

10.4.2013

A7-0060/ 001-017

ALTERAÇÕES 001-017

apresentadas pela Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relatório

Peter Liese

A7-0060/2013

Regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa

Proposta de decisão (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Alteração 1

Projeto de resolução legislativa

Citação 7-A (nova)

Projeto de resolução legislativa

Alteração

Tendo em conta o artigo 2º, n.º 2, do Protocolo de Quioto aprovado, em nome da Comunidade Europeia, pela Decisão 2002/358/CE do Conselho¹,

¹ *Decisão 2002/1/CE do Conselho, de 25 de abril de 2002, relativa à aprovação, em nome da Comunidade Europeia, do Protocolo de Quioto à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas e ao cumprimento conjunto dos respetivos compromissos (JO L 130 de 15.5.2002, p. 1).*

Alteração 2

Proposta de decisão

Considerando -1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(-1) O setor da aviação tem carácter marcadamente internacional. Os

problemas globais que as emissões neste setor colocam podem ser resolvidos de forma eficaz através de uma abordagem internacional que inclua a obrigação a nível mundial de cumprir as mesmas medidas ou atingir os mesmos objetivos com medidas distintas. A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) desempenha um papel fundamental neste processo através da definição de objetivos comuns no quadro de um acordo internacional.

Justificação

Problemas mundiais, como as emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo setor da aviação, carecem de soluções a nível mundial e por isso uma abordagem internacional poderá ser eficaz.

Alteração 3

Proposta de decisão

Considerando 1

Texto da Comissão

(1) **Foram realizados** progressos significativos **no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional** no sentido da adoção, na Assembleia da ICAO de 2013, de um enquadramento que facilite a aplicação pelos Estados de medidas baseadas no mercado para as emissões da aviação internacional, e da elaboração de um quadro mundial de medidas baseado no mercado.

Alteração

(1) **Em novembro de 2012, a ICAO, que em 1998 iniciou o debate sobre a limitação das emissões do setor da aviação, realizou** progressos significativos no sentido da adoção, na Assembleia da ICAO de 2013, de um enquadramento que facilite a aplicação pelos Estados **membros da ICAO** de medidas baseadas no mercado para as emissões da aviação internacional, e da elaboração de um quadro mundial de medidas baseado no mercado **(a seguir designado MBM)**.

Justificação

Importa esclarecer que, a nível da ICAO, o debate em torno da limitação das emissões teve início já há mais de dez anos e que foram realizados poucos progressos até perto do fim do prazo de aplicação do regime de comércio de licenças de emissão da UE.

Alteração 4

Proposta de decisão Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) A União Europeia espera que a Assembleia da ICAO chegue a acordo sobre um MBM mundial com um calendário de execução realista e sobre um quadro para facilitar uma aplicação abrangente de MBM nacionais e regionais à aviação internacional, enquanto não é aplicado o MBM mundial.

Justificação

É necessário esclarecer que a UE tem expectativas muito claras em relação à Assembleia da ICAO e que nem todos os resultados podem ser considerados um sucesso.

Alteração 5

Proposta de decisão Considerando 2

Texto da Comissão

Alteração

(2) A fim de facilitar esses progressos e imprimir uma nova dinâmica, é conveniente diferir a aplicação dos requisitos relativos aos voos com partida e chegada em aeródromos fora da União e das áreas com estreitas ligações económicas com a União e com as quais existe um compromisso comum de luta contra as alterações climáticas, ***estabelecidos antes da Assembleia da ICAO de 2013***. Não deveriam, pois, ser adotadas medidas contra os operadores de aeronaves no que respeita aos requisitos decorrentes da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade, estabelecidos antes de 1 de janeiro de 2014 para a comunicação de

(2) A fim de facilitar esses progressos e imprimir uma nova dinâmica ***ao compromisso comum de luta dos Estados membros do ICAO de resolver a questão das emissões pelo setor da aviação a nível global***, é conveniente diferir a aplicação dos requisitos ***estabelecidos antes da Assembleia da ICAO de 2013***, relativos aos voos com partida e chegada em aeródromos fora da União e das áreas com estreitas ligações económicas com a União, com as quais existe um compromisso comum de luta contra as alterações climáticas. Não deveriam, pois, ser adotadas medidas contra os operadores de aeronaves no que respeita aos requisitos relacionados com os anos civis de 2010 a 2012 para a comunicação de informações sobre as emissões verificadas e a correspondente devolução de licenças

informações sobre as emissões verificadas e a correspondente devolução de licenças provenientes de voos com partida e chegada nesses aeródromos. Os operadores de aeronaves que queiram continuar a respeitar esses requisitos devem poder fazê-lo.

