emphatically demonstrates that the effects of introducing emissions trading for aviation activities which would arise from the Commission proposal submitted would place a considerable burden on airlines and ultimately on consumers. It should also be kept in mind that overall emissions from aviation make up only a maximum of 3% of overall carbon dioxide emissions.

As draftsman for the Committee on Transport and Tourism I have been guided in preparing my opinion by the following two basic considerations:

a. In its resolution of 4 July 2006 the European Parliament recognised that 'emissions trading has the potential to play a role as part of a comprehensive package of measures to address the climate impact of aviation, provided it is appropriately designed'.

b. the inclusion of aviation activities in emissions trading should be done in such a way as to ensure it is in line with the Lisbon Strategy of the European Union and also with the objectives both of the European Environmental Policy and the Sustainable European Transport and Tourism Policy.

The following fundamental changes followed from this:

1. on the scope

As Parliament rightly decided in 2006, the inclusion of aviation activities in emissions trading should be introduced at the same time for flights within the European Union and for flights to or from a third country, inter alia to prevent distortion of competition between airlines and airports.

Your draftsman proposes that 1 January 2012 be taken as the starting date, since this date firstly takes account of the beginning of the post-Kyoto period and secondly affords the Member States, third countries and the airlines the time needed to make all necessary preparations.

He also points out that contrary to the announcements by third countries, in particular the USA, the inclusion in the European emissions trading scheme of aircraft from third countries which depart from or arrive at Community airports is legally admissible.

2. on the fixing of the total quantity of the allowances to be issued

Your draftsman follows the argument of the European Commission that the first exercise to fix the total quantity of the allowances to be issued to airlines should be free of charge. It is therefore logical to take the more recent period 2007 - 2009 into account as the basis for assessment and to take 110% of the sum of these historical aviation emissions as the basis for the year 2012.

3. on the methods of allocation of allowances

Since the initial allocation of allowances to existing airlines should be free of charge, it is only necessary to provide for an auction of 20% of allowances for new airlines.

Furthermore, the allocation of allowances should be based on aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK') rather than on the concrete number of passengers and quantity of freight carried by an aircraft ('revenue tonne kilometre - RTK'). A fundamental objective of the European Union is to maintain and strengthen the territorial cohesion of the Union. Only by calculating aircraft capacity can the risk be ruled out that a regular air service - even with aircraft which are not full to capacity - to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened and that the short- and medium-haul flights within the EU will be made disproportionately more expensive.

AMENDAMENTE

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

Text propus de Comisie¹

Amendamentele Parlamentului

Amendamentul 1 CONSIDERENTUL 8A (nou)

(8a) În afară de sistemul de comercializare a cotelor de emisie, mai există un potențial considerabil pentru reducerea emisiilor provocate de sectorul aviației prin intermediul ameliorărilor tehnologice și de funcționare, precum și, în special, prin intermediul unei evoluții în exploatarea navelor aeriene și a aeroporturilor; astfel de evoluții trebuie să fie promovate într-o mai mare măsură decât în trecut;

Justificare

A comprehensible and credible emission reduction strategy should not only refer to emissions trading, but also include all technological and operational options, especially since these offer greater potential for cuts.

Amendamentul 2 CONSIDERENTUL 8B (nou)

(8b) Cercetarea și dezvoltarea tehnologică reprezintă aspectele centrale ale inovării și ale unor performanțe mai bune. Comunitatea ar trebui să continue să sprijine în mod susținut activitatea ACARE (Consiliul consultativ pentru cercetare în domeniul aeronauticii în Europa) și, în

¹ JO C ... /Nepublicate încă în JO.

special, programul de cercetare strategică al acestuia (PCS), care stabilește obiective de reducere, până în 2020, cu 50% a emisiilor de dioxid de carbon pe kilometru pasager și cu 80% a emisiilor de oxizi de azot provocate de sectorul transportului aerian.

Justificare

A sound aviation climate change policy should not comprise economic instruments alone. Many existing instruments are already being used to mitigate the environmental impact of aviation and hence to influence its contribution to climate change. A properly designed and implemented ETS may complement the large battery of existing tried, tested and efficient tools. Whilst the Commission itself refers to "a comprehensive package of measures", it fails to mention the other elements of that package.

