



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru transport și turism

2012/0328(COD)

19.2.2013

AVIZ

al Comisiei pentru transport și turism

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind derogarea temporară de la Directiva 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 (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Raportor pentru aviz: Mathieu Grosch

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Chiar dacă în prezent aviația generează aproximativ 3% din total emisiilor de gaze cu efect de seră, nivelul acestora crește rapid. Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a estimat că, între anii 1990 și 2006, emisiile de CO₂ din sectorul aviației aproape s-au dublat. Asta în comparație cu o creștere de 34% a utilizării tuturor combustibililor fosili. Organizația estimează o creștere de 63-88% până în 2020, o perioadă în care UE s-a angajat să reducă nivelul emisiilor cu 20% față de nivelurile din 1990.

Încălzirea globală poate fi abordată în mod eficient numai printr-o abordare internațională. Nici emisiile de carbon, nici schimbările climatice nu rămân în spațiul dintre frontierele naționale. Este necesar să se urmărească aceleași obiective în materie de climă la nivel global. În acest context, OACI are un rol important. Aceasta a început discuțiile referitoare la măsurile de piață în 1991 și la comercializarea cotelor de emisie în 1998, dar a înregistrat progrese minore. Prin urmare, Uniunea Europeană a decis în 2008 că aviația ar trebui inclusă în sistemul său de comercializare a cotelor de emisie (ETS). Acest act legislativ a avut parte de susținerea unanimă a Consiliului și a unei mari majorități în Parlament. În avizul Comisiei pentru transport, sectorul aviației a fost invitat să depună un efort similar celui depus de alte moduri de transport și de alte sectoare similare. În acest context, a fost susținut anul 2012 ca dată de începere a includerii aviației în ETS și s-a remarcat faptul că includerea în sistemul european de comercializare a cotelor de emisie provenite de la nave din țări terțe care pleacă de pe aeroporturile din Comunitate sau care sosesc aici este admisibilă din punct de vedere legal. Curtea de Justiție a confirmat acest aspect în 2011.

Cu toate acestea, țările terțe au fost foarte reticente în a accepta sistemul ETS european. Impactul estimat al includerii aviației în ETS este însă scăzut în comparație cu taxele percepute pasagerilor de către țări terțe, precum taxa în valoare de 16,30 USD percepută de SUA pentru toți pasagerii care sosesc și care pleacă (pentru cetățenii străini fiind percepute și taxe suplimentare aferente utilizării „sistemului electronic de autorizare a călătoriilor”).

În noiembrie 2012, OACI a realizat progrese semnificative cu privire la măsurile de piață de abordare a emisiilor generate de aviația internațională. Prin urmare, Comisia Europeană a decis să transmită un mesaj partenerilor de negocieri și a propus „să se oprească ceasul”. Raportorul salută această propunere, deoarece respectă dorința Europei privind încheierea unui acord internațional și se limitează la o perioadă de un an.

Această limitare este extrem de importantă pentru menținerea presiunii asupra partenerilor de negocieri. Trebuie clarificat faptul că, dacă nu se ajunge la un acord satisfăcător de abordare a emisiilor generate de aviație, vor fi incluse toate zborurile internaționale începând din 2013. Altfel ar exista riscul ca procesul OACI să continue ani de zile, dacă nu zeci de ani.

Limitarea la o perioadă de un an este, de asemenea, importantă pentru reducerea la minimum a preocupărilor exprimate cu privire la posibilele denaturări ale piețelor. Excluderea zborurilor care intră în Spațiul Economic European (SEE) sau care pleacă de aici, dar aplicarea în continuare a ETS în cazul zborurilor din interiorul Europei ar putea duce la denaturarea concurenței.

În cazul în care în cadrul negocierilor de la nivel internațional se creează mecanisme de piață

sau mecanisme care asigură faptul că emisiile generate de aviație fac obiectul aceleiași presiuni ca alte sectoare în sensul reducerii lor, acesta ar fi un motiv pentru a se lua în calcul ajustarea ETS. Nu este vorba de impunerea standardelor de mediu ale Europei la nivel global, ci de elaborarea unor măsuri comune ca soluție la o problemă comună.

În cazul în care OACI ajunge la un acord în septembrie 2013 care ar putea însemna extinderea unor diferite regimuri aplicabile zborurilor interne și externe după 2013, ar trebui să se realizeze un studiu amănunțit al implicațiilor asupra concurenței dintre companiile aeriene europene și cele din țările terțe. Comisia Europeană trebuie să măsoare măsurile necesare pentru evitarea oricărei denaturări a concurenței. Nici mediul, nici economia europeană nu ar avea de câștigat în cazul în care companiile aeriene ar primi un stimulent artificial pentru utilizarea mai frecventă a unor noduri de trafic aflate în afara Europei. În plus, Parlamentul European ar trebui să poată evalua rezultatele negocierilor OACI înainte ca Comisia Europeană să propună alte măsuri.