provenientes de voos com partida e chegada nesses aeródromos, decorrentes da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade. Os operadores de aeronaves que queiram continuar a respeitar esses requisitos devem poder fazê-lo. *A União está a negociar com a Suíça a possibilidade de este país integrar plenamente o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade (“RCLE-UE”), que passaria a abranger os voos em território suíço e os voos a partir da Suíça para países terceiros. A questão de saber se os voos a partir dos Estados-Membros para a Suíça seriam abrangidos pelo RCLE-UE ou se estarão sujeitos à atual derrogação, deve ser discutida ao mais alto nível possível entre a União e a Suíça. Tais discussões devem processar-se de molde a respeitar a situação jurídica e a cooperação amistosa, tendo em conta o papel muito construtivo da Suíça na ICAO.*

Justificação

O caso da Suíça tem sido alvo de algumas alterações. Para alguns, a questão que os legisladores da UE têm de decidir não é a de saber se os voos dentro da Suíça ou os voos intercontinentais a partir da Suíça para países terceiros estão abrangidos: este assunto está dependente das negociações entre a UE e a Suíça; a única questão a saber é se, de acordo com a atual situação jurídica e com o acórdão do Tribunal Europeu de Justiça, os voos da UE devem ser abrangidos como previsto ou ser objeto de uma “suspensão da contagem do tempo” (derrogação). Este aspeto deve ser abordado ao mais alto nível possível.

Alteração 6

Proposta de decisão

Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A fim de evitar distorções de concorrência, esta derrogação só deveria ser aplicável no que respeita aos operadores de aeronaves que não tenham

Alteração

(3) A fim de evitar distorções de concorrência, esta derrogação só deveria ser aplicável no que respeita aos operadores de aeronaves que não tenham

recebido, ou que tenham devolvido, todas as licenças de emissão que lhes foram **atribuídas** a título gratuito para essas atividades **em** 2012. Pela mesma razão, essas licenças não deveriam ser tidas em conta para efeitos do cálculo dos direitos de utilização de créditos internacionais ao abrigo da Diretiva 2003/87/CE.

recebido, ou que tenham devolvido, todas as licenças de emissão que foram **emitidas** a título gratuito para essas atividades **para o ano de** 2012. Pela mesma razão, essas licenças não deveriam ser tidas em conta para efeitos do cálculo dos direitos de utilização de créditos internacionais ao abrigo da Diretiva 2003/87/CE.

Justificação

Conforme supramencionado, a formulação não deve deixar espaço para segundas interpretações. Por conseguinte, deve ficar claro que o número de licenças a ser devolvidas se baseia na percentagem de toneladas-quilómetro verificadas das atividades de voo correspondentes com base no ano de referência de 2010. Caso contrário, os operadores poderiam interpretar a quantidade de uma forma diferente. Além disso, deve ficar claro que apenas as licenças de emissão do setor da aviação para 2012 são válidas para devolução para fins de anulação. Caso contrário, haveria uma distorção do número de licenças em circulação tomadas como referência para os 15 % a ser vendidas em leilão (ver alteração 4).

Alteração 7

Proposta de decisão Considerando 4

Texto da Comissão

(4) As licenças de emissão não emitidas para esses operadores, ou devolvidas, deveriam ser anuladas. O número de licenças de emissão do setor da aviação que são vendidas em leilão **será conforme com o artigo 3.º-D, n.º 1, da Diretiva 2003/87/CE,**

Alteração

(4) As licenças de emissão **do setor da aviação relativas a 2012** não emitidas para esses operadores, ou devolvidas, deveriam ser anuladas. O número de licenças de emissão do setor da aviação vendidas em leilão **pelos Estados-Membros deve ser reduzido de acordo com os cálculos da Comissão, correspondendo a 15 % do número total de licenças do setor da aviação em circulação relativo a 2012.**

Justificação

Sem esta alteração, não existe uma base jurídica para a redução do número a ser vendido em leilão. Para permitir o leilão de um número reduzido de licenças de emissão, tendo em conta as anulações das licenças atribuídas a título gratuito, em conformidade com o artigo 2.º, a decisão tem de incluir uma derrogação ao artigo 3.º-D da Diretiva, nomeadamente, aos n.ºs 1 e 3. O resultado será o leilão de 15 % do número total de licenças de emissão em circulação.