Amendamentul 3
CONSIDERENTUL 8C (nou)

(8c) O gestionare a traficului aerian mai eficientă poate conduce la diminuarea consumului de carburant cu până la 12 % și poate contribui, astfel, la reducerea emisiilor de CO₂. Prin urmare, proiectele „Cerule unic european” și SESAR ar trebui puse în aplicare cât mai repede și cât mai eficient posibil. Este de datoria, în special a instituțiilor comunitare și a statelor membre, să întreprindă acțiuni neîntârziate și ferme, consultând îndeaproape utilizatorii spațiului aerian implicați, în vederea stabilirii unor blocuri de spațiu aerian funcționale, a unor blocuri de spațiu aerian flexibile și a unei utilizări flexibile a spațiului aerian. În acest sens, este necesară, de asemenea, susținerea programului AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) inițiat de Uniunea Europeană și Administrația Federală a Aviației a Statelor Unite.

Justificare

Including aviation in the ETS is part of an overall European policy to reduce CO₂ emissions in general and those in the aviation sector in particular. The two complementary aspects of the policy of including aviation in the ETS system are the 'Clean Sky' technological initiative

and the Single European Sky project, together with improved air traffic management through the SESAR project. The AIRE initiative is also to be welcomed, since its benefits in curbing CO₂ emissions will extend beyond the European Union, given that it is a joint initiative with the United States.

Amendamentul 4
CONSIDERENTUL 8D (nou)

(8d) Cercetarea și tehnologia reprezintă aspectele centrale ale inovării și ale realizării de noi reduceri în emisiile sectorului aviației. Constructorii de avioane și de sisteme de propulsie, precum și producătorii de combustibili sunt îndemnați să cerceteze și să aplice, în domeniile lor de activitate, modificări care să reducă semnificativ efectele transportului aerian asupra climei. Instituțiile comunitare trebuie să sprijine în continuare, în Al șaptelea program-cadru pentru cercetare (PC7), Inițiativa tehnologică comună (ITC) „Cer curat”, obiectivul căreia este să reducă radical impactul transportului aerian asupra mediului.

Justificare

Substantial cuts in emissions can also be achieved by changes in aircraft design - for example in the materials used - and in engine construction, as well as by the use of alternative fuels.

Amendamentul 5
CONSIDERENTUL 9A (nou)

(9a) Comercializarea cotelor de emisie poate fi privită, în toate cazurile, ca cel mai adecvat instrument de reducere a impactului sectorului aviației asupra climei. Aplicarea acestuia în cadrul sectorului aviației elimină necesitatea introducerii unor măsuri suplimentare, cum ar fi taxe și impozite, al căror efect pozitiv asupra mediului nu a fost demonstrat în mod clar, dar ale căror efecte economice negative sunt semnificative.

Justificare

In thus assessing emissions trading as the most suitable measure to take, the European Institutions are following the analysis done by the International Civil Aviation Organisation (ICAO).

Amendamentul 6
CONSIDERENTUL 9B (nou)

(9b) După adoptarea prezentei directive, Comisia ar trebui să monitorizeze progresele înregistrate de sectorul aviației în ceea ce privește diminuarea impactului acestuia asupra climei. În cazul în care includerea activităților de transport aerian în sistemul comunitar se dovedește a fi insuficientă pentru inversarea tendinței actuale de creștere a emisiilor, Comisia ar trebui să propună măsuri suplimentare ca parte integrantă a unui pachet cuprinzător care să abordeze problema impactului sectorului aviației asupra climei.

Justificare

The proposal to include aviation activities in the EU ETS aims to reduce the impact of the sector on climate. The impact assessment shows that emissions from aviation will continue to grow in the future. As the European Commission mentions in the Proposal, "if this continues, there is a risk that growth in the Community's share of international aviation emissions could by 2012 offset more than a quarter of the environmental benefits of the reductions required by the Community's target under the Kyoto Protocol." Given this, the Commission should monitor the progress achieved with this Proposal in reversing.