În concluzie, chiar dacă o derogare pentru o perioadă de un an pentru zborurile care intră în SEE sau care pleacă de aici nu reprezintă soluția perfectă, aceasta oferă perspective mai bune pentru a ajunge anul acesta la un acord internațional satisfăcător în loc de a păstra legislația actuală. Prin urmare, Parlamentul ar trebui să facă demersuri și să adopte rapid această propunere de eliminare a incertitudinii juridice cu privire la obligațiile companiilor aeriene și să transmită un mesaj clar partenerilor de negocieri de la nivel internațional. Aceștia ar trebui să înțeleagă că Europa dorește un acord internațional, este deschisă să negocieze cele mai bune forme de măsuri de piață, dar nu este dispusă să aștepte la nesfârșit în ceea ce privește abordarea problemei legate de emisiile generate de aviație într-un mod similar abordării emisiilor generate de alte sectoare.

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:

Amendamentul 1

Propunere de decizie Considerentul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-1) Sectorul aviației are un puternic caracter internațional. Problemele globale cauzate de emisiile generate de aviație pot fi abordate în mod eficient numai printr-o abordare internațională care să includă o obligație globală de a respecta aceleași măsuri sau aceleași obiective cu măsuri

diferite. Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) are un rol-cheie în acest proces, deoarece stabilește obiectivele comune în cadrul unui acord internațional.

Justificare

Problemele internaționale precum emisiile de gaze cu efect de seră generate de sectorul aviației necesită soluții globale, prin urmare numai o abordare internațională poate fi eficientă.

Amendamentul 2

**Propunere de decizie
Considerentul 1**

Textul propus de Comisie

(1) În cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale s-au înregistrat progrese semnificative pe calea adoptării, la Adunarea din 2013 a OACI, a unui cadru care facilitează aplicarea de către state a măsurilor de piață asupra emisiilor generate de aviația internațională, și pe calea elaborării unei măsuri globale de piață.

Amendamentul

(1) În noiembrie 2012, OACI, care începuse să discute despre limitarea emisiilor generate de aviație încă din 1998, a făcut progrese semnificative pe calea adoptării, la Adunarea din 2013 a OACI, a unui cadru care facilitează aplicarea de către state a măsurilor de piață asupra emisiilor generate de aviația internațională, și pe calea elaborării unei măsuri globale de piață.

Justificare

Ar trebui să se menționeze în mod clar faptul că discuțiile privind limitarea emisiilor de la nivelul OACI au început deja cu peste 10 ani în urmă și că, până aproape de termenul-limită pentru aplicarea sistemului UE de comercializare a cotelor de emisie, s-au făcut puține progrese.

Amendamentul 3

**Propunere de decizie
Considerentul 2 – nota de subsol 1**

Textul propus de Comisie

1. Incluzând statele **AELS**, țările care au semnat un tratat de aderare la Uniunea Europeană și teritoriile dependente și

Amendamentul

1. Incluzând statele **SEE**, țările care au semnat un tratat de aderare la Uniunea Europeană și teritoriile dependente și

teritoriile statelor membre ale SEE.

teritoriile statelor membre ale SEE.

Justificare

Nu toate statele membre ale AELS au fost de acord să includă Directiva 2003/87/CE în legislația lor națională, numai statele AELS care sunt și membre ale SEE au făcut acest lucru (Islanda, Liechtenstein și Norvegia, dar nu Elveția). Textul ar trebui să se refere, prin urmare, la statele SEE, și nu la statele AELS.

Amendamentul 4

Propunere de decizie Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Pentru a evita denaturarea concurenței, această derogare trebuie să se aplice numai operatorilor de aeronave care fie nu au primit, fie au restituit toate alocările de certificate gratuite de emisii care au fost acordate pentru astfel de activități în 2012. Din același motiv, aceste certificate nu trebuie să fie luate în considerare pentru calcularea drepturilor de utilizare a creditelor internaționale în cadrul Directivei 2003/87/CE.

Amendamentul

(3) Pentru a evita denaturarea concurenței, această derogare trebuie să se aplice numai operatorilor de aeronave care fie nu au primit, fie au restituit toate alocările de certificate gratuite de emisii care au fost acordate pentru astfel de activități în 2012. Din același motiv, aceste certificate nu trebuie să fie luate în considerare pentru calcularea drepturilor de utilizare a creditelor internaționale în cadrul Directivei 2003/87/CE, **cu excepția creditelor internaționale obținute înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii.**

Justificare

Este important să se asigure securitatea juridică și să nu se penalizeze companiile responsabile, care s-au pregătit pentru punerea în aplicare a directivei aviației pe parcursul lui 2012. Această dispoziție ar face, de asemenea, posibilă asigurarea unui tratament egal al operatorilor, indiferent dacă beneficiază sau nu de derogarea în cauză.