Alteração 8
Proposta de decisão
Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) Para reforçar a confiança no RCLE-UE a nível internacional, as receitas dos leilões de licenças ou qualquer outro montante equivalente, sempre que princípios orçamentais primordiais dos Estados-Membros, como a unidade e a universalidade, assim o exijam, devem ser consagradas à redução das emissões de gases com efeito de estufa, à adaptação aos impactos das alterações climáticas na UE e nos países terceiros, ao financiamento da investigação e desenvolvimento relacionados com a atenuação e a adaptação e à cobertura dos custos de gestão do RCLE da União. As receitas geradas pelos leilões deverão igualmente ser afetadas a transportes com baixo teor de emissões. Em especial, devem ser utilizadas no financiamento de contribuições a favor do Fundo Mundial para a Eficiência Energética e as Energias Renováveis, do Fundo Verde para o Clima, no âmbito da CQNUAC, e de medidas destinadas a evitar a desflorestação e facilitar a adaptação nos países em desenvolvimento. No âmbito de um acordo sobre um MBM mundial efetivo, baseado nas rotas, suficientemente capaz de reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas, a UE deve igualmente comprometer-se a atribuir ao Fundo Verde para o Clima ao abrigo da CQNUAC as receitas geradas pela aplicação dessas medidas, de modo a refletir o princípio das responsabilidades comuns mas diferenciadas e respetivas capacidades e os esforços internacionais para financiar a investigação e o desenvolvimento sobre a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação.

Justificação

Durante as negociações sobre a atual diretiva, o Parlamento Europeu insistiu numa afetação dos recursos claramente vinculativa. Na altura, como os Estados-Membros não estavam prontos a aceitá-lo, a diretiva apenas incluiu uma recomendação. A aceitação do RCLE da UE seria facilitada se os Estados-Membros aceitassem um compromisso muito mais claro. Poderiam ser desenvolvidos com países terceiros projetos comuns de investigação sobre tecnologias para reduzir ainda mais as emissões da aviação. Uma contribuição dos Estados-Membros da UE para a adaptação e atenuação, incluindo o Fundo Verde para o Clima no âmbito da CQNUAC, contribuiria grandemente para angariar o apoio dos países em desenvolvimento. Este princípio também deve ser introduzido nas negociações internacionais.

Alteração 9

Proposta de decisão Considerando 4-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-B) A decisão de, até setembro de 2013, suspender a inclusão dos voos intercontinentais no RCLE-UE é excepcional e visa fazer avançar e concluir as negociações no âmbito da ICAO. Para evitar a distorção da concorrência e o enfraquecimento da integridade ambiental do regime, a presente derrogação deve ser aplicável durante um prazo máximo de um ano. Só será pertinente adotar novas medidas legislativas se houver, na Assembleia da ICAO, progressos claros e suficientes em termos de licenças de emissão do setor da aviação, e se for concluído um acordo sobre um MBM mundial com um calendário de execução realista e um quadro não discriminatório que garanta a cobertura de todas as emissões do setor da aviação internacional através de MBM nacionais e regionais, enquanto se aguarda a aplicação do MBM mundial. Essas medidas devem, se for necessário, ter em conta as eventuais repercussões no tráfego aéreo intereuropeu para evitar qualquer distorção da concorrência.

Alteração 10

Proposta de decisão Considerando 4-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-C) A União está empenhada em reduzir as suas emissões de CO₂, incluindo as emissões da aviação. Para que sejam obtidas reduções significativas das emissões, nenhum setor específico da economia da União deve estar isento. Cabe, além disso, referir que o setor da aviação beneficia de vários subsídios, já que não está sujeito ao imposto sobre o valor acrescentado nem a qualquer imposto sobre o combustível aplicável às atividades da aviação. O setor da aviação também beneficia de generosas regras em matéria de auxílios estatais, como estabelecido na Comunicação da Comissão, de 9 de dezembro de 2005, intitulada «Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais».

Alteração 11

Proposta de decisão Considerando 4-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-D) A ICAO e a União devem intensificar consideravelmente os seus esforços para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa da aviação, em conformidade com os objetivos da União para 2020 e 2050. Por conseguinte, a derrogação prevista na presente decisão não deve pôr em causa, nem a inclusão do setor da aviação no RCLE da UE, nem o objetivo geral de promoção de um regime mundial eficaz que inverta os níveis crescentes de emissões deste setor, mas

sim definir claramente as obrigações dos países e das transportadoras aéreas em causa durante o período abrangido pela derrogação.

Justificação

Dado o rápido aumento das emissões de gases com efeito de estufa no setor da aviação, este setor deve contribuir para a sua redução, à semelhança do que já acontece com outros meios de transporte; além disso, há já alguns anos que outros setores da indústria participam no RCLE da UE. Não se justifica portanto que o setor da aviação seja excluído deste regime.

Alteração 12

Proposta de decisão

Considerando 4-E (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-E) A inclusão da aviação no RCLE da UE deve ser tida em consideração em todos os acordos sobre aviação celebrados entre a União e países terceiros.

Justificação

A Comissão está neste momento a negociar acordos em matéria de aviação com diversos países vizinhos e com importantes parceiros comerciais. É necessário que esses acordos tenham em consideração todo o leque de objetivos políticos europeus. A Comissão deve por isso seguir o exemplo do acordo sobre transportes aéreos entre a UE e o Canadá e incentivar os países terceiros a adotarem medidas tendentes a reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas.

Alteração 13

Proposta de decisão

Considerando 4-F (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-F) A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu um relatório completo sobre os progressos alcançados na Assembleia da ICAO de setembro de 2013 e rapidamente propor medidas concordantes com as conclusões da Assembleia.

Alteração 14

Proposta de decisão

Artigo 1.

Texto da Comissão

Em derrogação ao artigo 16.º da Diretiva 2003/87/CE, os Estados-Membros não devem adotar nenhuma medida contra os operadores de aeronaves no que respeita aos requisitos **previstos** no artigo 12.º, n.º 2, alínea a), e no artigo 14.º, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE, estabelecidos **antes de 1 de janeiro de 2014**, para uma atividade com partida ou chegada em aeródromos situados em países fora da União Europeia que não são membros da EFTA, dependências e territórios dos Estados-Membros do EEE ou países que tenham assinado um Tratado de Adesão com a União, se não tiverem sido atribuídas a esses operadores de aeronaves licenças de emissão a título gratuito em 2012 ou, caso lhes tenham sido atribuídas tais licenças, se os ditos operadores as tiverem devolvido **em** número **correspondente** para efeitos de anulação.

Alteração

Em derrogação ao artigo 16.º da Diretiva 2003/87/CE, os Estados-Membros não devem adotar nenhuma medida contra os operadores de aeronaves no que respeita aos requisitos **decorrentes do** artigo 12.º, n.º 2, alínea a), e no artigo 14.º, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE, **relativos aos anos civis de 2010 a 2012**, para uma atividade com partida ou chegada em aeródromos situados em países fora da União Europeia que não são membros da EFTA, dependências e territórios dos Estados-Membros do EEE ou países que tenham assinado um Tratado de Adesão com a União, se não tiverem sido atribuídas a esses operadores de aeronaves licenças de emissão a título gratuito em 2012 ou, caso lhes tenham sido atribuídas tais licenças, se os ditos operadores tiverem devolvido **o** número **de licenças de emissão de 2012 correspondente à percentagem de toneladas-quilómetro verificadas dessa atividade no ano de referência, 2010**, para efeitos de anulação.

Justificação

Clarifica que a derrogação do artigo 16.º da Diretiva 2003/87/CE se refere apenas aos requisitos para os anos civis 2010 - 2012. Para evitar a necessidade de transposição da decisão pelos Estados-Membros, o âmbito da derrogação deve ficar bem claro, de forma a evitar quaisquer ambiguidades.