Amendamentul 7
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 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

(11) Începând cu 2012, sistemul comunitar trebuie să includă și emisiile provenite de la toate zborurile de sosire și de plecare din Comunitate. 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 din țara în cauză, **cu**

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**.

condiția să fie garantată egalitatea de tratament al companiilor aeriene europene și al companiilor aeriene ale țării terțe în cauză.

Justificare

The European Parliament decided in 2006 that the emissions trading scheme must be introduced on the same date for European airlines and third-country airlines. This date should be 2012 since on the one hand it will enable the introduction of the measure to proceed smoothly in the European Union and on the other hand it will afford a good opportunity for third countries to introduce equivalent schemes by that date. In consequence, the scope of the Community scheme should be changed. Account should be taken of the decisions which the ICAO is expected to take at its conference in September 2007.

Amendamentul 8 CONSIDERENTUL 12

(12) Sectorul aviației are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al **sectorului aviației** este, în prezent, **cu între două și patru ori** mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor *cirrus*. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției și, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. În așteptarea progreselor viitoare ale științei care să identifice un sistem adecvat de măsurare pentru compararea diverselor tipuri de impact, este necesară o abordare pragmatică și precaută. Emisiile de oxizi de

(12) Sectorul aviației are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al **tuturor emisiilor provenind dintr-un anumit sector** este, în prezent, mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut **și a recomandat să nu se folosească niciun coeficient la măsurarea acestor efecte**. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor *cirus*. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției și, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. În așteptarea progreselor viitoare ale științei care să identifice un sistem adecvat de măsurare

azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie prezentată de Comisie.

pentru compararea diverselor tipuri de impact, este necesară o abordare pragmatică și precaută. Emisiile de oxizi de azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie prezentată de Comisie.

Justificare

Aviation should be treated in the same way as other sectors and the latest report of the Intergovernmental Panel from 2007 should be taken into account.

Amendamentul 9 CONSIDERENTUL 13

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave, un anumit număr de cote se va aloca **prin licitație**, în conformitate cu normele ce urmează să fie dezvoltate de Comisie. Operatorii aerieni care își încetează activitatea **vor continua să primească cote până la sfârșitul perioadei** pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit.

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată, **care să vizeze în mod explicit proporția de cote alocate cu titlu gratuit, proporția de cote alocate prin licitație și proporția de cote care vor fi păstrate ca rezervă**. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave, un anumit număr de cote **nu** se va aloca, **ci se va păstra ca rezervă**, în conformitate cu normele ce urmează să fie dezvoltate de Comisie. Operatorii aerieni care își încetează activitatea **înainte de sfârșitul perioadei** pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit **ar trebui să-și predea cotele nefolosite, care ar trebui de asemenea păstrate ca rezervă**.

Justificare

More precise wording. It is the first occurrence of the terms "auction" and "reserve", ensuring a more comprehensive lecture of the following recitals. The method of the reserve is in use in many Member States, therefore there is no reason for not being used for the aviation sector. Unused allowances from aircraft operators ceasing activities could be also used for ensuring access on the market for new comers.

Amendamentul 10 CONSIDERENTUL 13A (nou)

(13a) Contribuția sectorului aviației la reducerea emisiilor de CO2 la scară mondială presupune un efort similar celor solicitate altor sectoare comparabile din statele membre. Pentru fiecare perioadă de

angajament din cadrul sistemului UE, în care va fi inclus sectorul aviației, și în funcție de perioada de referință utilizată pentru sectorul aviației pe durata perioadei de angajament respective, obiectivul atribuit acestui sector ar trebui fixat în funcție de eforturile medii solicitate tuturor celorlalte sectoare ce conțin surse fixe din toate statele membre.

Justificare

The effort made by each sector is measured by the ratio between its needs for the commitment period and the target assigned to it. It is not represented by the level reached by the sector in question at a given date. The objectives set for aviation must be somewhere in the vicinity of the average for all the sectors in all states and its value will depend on the reference period chosen for the commitment period in question. That is why the threshold percentages should be reviewed for each commitment period.

Amendamentul 11
CONSIDERENTUL 18

(18) *Organizația europeană pentru siguranța navigației aeriene (Eurocontrol) poate* deține informații care ar putea ajuta statele membre sau Comisia în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul prezentei directive.

(18) *Unele organizații specializate ar putea* deține informații ***privind traficul aerian*** care ar putea ajuta statele membre sau Comisia în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul prezentei directive.

Justificare

Eurocontrol is able to provide air traffic information to Member States, but it is not the only one body capable of doing so. For example, civil aviation administrations receive air traffic information from airports and pass it on to the ICAO. No organisation can exempt a Member State from its obligations. No organisation other than the aircraft operators has information on emissions.

Amendamentul 12
CONSIDERENTUL 21

(21) Comisia ar trebui să aibă, în special, competența de a adopta măsuri privind licitarea cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit și de a modifica activitățile de transport aerian prevăzute în anexa 1, în cazul în care o țară terță introduce măsuri de reducere a impactului sectorului aviației

(21) Comisia ar trebui să aibă, în special, competența de a adopta măsuri privind licitarea cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, ***de a stabili norme de alocare a cotelor din rezerva europeană pentru noii operatori de aeronave*** și de a modifica activitățile de transport aerian prevăzute în

asupra schimbărilor climatice. Deoarece au un domeniu general de aplicare și sunt concepute pentru a modifica elemente neesențiale din prezenta directivă și pentru a completa prezenta directivă prin adăugarea sau modificarea unor elemente noi neesențiale, aceste măsuri trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

anexa 1, în cazul în care o țară terță introduce măsuri de reducere a impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice. Deoarece au un domeniu general de aplicare și sunt concepute pentru a modifica elemente neesențiale din prezenta directivă și pentru a completa prezenta directivă prin adăugarea sau modificarea unor elemente noi neesențiale, aceste măsuri trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

Justificare

More precise wording, in accordance to the amendment at the recital 13.

Amendamentul 13 ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B) Articolul 3 litera (o) (Directiva 2003/87/CE)

„(o) «operator de aeronavă» este persoana care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1 sau, în cazul în care **operatorul** nu este cunoscut **sau identificat de proprietarul aeronavei**, proprietarul aeronavei;

„(o) «operator de aeronavă» este persoana **sau entitatea identificată prin codul său OACI** care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1 sau, în cazul în care **codul OACI** nu este cunoscut, **titularul certificatului de operator aerian (COE) sau** proprietarul aeronavei;

Justificare

Details of the aircraft operator alone do not serve to identify a person or a body.

Amendamentul 14 ARTICOLUL 1 PUNCTUL 2 LITERA (B) Articolul 3 litera (r) (Directiva 2003/87/CE)

(r) «emisiile istorice din sectorul aviației» reprezintă media emisiilor anuale din anii calendaristici **2004, 2005 și 2006**, provenite de la aeronavele care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1.”

(r) «emisiile istorice din sectorul aviației» reprezintă media emisiilor anuale din anii calendaristici **2007, 2008 și 2009**, provenite de la aeronavele care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1.”

Justificare

The years 2007 to 2009 should be taken as the reference period, firstly to provide a realistic and recent basis, especially for the new Member States, for the initial introduction of emissions trading, and secondly to guarantee a harmonised and verifiable set of data as a basis.

Amendamentul 15

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 **2012** – 31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu **110 %** din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației pentru fiecare an.

Justificare

The higher percentage in paragraph 1 should allow a moderate increase in air traffic without additional costs, to the benefit of citizens' mobility, freight transport and tourism.

Amendamentul 16

ARTICOLUL 1 PUNCTUL (3)

Articolul 3b alineatul (2) (Directiva 2003/87/CE)

2. În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, 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.

(2.) În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, **și în fiecare perioadă ulterioară**, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu **110 %** din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

Justificare

The higher percentage in paragraph 2 should allow a moderate increase in air traffic without additional costs, to the benefit of citizens' mobility, freight transport and tourism.

Amendamentul 17

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

(3a.) Pentru perioada menționată la articolul 11 alineatul (2) și pentru fiecare perioadă ulterioară, se constituie o rezervă pentru a asigura accesul la cote al noilor operatori de pe piață. Mărimea rezervei este determinată de numărul preconizat de noi operatori de aeronave și de numărul preconizat de tone-kilometri, înmulțit cu indicatorul și cu numărul de ani din perioada în cauză.

Justificare

A reserve established on an EU-wide basis should be available for new airlines or for those increasing their capacity.

Amendamentul 18

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.) Un procent de **20% din** cote va fi licitat în perioada menționată la articolul 3b alineatul (1). **Celelalte cote vor fi alocate gratuit.***

Justificare

The percentage of allocations to be auctioned should be clearly defined at the outset for all concerned. Since the auctioning of allowances is essentially intended to facilitate market access for new aircraft operators, the percentage should be fixed at 20 per cent.

Amendamentul 19

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (2) (Directiva 2003/87/CE)

*2. Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat **va ține seama de** revizuirea generală a prezentei directive.*

*(2.) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat **în conformitate cu alineatul (1) poate fi modificat la** revizuirea generală a prezentei directive.*

Justificare

The percentage of allocations to be auctioned may be amended in the general review of this Directive, but does not have to be.

Amendamentul 20

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

Articolul 3c alineatul (3) primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

3. Comisia va adopta un regulament care să conțină dispoziții detaliate privind licitarea, de către statele membre, a cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, **în conformitate cu alineatele (1) și (2). Numărul de cote care urmează să fie licitate în fiecare perioadă de către fiecare stat membru vor fi proporționale cu partea ce îi revine statului în cauză din numărul total de emisii ale sectorului aviației pentru toate statele membre, pentru anul de referință, comunicate în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) și verificate în conformitate cu articolul 15. Pentru perioada menționată la articolul 3b alineatul (1), anul de referință este 2010, iar pentru fiecare perioadă ulterioară menționată la articolul 3b, anul de referință este anul calendaristic care se încheie cu 24 luni înainte de începerea perioadei care face obiectul licitației.**

(3.) Comisia va adopta un regulament care să conțină dispoziții detaliate privind licitarea, de către statele membre, a cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit.

Justificare

See justification for the amendments to Article 3c, paragraphs 1 and 2

Amendamentul 21

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3

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

(3a.) Regulamentul conține, de asemenea, dispoziții detaliate privind crearea unei rezerve de cote europene. Procentajul de cote care trebuie păstrat, pentru fiecare perioadă, ca rezervă pentru potențialii operatori de aeronave noi este stabilit de Comisie ținând seama de studiile privind

evoluția probabilă a pieței, efectuate de organismele competente.

Justificare

In accordance to the modification suggested by the amendment to the recital 13 and passim.

Amendamentul 22
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, **prin intermediul unei noi linii în bugetul UE, special creată pentru finanțarea cercetării și dezvoltării**, pentru limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră **și pentru combaterea efectelor negative în ceea ce privește schimbările climatice, în mod special în acele zone ale lumii care sunt afectate cel mai mult de încălzirea globală - mai ales Africa și, în general, țările cel mai puțin dezvoltate.**

Justificare

Auction revenue should as much as possible be used to mitigate CO2 emissions and especially to help combat the negative effect on those parts of the world who are facing the greatest impact.

Amendamentul 23
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 3
Articolul 3d alineatul (3) litera (ca) (nouă) (Directiva 2003/87/CE)

(ca) procentajul de cote pentru crearea rezervei europene pentru noii operatori de aeronave, pentru fiecare perioadă, astfel cum este prevăzut la articolul 3b.

Justificare

In accordance to the modification suggested by the amendments to the recital 13, and passim.

Amendamentul 24
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 **2012** 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.

Justificare

Adaptation to the amendment in Article 3b

Amendamentul 25

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 6

Articolul 11a alineatul (1a) primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

„(1a) Sub rezerva alineatului (3), în timpul fiecărei perioade menționate la articolul 3b, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească CER și ERU din activitățile de *proiectare*, până la un anumit procent din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în conformitate cu articolul 12 alineatul (2a); acest procent reprezintă media dintre procentele specificate de statele membre pentru perioada în cauză, în conformitate cu alineatul (1).

„(1a) Sub rezerva alineatului (3), în timpul fiecărei perioade menționate la articolul 3b, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească CER și ERU din activitățile de *proiect*, până la un anumit procent din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în conformitate cu articolul 12 alineatul (2a); acest procent reprezintă **valoarea dublă a mediei** dintre procentele specificate de statele membre pentru perioada în cauză, în conformitate cu alineatul (1).

Justificare

Adaptation to the special circumstances applying to aviation

Amendamentul 26

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 10

Articolul 14 alineatul (3) punctul (ii) (Directiva 2003/87/CE)

(ii) cuvintele „instalației în cauză de pe parcursul fiecărui an calendaristic” se înlocuiesc cu „din cursul fiecărui an calendaristic, de la instalația sau, de la 1 ianuarie **2010**, de la aeronava pe care o operează”.

(ii) cuvintele „instalației în cauză de pe parcursul fiecărui an calendaristic” se înlocuiesc cu „din cursul fiecărui an calendaristic, de la instalația sau, de la 1 ianuarie **2011**, de la aeronava pe care o operează”.

Justificare

Adaptation to the amendment in Article 3b

Amendamentul 27
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 13
Articolul 18a alineatul (3) (Directiva 2003/87/CE)

3. În sensul alineatului (1), „an de referință” înseamnă, în ceea ce privește un operator care a început să își desfășoare activitatea în Comunitate după 1 ianuarie **2006**, primul an calendaristic de funcționare; în toate celelalte cazuri, înseamnă anul calendaristic care a început la 1 ianuarie **2006**.

(3.) În sensul alineatului (1), „an de referință” înseamnă, în ceea ce privește un operator care a început să își desfășoare activitatea în Comunitate după 1 ianuarie **2008**, primul an calendaristic de funcționare; în toate celelalte cazuri, înseamnă anul calendaristic care a început la 1 ianuarie **2008**.

Justificare

Adaptation to the amendment in Article 3, subparagraph (b), point (r) and in Article 3b

Amendamentul 28
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 13
Articolul 18b (Directiva 2003/87/CE)

Pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul *articolelor* 3b alineatul (4) și 18a, Comisia poate solicita asistența Eurocontrol și **poate încheia, în acest scop, orice acorduri corespunzătoare cu organizația în cauză.**”

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

Justificare

The airlines would prefer to supply the data concerning flights and consumption themselves; assistance by Eurocontrol is regarded as worthwhile in this connection.

Amendamentul 29
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 16
Articolul 25a alineatul (1) primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive de reducere a impactului **pe care îl au** asupra schimbărilor climatice **zborurile**

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive de reducere a impactului asupra schimbărilor climatice, Comisia modifică

care decolează din țara în cauză și aterizează pe teritoriul Comunității,
Comisia modifică prezenta directivă pentru a **prevedea ca zborurile care sosesc din țara în cauză să fie excluse din activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, începând din perioada următoare menționată la articolul 3b.**

prezenta directivă pentru a **evita taxarea dublă și pentru a garanta egalitatea de tratament.**

Justificare

Where third countries introduce equivalent schemes, double charging must be avoided when the Directive is amended.

Amendamentul 30
ANEXĂ PUNCTUL (1) LITERA (B)
Anexa I alineatul (2a) (nou) (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 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, cu excepția zborurilor între o regiune ultraperiferică și spațiul european continental. Din motive de egalitate de tratament, operatorii de aeronave din Uniunea Europeană sunt incluși doar dacă sunt incluși și operatorii de aeronave din state terțe care oferă servicii de transport aerian în zona geografică respectivă.”

Justificare

As the European Parliament already decided in 2006 by a large majority, the emissions trading scheme must be introduced on the same date for European airlines and third-country airlines, inter alia in order to avoid distortion of competition between airlines and airports. The choice of 2012 will on the one hand enable the introduction of the measure to proceed smoothly for all concerned in the European Union - particularly in the new EU Member States - and will on the other hand afford a realistic opportunity for third countries to introduce equivalent schemes by that date.

Amendamentul 31
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)
Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă (a) (Directiva 2003/87/CE)

(a) 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;

eliminată

Justificare

There is no apparent justification for special treatment of flights by Heads of State or Government, etc.

Amendamentul 32
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)
Anexa I alineatul (2b) (nou) tabel litera (b) (Directiva 2003/87/CE)

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

(b) aeronavele folosite în serviciile armatei, vămii și poliției, în operațiunile de căutare și salvare și în operațiunile de acordare a asistenței medicale și a asistenței în caz de dezastru autorizate de autoritatea competentă adecvată;

Justificare

This would ensure that the exemption covers aircraft chartered for use by the military and also in disaster relief.

Amendamentul 33
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)
Anexa I tabel litera (c) (Directiva 2003/87/CE)

(c) orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere menționate în anexa 2 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională din 1944;

eliminată

Justificare

Giving exemption of flights performed under visual flight rules could encourage operations of this kind to the detriment of air safety. The existing exemption for light aircraft already covers most of the flights performed under visual flight rules.

Amendamentul 34
ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă (e) (Directiva 2003/87/CE)

(e) zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unui punctaj, în cazul personalului navigator, dacă sunt dovedite printr-o 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;**

(e) zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unui punctaj, în cazul personalului navigator, 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;

Justificare

Positioning and ferrying of aircraft should be equated with training flights.

Amendamentul 35

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexă alineatul (2) tabel categorie nouă (f) (Directiva 2003/87/CE)

(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**

(f) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării, testării **sau certificării navelor aeriene sau a** echipamentelor **folosite la sol, precum și în scopul transferului de nave aeriene noi și**

Justificare

Such flights should be equated with the flights referred to at (d) and (e).

Amendamentul 36

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (C)

Anexa I alineatul (2) tabel categorie nouă (g) (Directiva 2003/87/CE)

(g) zborurile efectuate de aeronave cu o greutate maximă autorizată la decolare mai mică de **5.700kg.**

(g) zborurile efectuate de aeronave cu o greutate maximă autorizată la decolare mai mică de **20.000 kg.**

Justificare

The threshold value should be increased to revert to the value originally planned by the Commission, since such aircraft produce less than 1% of aviation emissions and since their inclusion in the emissions trading scheme would cause a disproportionately heavy administrative burden for these small aircraft operators.

Amendamentul 37

ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)

Anexa IV partea B secțiunea „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
primul paragraf (Directiva 2003/87/CE)

Pentru cererile de alocare a cotelor în conformitate cu articolul 3d alineatul (1), volumul activităților de transport aerian se calculează în tone pe kilometru, după următoarea formulă:

Pentru cererile de alocare a cotelor în conformitate cu articolul 3d alineatul (1), volumul activităților de transport aerian se calculează în tone pe kilometru **disponibile**, după următoarea formulă:

Justificare

In order to maintain and strengthen territorial cohesion in the European Union, the basis for the calculation model should not be the aircraft payload ('revenue tonne kilometre - RTK') but the aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK'). There would otherwise be a risk that in particular air services to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened. The same is true of short- and medium-haul flights within the EU.

Amendamentul 38

ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)

Anexa IV partea B secțiunea „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
al doilea paragraf (Directiva 2003/87/CE)

tone-kilometri = distanța x sarcina utilă

tone-kilometri **disponibile** = distanța x sarcina utilă

Justificare

In order to maintain and strengthen territorial cohesion in the European Union, the basis for the calculation model should not be the aircraft payload ('revenue tonne kilometre - RTK') but the aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK'). There would otherwise be a risk that in particular air services to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened. The same is true of short- and medium-haul flights within the EU.

Amendamentul 39

ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)

Anexa IV partea B secțiunea „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
al cincilea paragraf (Directiva 2003/87/CE)

„sarcină utilă” înseamnă masa totală a încărcăturii, a corespondenței și a pasagerilor **transportați**.

„sarcină utilă” înseamnă masa totală a încărcăturii, a corespondenței și a pasagerilor **pe care o poate transporta un avion**.

Justificare

In order to maintain and strengthen territorial cohesion in the European Union, the basis for the calculation model should not be the aircraft payload ('revenue tonne kilometre - RTK') but the aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK'). There would otherwise be a risk that in particular air services to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened. The same is true of short- and medium-haul flights within the EU.

Amendamentul 40

ANEXĂ PUNCTUL 1 LITERA (B)

Anexa IV partea B secțiunea „Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d” al șaselea paragraf prima liniuță (Directiva 2003/87/CE)

- numărul de pasageri este numărul de **persoane aflate** la bord, cu excepția membrilor echipajului;

- numărul de pasageri este numărul de **locuri** la bord, cu excepția membrilor echipajului;

Justificare

In order to maintain and strengthen territorial cohesion in the European Union, the basis for the calculation model should not be the aircraft payload ('revenue tonne kilometre - RTK') but the aircraft capacity ('available tonne kilometre - ATK'). There would otherwise be a risk that in particular air services to remote areas, islands and outermost regions will be disproportionately burdened. The same is true of short- and medium-haul flights within the EU.

Amendamentul 41

ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)

Anexa IV partea B secțiunea „Raportarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d” litera (B) prima liniuță (Directiva 2003/87/CE)

- **Numărul de zboruri pe pereche de aeroporturi;**

eliminată

Justificare

Reporting requirements should be limited to those which are objectively necessary.

Amendamentul 42
ANEXĂ PUNCTUL (2) LITERA (B)
Anexa IV partea B secțiunea „Raportarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
litera (B) a doua liniuță (Directiva 2003/87/CE)

- Numărul de călători-kilometru pe pereche de aeroporturi; **eliminată**

Justificare

Reporting requirements should be limited to those which are objectively necessary.

Amendamentul 43
ANEXĂ PUNCTUL 2 LITERA (B)
Anexa IV partea B secțiunea „Raportarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d”
litera (B) a treia liniuță (Directiva 2003/87/CE)

- Numărul de tone-kilometru pe pereche de aeroporturi; **eliminată**

Justificare

Reporting requirements should be limited to those which are objectively necessary.

Amendamentul 44
ANEXĂ PUNCTUL 3 LITERA (B)
Anexa V partea B secțiunea „Dispoziții suplimentare privind verificarea rapoartelor de emisie
din sectorul aviației” alineatul 14 al doilea paragraf (nou) (Directiva 2003/87/CE)

* ***Instituțiile comunitare și statele membre garantează faptul că metodele folosite de verificatori sunt armonizate înainte de aplicarea directivei și că, în practică, sunt aplicate în mod uniform.***

Justificare

The work of the national verifiers should be carried out uniformly, inter alia in order to avoid distortion of competition between airlines.

Amendamentul 45
ANEXĂ PUNCTUL 3 LITERA (B)

Anexa V partea B secțiunea „Dispoziții suplimentare privind verificarea datelor tonă-kilometru prezentate în sensul articolului 3d alineatul (1)” alineatul 17 (nou) (Directiva 2003/87/CE)

Instituțiile comunitare și statele membre garantează faptul că metodele folosite de verificatori sunt armonizate înainte de aplicarea directivei și că, în practică, sunt aplicate în mod uniform.

Justificare

The work of the national verifiers should be carried out uniformly, inter alia in order to avoid distortion of competition between airlines.

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	TRAN 1.2.2007			
Cooperare consolidată - data anunțului în plen	24.5.2007			
Raportor pentru aviz Data numirii	Georg Jarzembowski 31.1.2007			
Examinare în comisie	5.6.2007	27.6.2007	27.8.2007	27.8.2007
	11.9.2007			
Data adoptării	11.9.2007			
Rezultatul votului final	+: -: 0:	25 5 11		
Membri titulari prezenți la votul final	Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle			
Membri supleanți prezenți la votul final	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Willem Schuth, Catherine Stihler, Ari Vatanen			
Membri supleanți [articolul 178 alineatul (2)] prezenți la votul final	Ralf Walter			