Amendamentul 5

Propunere de decizie Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) OACI și Uniunea ar trebui să depună mult mai multe eforturi pentru a reduce emisiile de GES ale aviației, în conformitate cu obiectivele Uniunii

pentru 2020 și 2050. Derogarea prevăzută de prezenta decizie nu ar trebui să pună sub semnul întrebării includerea aviației în sistemul european de comercializare a cotelor de emisie și obiectivul general de a promova un sistem global eficient de reducere a nivelurilor din ce în ce mai ridicate de emisii generate de aviație, și ar trebui să stabilească în mod clar care sunt obligațiile ce trebuie îndeplinite de țările și de operatorii de transport aerian în cauză în perioada pentru care se aplică derogarea.

Justificare

Sectorul aviației, în care nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră crește într-un ritm alert, trebuie să contribuie la reducerea emisiilor, așa cum este deja cazul altor moduri de transport; în plus, alte sectoare industriale iau deja parte la sistemul ETS al UE de ani buni; nu există niciun motiv pentru a exclude sectorul aviației din acest sistem.

Amendamentul 6

**Propunere de decizie
Considerentul 4 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4b) Derogarea temporară nu se poate aplica mai mult de un an. În cazul în care, la negocierile OACI, nu se ajunge, în intervalul de timp respectiv, la un acord cu privire la un sistem global de măsuri de piață aplicabile emisiilor generate de aviație, inclusiv un termen fezabil pentru implementarea sa, toate zborurile de la și către aeroporturile din afara Uniunii ar trebui să intre din nou în aria de aplicare a ETS UE, după cum se prevede în Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

Amendamentul 7

**Propunere de decizie
Considerentul 4 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4c) Comisia ar trebui să furnizeze Parlamentului European un raport complet cu privire la progresele înregistrate în cadrul Adunării OACI din septembrie 2013 și să propună rapid măsuri în funcție de aceste rezultate.

Amendamentul 8

**Propunere de decizie
Considerentul 4 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4d) În cazul în care, ulterior expirării derogării prevăzute de prezenta decizie, Comisia are în vedere și alte demersuri în acest sens, aceasta ar trebui să țină seama de posibilul impact al acestora asupra traficului aerian intern din Europa și să ia măsurile necesare pentru evitarea denaturării concurenței.

Justificare

În perioada în care derogarea se aplică zborurilor din afara Europei, pentru zborurile între aeroporturile din statele din SEE se va aplica în continuare Directiva privind sistemul ETS al UE. Această situație ar putea duce la o denaturare a concurenței dintre companiile aeriene europene care în principal operează zboruri în cadrul Europei și în cazul cărora, prin urmare, o mare parte din zboruri ar fi incluse în sistemul ETS al UE și companiile aeriene din țări terțe care în principal operează zboruri în țări terțe. Înainte să propună alte măsuri, Comisia Europeană trebuie să analizeze situația și să ia măsurile necesare pentru evitarea acestei posibile denaturări a concurenței.

Amendamentul 9

**Propunere de decizie
Considerentul 4 e (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4e) Includerea aviației în sistemul european de comercializare a cotelor de emisii ar trebui să fie avută în vedere în

toate acordurile de aviație ale Uniunii cu țările terțe.

Justificare

Comisia negociază în momentul de față o serie de acorduri în domeniul aviației cu câteva țări vecine și parteneri comerciali importanți. Aceste acorduri trebuie să țină seama de întreaga gamă de obiective ale politicilor europene. În consecință, Comisia ar trebui să folosească drept exemplu acordul UE-Canada privind transportul aerian și să încurajeze țările terțe să adopte măsuri de reducere a impactului aviației asupra schimbărilor climatice.

Amendamentul 10

**Propunere de decizie
Considerentul 4 f (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4f) Pentru a consolida încrederea la nivel internațional față de sistemul UE, statele membre ar trebui, de preferință, să utilizeze veniturile obținute din aplicarea sistemului european de comercializare a cotelor de emisie în sectorul aviației pentru atenuarea impactului acestor emisii și să aloce venituri obținute în cadrul ETS pentru finanțarea combaterii schimbărilor climatice la nivel internațional, de exemplu pentru a sprijini eforturile depuse de țările în curs de dezvoltare pentru protejarea climei, în conformitate cu articolul 3d alineatul (4) din Directiva 2003/87/CE.

Justificare

Pentru a facilita un MBM global pentru aviație, UE ar trebui să încurajeze direcționarea veniturilor obținute din sectorul aviației pentru finanțarea internațională a eforturilor de combatere a efectelor schimbărilor climatice, în temeiul CCONUSC. EU ETS ar trebui să acopere în continuare transportul aerian până când se va implementa un sistem global eficient, care să reducă în mod semnificativ impactul sectorului aviației. În consecință, ar trebui să fie menținute presiunile pentru a atinge obiective comune.