Alteração 15

Proposta de decisão

Artigo 2

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem proceder à anulação de todas as licenças de 2012

Alteração

Os Estados-Membros devem proceder à anulação de todas as licenças **do setor da**

relativas aos voos com partida ou chegada nos aeródromos referidos no artigo 1.º que não tenham sido atribuídas ou, caso tenham sido atribuídas, lhes tenham sido devolvidas.

aviação de 2012 relativas aos voos com partida ou chegada nos aeródromos referidos no artigo 1.º que não tenham sido atribuídas ou, caso tenham sido atribuídas, lhes tenham sido devolvidas. ***Em derrogação do artigo 3.º-D da Diretiva 2003/87/CE, os Estados-Membros leiloam um menor número de licenças de emissão do setor da aviação relativamente a 2012. Essa redução deve ser proporcional ao menor número total de licenças do setor da aviação em circulação.***

Justificação

Sem esta alteração, não há base jurídica para a redução da quantidade a ser leiloada. Para que seja leiloado um número inferior de licenças de emissão que tenha em conta as anulações de licenças atribuídas a título gratuito, em conformidade com o artigo 2.º, a decisão tem de incluir uma derrogação do artigo 3.º-D da Diretiva, nomeadamente dos n.ºs 1 e 3. Consequentemente, devem ser leiloados 15 % do número total de licenças de emissão em circulação.

Alteração 16 Proposta de decisão Artigo 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 3.º-A

O artigo 3-D, n.º4, da Diretiva 2003/87/CE, passa a ter a seguinte redação:

«Os Estados-Membros devem afetar as receitas provenientes dos leilões de licenças aos esforços de luta contra as alterações climáticas, sobretudo a nível internacional, para reduzir as emissões de gases com efeitos de estufa e adaptar os impactos das alterações climáticas nos países em desenvolvimento, bem como financiar a investigação e o desenvolvimento em matéria de atenuação e adaptação, em particular, nos setores da aeronáutica e dos transportes aéreos. As receitas geradas nos leilões também devem ser utilizadas em meios de transporte com baixo teor de emissões.

Igualmente, devem ser utilizadas no financiamento de contribuições para o Fundo Mundial para a Eficiência Energética e as Energias Renováveis e o Fundo Verde para o Clima, no âmbito da CQNUAC, assim como medidas para evitar a desflorestação.

Os Estados-Membros devem informar regularmente a Comissão das ações empreendidas em cumprimento do primeiro parágrafo.»

Justificação

Durante as negociações sobre a atual diretiva, o Parlamento Europeu insistiu numa afetação dos recursos claramente vinculativa. Na altura, como os Estados-Membros não estavam prontos a aceitá-lo, a diretiva apenas incluiu uma recomendação. A aceitação do RCLE da UE seria facilitada se os Estados-Membros aceitassem um compromisso muito mais claro. Poderiam ser desenvolvidos com países terceiros projetos comuns de investigação sobre tecnologias para reduzir ainda mais as emissões da aviação. Uma contribuição dos Estados-Membros da UE para a adaptação e atenuação, incluindo o Fundo Verde para o Clima no âmbito da CQNUAC, contribuiria grandemente para angariar o apoio dos países em desenvolvimento. Este princípio também deve ser introduzido nas negociações internacionais.

Alteração 17

Proposta de decisão Artigo 3-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 3.º-B

A Comissão deve informar regularmente o Parlamento Europeu e os Estados-Membros dos progressos alcançados nas negociações no âmbito da ICAO e apresentar um relatório sobre os resultados alcançados na Assembleia da ICAO. Se a Assembleia da ICAO não alcançar progressos significativos em setembro de 2013 quanto a um MBM mundial, o RCLE da UE voltará a incluir todos os voos internacionais com origem e destino na União relativos a 2013 e desse ano em diante. Se, porém, a Assembleia da ICAO conseguir estabelecer um MBM mundial, a Comissão pode propor novas medidas.

Justificação

As consequências da realização de progressos significativos no seio da ICAO devem ser bastante claras. A Comissão deve fornecer ao Parlamento Europeu a informação mais completa possível sobre as negociações na ICAO, para que este possa avaliar essa informação antes de a Comissão poder prolongar a derrogação ou adotar quaisquer outras medidas.