Amendamentul 11

Propunere de decizie
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Prin derogare de la articolul 16 din Directiva 2003/87/CE, statele membre nu vor lua măsuri împotriva operatorilor de aeronave în ceea ce privește cerințele prevăzute la articolul 12 alineatul (2a) și articolul 14 alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE, care au luat naștere înainte de 1 ianuarie 2014, cu privire la activități spre sau dinspre aerodromuri din țări din afara Uniunii Europene care nu sunt membre ale **AELS**, teritorii dependente sau teritorii ale statelor membre ale SEE sau țări care au semnat un tratat de aderare la Uniunea Europeană, dacă acestor operatori de aeronave nu le-au fost acordate alocări de certificate gratuite de emisii pentru asemenea activități în 2012 sau dacă, în cazul în care acestor operatori le-au fost emise astfel de certificate, operatorii respectivi au restituit un număr corespunzător de certificate statelor membre în vederea anulării.

Amendamentul

Prin derogare de la articolul 16 din Directiva 2003/87/CE, statele membre nu vor lua măsuri împotriva operatorilor de aeronave în ceea ce privește cerințele prevăzute la articolul 12 alineatul (2a) și articolul 14 alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE, care au luat naștere înainte de 1 ianuarie 2014, cu privire la activități spre sau dinspre aerodromuri din țări din afara Uniunii Europene care nu sunt membre ale **SEE**, teritorii dependente sau teritorii ale statelor membre ale SEE sau țări care au semnat un tratat de aderare la Uniunea Europeană, dacă acestor operatori de aeronave nu le-au fost acordate alocări de certificate gratuite de emisii pentru asemenea activități în 2012 sau dacă, în cazul în care acestor operatori le-au fost emise astfel de certificate, operatorii respectivi au restituit un număr corespunzător de certificate statelor membre în vederea anulării.

Justificare

Nu toate statele membre ale AELS au fost de acord să includă Directiva 2003/87/CE în legislația lor națională, numai statele AELS care sunt și membre ale SEE au făcut acest lucru (Islanda, Liechtenstein și Norvegia, dar nu Elveția). Textul ar trebui să se refere, prin urmare, la statele SEE, și nu la statele AELS.

Amendamentul 12

Propunere de decizie
Articolul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Certificatele anulate în temeiul articolului 2 nu vor fi luate în considerare pentru calcularea drepturilor de utilizare a creditelor internaționale în cadrul Directivei 2003/87/CE.

Amendamentul

Certificatele anulate în temeiul articolului 2 nu vor fi luate în considerare pentru calcularea drepturilor de utilizare a creditelor internaționale în cadrul Directivei 2003/87/CE. **Creditele**

internaționale obținute înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii, în conformitate cu Directiva 2008/101/CE pot fi utilizate în 2013 până la o limită de 15% din certificatele anulate sau returnate.

Justificare

Este important să se asigure securitatea juridică și să nu se penalizeze companiile responsabile, care s-au pregătit pentru punerea în aplicare a directivei aviației pe parcursul lui 2012. Această dispoziție ar face, de asemenea, posibilă asigurarea unui tratament egal al operatorilor, indiferent dacă beneficiază sau nu de derogarea în cauză.

Amendamentul 13

**Propunere de decizie
Articolul 3 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 3a

Comisia informează în mod regulat Parlamentul European și statele membre cu privire la evoluția negocierilor OACI și prezintă un raport privind rezultatele obținute în cadrul Adunării OACI. În cazul în care Adunarea OACI din septembrie 2013 nu face progrese semnificative cu privire la un mecanism de piață global, sistemul ETS al UE va include din nou toate zborurile internaționale din și înspre Uniune începând cu 2013. Dacă reușește însă să stabilească un cadru pentru măsuri de piață cu caracter global, Comisia poate propune și alte măsuri.

Justificare

Trebuie explicate foarte clar efectele realizării unor progrese semnificative în cadrul OACI. Comisia ar trebui să pună la dispoziția Parlamentului European informațiile cele mai complete cu putință cu privire la negocierile OACI, astfel încât Parlamentul să poată evalua acestea înainte ca Comisia Europeană să poată extinde derogarea sau să ia alte măsuri.

PROCEDURĂ

Titlu	Derogarea temporară de la Directiva 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
Referințe	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	ENVI 10.12.2012
Aviz emis de către Data anunțului în plen	TRAN 10.12.2012
Raportor/Raportoare pentru aviz: Data numirii	Mathieu Grosch 19.12.2012
Examinare în comisie	22.1.2013
Data adoptării	19.2.2013
Rezultatul votului final	+: 35 –: 1 0: 6
Membri titulari prezenți la votul final	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Membri supleanți prezenți la votul final	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke