



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

*Documento de sessão*

**A7-0060/2013**

13.3.2013

**\*\*\*I**

## **RELATÓRIO**

sobre a proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que derroga temporariamente a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade  
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Peter Liese

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta
- \*\*\* Processo de aprovação
- \*\*\*I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- \*\*\*II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- \*\*\*III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato).

### ***Alterações a um projeto de ato***

Nas alterações do Parlamento, as diferenças em relação ao projeto de ato são assinaladas simultaneamente em ***itálico e a negrito***. A utilização de ***itálico sem negrito*** constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objetivo assinalar elementos do projeto de ato que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

O cabeçalho de qualquer alteração relativa a um ato existente, que o projeto de ato pretenda modificar, comporta uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa. As partes transcritas de uma disposição de um ato existente que o Parlamento pretende alterar, sem que o projeto de ato o tenha feito, são assinaladas a **negrito**. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...].

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU .....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS .....	19
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO .....	24
PROCESSO.....	35



## PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que derroga temporariamente a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade

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

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2012)0697),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C7-0385/2012),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 13 de fevereiro de 2013<sup>1</sup>,
  - Após consulta ao Comité das Regiões,
  - Tendo em conta o artigo 55.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e o parecer da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0060/2013),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
  3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos Parlamentos nacionais.

### **Alteração 1**

**Projeto de resolução legislativa**

**Citação 7-A (nova)**

---

<sup>1</sup> JO C ...

***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 Conselho<sup>1</sup>,***

---

***<sup>1</sup> 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 caráter 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*

(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 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.

#### *Alteração*

(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 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 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.

##### *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 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 CO<sub>2</sub>, 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*

*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

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.

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 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.

##### *Alteração*

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

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### *A legislação existente:*

Em 2008, o Parlamento Europeu e o Conselho de Ministros acordaram, após uma longa e cuidada análise, a inclusão da aviação no RCLE-UE.

O Conselho foi **unânime** no apoio a esta legislação; no **Parlamento**, ela **obteve mais de 90 %** dos votos. A explicação dada para a inclusão da aviação foi a necessidade de abordar a questão da emissão, em rápido crescimento, de gases com efeito de estufa neste setor. Desde 1990, o ano de base do protocolo de Quioto, **as emissões de gases com efeito de estufa no setor da aviação aumentaram cerca de 100 %**. Este facto representa uma enorme contradição com a necessidade urgente de reduzir estas emissões de gases com efeito de estufa e com o objetivo dos 2º C, aprovado pela comunidade internacional, por exemplo em Cancun.

Não abordar a questão das emissões por parte do setor da aviação seria igualmente irresponsável em termos de coerência e de justiça para com outras indústrias e para com outros meios de transporte que se encontram sujeitos a regulamentação na UE e nos Estados-Membros. O RCLE para as companhias aéreas é **muito moderado**, em comparação com outras indústrias na União Europeia. A indústria da aviação deve reduzir as suas emissões em apenas 5 % até 2020, comparativamente com um mínimo de 21 % noutras indústrias, e tem acesso a reduções de outros setores. Apenas são leiloadas 15 % das licenças de emissão do setor da aviação em comparação com o setor da energia, cuja percentagem de licenças de emissão leiloadas corresponde a 100 %, sendo em menor número as licenças concedidas a título gratuito em muitas indústrias. O encargo para os passageiros e para as companhias aéreas é muito moderado. Segundo a Comissão Europeia, o preço do bilhete de um voo intercontinental aumenta em menos de 2 euros se as companhias aéreas não incluírem no preço os certificados que obtêm gratuitamente. Muitas companhias europeias e não europeias já aumentaram moderadamente os seus preços, devido à introdução do RCLE-UE. Por exemplo, a Ryanair aumentou o preço do bilhete em **25 cêntimos por voo**<sup>1</sup>. Muitos impostos e taxas introduzidos por Estados-Membros da UE e por países terceiros, como os EUA e a Índia, incluem um encargo muito maior.

«O preço do RCLE de um voo de Londres-Heathrow para Xangai custa menos do que um café em Heathrow» (J.G. Gerbrandy, vice-presidente da Comissão ENVI).

A atual **legislação abrange todos os voos com partida e/ou chegada na Europa** e as companhias aéreas de países terceiros participam no RCLE quando partem e/ou chegam à Europa. A inclusão de voos com partida e chegada deveu-se principalmente a razões ambientais, na medida em que **dois terços das emissões** são criados por voos intercontinentais e apenas um terço por voos dentro da União Europeia. Esta disposição foi cuidadosamente analisada por advogados, não só da Comissão Europeia mas também independentes, e a sua apreciação concluiu que é plenamente compatível com o direito internacional.

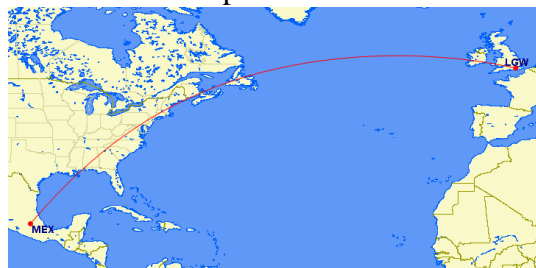
---

<sup>1</sup> A Ryanair faz principalmente voos dentro da União Europeia

### ***A contestação por parte de países terceiros e uma avaliação crítica:***

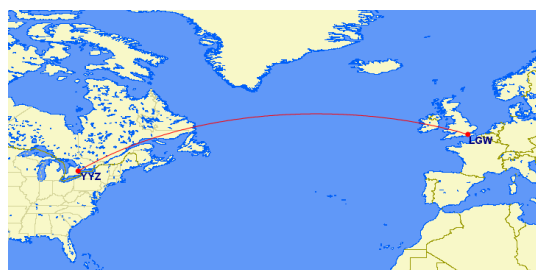
Ainda antes da aprovação da legislação, países terceiros como os EUA e a China manifestaram a sua oposição à inclusão de voos das respetivas companhias aéreas. Contudo, devido à apreciação jurídica e às discussões políticas e ambientais na defesa de um tratamento igual, o Parlamento e o Conselho decidiram, mesmo assim, incluir as companhias aéreas de países terceiros, numa base de não discriminação. A Associação de Companhias Aéreas Norte-Americanas e três companhias dos EUA contestaram a legislação ao abrigo da lei britânica e o caso foi remetido para o **Tribunal de Justiça Europeu**. O Tribunal decidiu de forma inequívoca que **a legislação está em conformidade com o direito internacional** (Acórdão do TJE no processo C-366/10 de 21 de dezembro de 2011). Os países terceiros alegaram que a União Europeia cobraria a utilização do espaço aéreo às companhias aéreas quando estas sobrevoassem, por exemplo, o território norte-americano. Não é este o caso, visto que o RCLE-UE está relacionado com as chegadas e partidas de aeroportos, e as emissões *en route* são a métrica utilizada. Esta não é uma característica específica do RCLE-UE. Também as taxas e os impostos nacionais, por exemplo do Reino Unido e da Alemanha, aplicam um princípio semelhante. As taxas de aeroporto britânicas são mais elevadas num voo para a Cidade do México do que para Toronto, no Canadá.

#### **Voo de Londres para a Cidade do México**



Numa viagem em classe executiva de Londres para a Cidade do México (cerca de 8000 quilómetros), após 1 de abril de 2012, serão cobradas taxas de aeroporto no valor de 162 libras (195 euros / 257 dólares).

#### **Voo de Londres para Toronto**

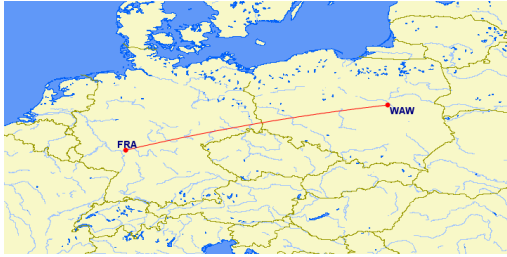


Numa viagem para Toronto, no Canadá (cerca de 5500 quilómetros), são cobradas taxas de aeroporto de apenas 130 libras (156 euros / 206 dólares).

A diferença de preços deve-se à diferença de distâncias, mesmo que uma grande parte da distância corresponda a espaço aéreo norte-americano. Isto significa que a diferença entre as taxas de aeroporto de 130 e 162 libras se deve à maior distância, que corresponde principalmente a espaço aéreo norte-americano.

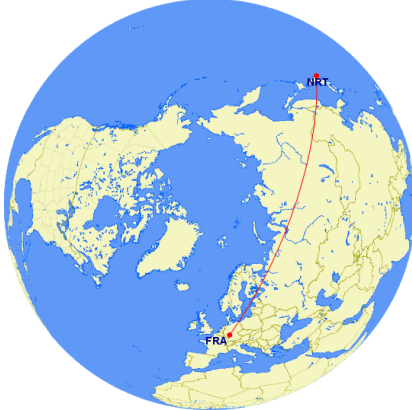
O mesmo se aplica ao imposto pago pelos passageiros dos transportes aéreos na Alemanha.

#### **Voo de Frankfurt para Varsóvia**



Numa viagem de Frankfurt para Varsóvia, são cobrados 7,50 euros (10 dólares) ao abrigo do referido imposto.

#### Voo de Frankfurt para Tóquio



Numa viagem de Frankfurt para Tóquio, são cobrados 42,18 euros (56 dólares) ao abrigo do mesmo imposto.

Isto significa que a diferença entre um imposto muito baixo e um muito alto na Alemanha tem a ver com a distância, que é muito maior e que corresponde, principalmente, a espaço aéreo russo.

Tanto a métrica alemã como o imposto pago pelos passageiros no Reino Unido são aceites por países terceiros e **não são sujeitos a críticas tão intensas nem a qualquer tipo de retaliação**. Como no caso do RCLE-UE, a posição dos Estados é de que têm o direito de taxar voos com partida ou chegada nos seus respetivos países. Esta é a justificação apresentada também para os impostos norte-americanos e indianos. Isto demonstra que existe **um importante elemento político no debate**. A resistência pode ser parcialmente motivada pela presunção de que a legislação da UE não se reveste da mesma importância que a legislação dos Estados-Membros. A justificação de que o RCLE-UE representa uma forma de atenuação das alterações climáticas pode ser, igualmente, um dos motivos para as fortes críticas por parte de alguns países terceiros. Por exemplo, a nova maioria na Câmara dos Representantes norte-americana pretende demonstrar que o seu próprio projeto de lei relativo às alterações climáticas (Waxman – Markey), que abrangia igualmente a aviação internacional, foi abandonado.

#### *O processo da ICAO:*

Já em 1997, foi atribuída à **Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO)** a **tarefa de regulamentar as emissões do setor da aviação**.

Infelizmente, até à data não foi encontrada qualquer solução. A UE sempre defendeu que a opção que prefere é, obviamente, um acordo internacional e o dever de prosseguir as

negociações está incluído na legislação existente em matéria de RCLE-UE. Numa **reunião do Conselho da ICAO realizada em 9 de novembro de 2012**, foi alcançado um progresso significativo em direção ao objetivo da regulamentação das emissões do setor da aviação a nível mundial, tendo sido constituído um Grupo de Alto Nível para preparar uma solução na próxima Assembleia-Geral da ICAO. Esta realiza-se apenas de três em três anos, sendo que a próxima irá decorrer em setembro de 2013. Os países terceiros que se opõem ao regime europeu sempre afirmaram pretender uma solução mundial ao abrigo da ICAO. Infelizmente, até à data, os que se opõem ao RCLE-UE não conseguiram chegar a acordo sobre a forma exata como a ICAO deve resolver o problema. Contudo, é preciso reconhecer o **forte empenho da liderança da ICAO**.

*A proposta de suspensão da contagem do tempo:*

À luz da decisão do Conselho da ICAO de 9 de novembro de 2012, a Comissão Europeia anunciou uma proposta de suspensão da aplicação do RCLE-UE a voos intercontinentais.

Em 20 de novembro, a Comissão enviou ao Parlamento e ao Conselho uma proposta de suspensão da contagem do tempo, que **pretende reforçar a dinâmica positiva na ICAO e aumentar as possibilidades de êxito na Assembleia da ICAO de 2013**, primeiro, em termos de elaboração de um quadro mundial de medidas baseado no mercado e, segundo, em termos de adoção de um enquadramento que facilite a aplicação pelos Estados de medidas baseadas no mercado para a aviação internacional antes de o quadro mundial de medidas baseado no mercado entrar em vigor.

A proposta prevê a **não aplicação do RCLE-UE aos voos intercontinentais relativamente às emissões durante 2012. Os voos dentro do espaço europeu serão abrangidos pela obrigação prevista na Diretiva, conforme decidido pelo Parlamento e o Conselho em 2008.**

**Todas as medidas são não discriminatórias, ou seja, aplicam-se as mesmas regras a companhias aéreas da UE e exteriores à UE.**

Isto significa que uma companhia da UE que parta de um aeroporto da UE com destino a um aeroporto de um país terceiro está isenta e que uma companhia de um país terceiro que voe dentro do espaço europeu é abrangida pelas obrigações previstas na Diretiva.

*Recomendação do relator:*

O relator **saúda a proposta da Comissão e recomenda a sua rápida aprovação**. Nos termos da atual diretiva, as companhias aéreas têm de apresentar as suas licenças até 30 de abril de 2013. Por conseguinte, por motivos de clareza jurídica, o processo legislativo deve estar concluído antes desta data, mas reconhece que os argumentos devem ser cuidadosamente avaliados e que os colegas das Comissões ENVI e TRAN devem ter a possibilidade de propor alterações.

Algumas alterações parecem necessárias por motivos jurídicos. Apenas clarificam a intenção da proposta, conforme apresentado na explicação, nos considerandos e na respetiva comunicação da Comissão.

Na medida em que a Comissão não prevê a sua transposição para a legislação nacional por parte dos Estados-Membros, a decisão deve ser redigida de forma precisa e não deve haver margem para segundas interpretações. Ao enumerar de forma explícita os requisitos

abrangidos para efeitos da derrogação e o número e tipo de licenças que os operadores devem devolver para recorrerem à mesma, é criada a segurança jurídica.

É igualmente necessário ter uma base jurídica para a redução das quantidades a leilão, o que até ao momento não se verificou, visto que a proposta apenas inclui uma derrogação do artigo 16.º. Se o cálculo da quantidade a ser leiloadada não for alterado, os Estados-Membros têm de leiloar o mesmo número, o que não é claramente o que se pretende. Em vez disso, a quantidade a leiloar deve ser 15 % do total de licenças de emissão do setor da aviação em circulação no ano de 2012 (ver alterações 1, 3, 4, 6, 7).

É preciso esclarecer que a aplicação do regime apenas no espaço da UE **não pode ser uma opção por um período superior a um ano**. É dado um tratamento igual a todas as companhias com voos nas mesmas rotas. As licenças cedidas até 30 de abril de 2013 abrangem o ano de 2012, um ano em que o preço do carbono foi muito baixo (entre 6 e 8 euros) e em que as companhias aéreas podem utilizar até 15 % de créditos MDL (cerca de 0,4 euros). É por esse motivo que qualquer potencial distorção da concorrência entre companhias da UE e países terceiros, em termos de incentivo para voar em diferentes rotas, é limitada, por exemplo 13,6 cêntimos por um voo de Hamburgo para Frankfurt. Contudo, qualquer prolongamento desta situação poderá provocar uma distorção significativa da concorrência e não seria suficientemente ambicioso em termos ambientais. É por esse motivo que é preciso deixar claro que a suspensão da contagem do tempo não pode ser prolongada para lá de 31 de dezembro de 2013. É preciso esclarecer, igualmente, quais **as expectativas da UE em relação à Assembleia da ICAO**. Nem todos os resultados podem ser considerados satisfatórios. Já está previsto na legislação existente que estamos preparados para alterar a nossa legislação quando for alcançado um acordo a nível mundial. No entanto, deve ficar claro que um acordo mundial que abranja satisfatoriamente as emissões do setor da aviação não entrará em vigor até final de 2013. É por esse motivo que deve de ser adotado, **entretanto, um enquadramento** para regimes regionais e nacionais. Contudo, a UE não deve aceitar uma situação na qual a atual legislação é simplesmente abolida apenas devido a um potencial acordo no âmbito da ICAO (ver alterações 2 e 5).

A proposta da Comissão permite **esclarecer inequivocamente que não é a UE que levanta obstáculos a um acordo internacional**. Se mesmo após a aprovação da presente proposta os países terceiros não se comprometerem verdadeiramente a nível da ICAO, tal é um sinal inequívoco de que aqueles que apelam a uma solução internacional no âmbito da ICAO não estão verdadeiramente empenhados.

Contudo, um acordo alcançado pela ICAO será a melhor opção para todos, incluindo para a União Europeia.

19.2.2013

## **PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO**

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que derroga temporariamente à Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade  
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Relator de parecer: Mathieu Grosch

### **JUSTIFICAÇÃO SUCINTA**

Apesar de o setor da aviação ser atualmente responsável por cerca de 3% do total de emissões de gases de estufa, as mesmas têm vindo a aumentar rapidamente. A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) estima que as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do setor da aviação tenham quase duplicado entre 1990 e 2006, enquanto o consumo de combustíveis fósseis registou um aumento de 34 %. A ICAO prevê ainda para um aumento entre 63 a 88 % até 2020, período durante o qual a União Europeia se comprometeu a baixar as emissões em 20 % em relação aos níveis registados em 1990.

Apenas uma abordagem internacional permitirá combater de forma eficaz o aquecimento global. Nem as emissões de carbono nem as alterações climáticas conhecem fronteiras nacionais. É necessário que, a nível mundial, se cumpram os mesmos objetivos em matéria de luta contra as alterações climáticas. É neste contexto que a ICAO desempenha um importante papel. Em 1991, começou por debater as medidas baseadas no mercado e, em 1998, o comércio de licenças de emissão, mas os progressos realizados foram escassos. Por conseguinte, a União Europeia decidiu, em 2008, que o setor da aviação devia ser integrado no seu Regime de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE). Esta legislação foi unanimemente apoiada pelo Conselho e obteve a aprovação de uma larga maioria do Parlamento. No seu parecer, a Comissão dos Transportes e do Turismo instava o setor da aviação a envidar esforços semelhantes aos que são realizados por outros meios de transporte e por outros setores comparáveis. Para além de se mostrar favorável à introdução deste setor no RCLE em 2012, assinalava ser "juridicamente admissível incluir no regime comunitário de emissões aeronaves de países terceiros que descolem dos aeroportos da Comunidade e nestes aterrem". Em 2011, o Tribunal de Justiça reiterou este último aspeto.

Porém, os países terceiros têm-se mostrado bastante reticentes em aceitar o RCLE europeu.



No entanto, o impacto previsto na sequência da introdução do setor da aviação no RCLE é reduzido quando comparado com as taxas cobradas aos passageiros de países terceiros, como é o caso da taxa de 16,30 dólares cobrada pelos EUA a todos os passageiros que chegam e que partem (para além das taxas adicionais cobradas aos não nacionais no âmbito do sistema eletrónico de autorização de viagem - Electronic System for Travel Authorization).

Em novembro de 2012, a ICAO efetuou progressos significativos em matéria de medidas baseadas no mercado para travar as emissões provenientes do setor da aviação internacional. Por conseguinte, a Comissão Europeia decidiu enviar um sinal aos parceiros da negociação ao propor a "suspensão da contagem do tempo". O relator congratula-se com a presente proposta, visto estar em consonância com a intenção da Europa de alcançar um acordo internacional e de estar limitada ao período de um ano.

Esta limitação reveste-se de uma importância máxima a fim de exercer pressão sobre os parceiros da negociação. Importa esclarecer que, na ausência de um acordo satisfatório para reduzir as emissões do setor da aviação, todos os voos internacionais serão tidos em conta a partir de 2013. Caso contrário, corre-se o risco de o processo da ICAO se arrastar durante anos ou até mesmo décadas.

A limitação de um ano é igualmente importante para minimizar as preocupações suscitadas relativamente a eventuais distorções de mercado. Excluir os voos que aterram ou descolam do Espaço Económico Europeu (EEE) ao mesmo tempo que se continua a aplicar o RCLE aos voos na Europa poderá resultar numa distorção da concorrência.

Se as negociações internacionais criarem mecanismos baseados no mercado ou mecanismos que assegurem que as emissões do setor da aviação fiquem sujeitas à mesma pressão de redução que os outros setores, justifica-se, portanto, ponderar um ajuste do regime de comércio de licenças de emissão (RCLE). Não se trata de uma questão de aplicar as normas ambientais europeias a nível mundial, mas sim de desenvolver medidas comuns que permitam encontrar uma solução para um problema comum.

Se, em setembro de 2013, a ICAO concluir um acordo que possa implicar o tratamento diferenciado dos voos internos e externos para além de 2013, importa efetuar um estudo pormenorizado das implicações ao nível da concorrência para as companhias aéreas europeias e as dos países terceiros. A Comissão Europeia deverá tomar as medidas adequadas de modo a evitar qualquer distorção da concorrência. A concessão de um incentivo artificial às companhias aéreas para que usem mais os aeroportos centrais de países terceiros não é favorável nem ao ambiente nem à economia europeia. Além disso, o Parlamento Europeu deveria poder avaliar os resultados das negociações da ICAO antes de a Comissão Europeia propor novas medidas.

Em conclusão, apesar de a derrogação de um ano prevista para os voos com partida ou chegada no EEE não constituir uma solução perfeita, oferece melhores perspectivas para se alcançar um acordo internacional satisfatório este ano do que manter a atual legislação. Neste sentido, o Parlamento deve trabalhar no sentido de aprovar rapidamente a proposta para eliminar a insegurança jurídica patente nas obrigações das companhias aéreas e enviar um sinal claro aos seus parceiros de negociação internacionais. Os parceiros de negociação devem perceber que a Europa pretende alcançar um acordo internacional e está disponível para negociar os melhores tipos de medidas baseadas no mercado, mas não está disposta a esperar

indefinidamente antes de resolver o problema das emissões da aviação de forma comparável à dos outros setores.

## ALTERAÇÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

### Alteração 1

#### Proposta de decisão

#### Considerando -1 (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(-1) O setor da aviação possui um forte caráter 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 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 causadas pelo setor da aviação necessitam de soluções a nível mundial, pelo que uma abordagem internacional poderá ser eficaz.*

## Alteração 2

### 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 iniciou em 1998 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 de medidas baseadas no mercado para as emissões da aviação internacional, e da elaboração de um quadro mundial de medidas baseado no mercado.

#### *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 3

### Proposta de decisão Citação 2 – nota de rodapé 1

#### *Texto da Comissão*

1. Incluindo os Estados *da EFTA*, os países que tenham assinado um Tratado de Adesão com a União e as dependências e territórios dos Estados-Membros do EEE

#### *Alteração*

1. Incluindo os Estados *do EEE*, os países que tenham assinado um Tratado de Adesão com a União e as dependências e territórios dos Estados-Membros do EEE

#### *Justificação*

*Nem todos os Estados da EFTA concordaram em incluir a Diretiva 2003/87/CE na sua legislação nacional. Apenas os Estados da EFTA que são também membros do EEE o fizeram (isto é, a Islândia, o Listenstaine e a Noruega, mas não a Suíça). O texto deve, por isso, referir-se aos Estados do EEE e não aos Estados da EFTA.*

## Alteração 4

### 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 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.

*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, **com exceção dos créditos internacionais obtidos antes da entrada em vigor da presente decisão.**

*Justificação*

*Afigura-se importante garantir a segurança jurídica e não penalizar as empresas idóneas que se prepararam para a aplicação da diretiva relativa à aviação ao longo do ano de 2012. Esta disposição permite igualmente assegurar a igualdade de tratamento entre os operadores, independentemente do facto de beneficiarem ou não da presente derrogação.*

**Alteração 5**

**Proposta de decisão**

**Considerando 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(4-A) A ICAO e a União devem aumentar consideravelmente os seus esforços no sentido de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa por parte do setor da aviação, em conformidade com os objetivos da União para 2020 e 2050. A derrogação prevista na presente decisão não deve, por conseguinte, pôr em causa a inclusão do setor da aviação no regime europeu de comércio de licenças de emissão, nem o objetivo geral de promoção de um regime mundial eficaz para a redução dos níveis crescentes de emissões deste setor, e deve definir claramente as obrigações dos países e das***

***transportadoras aéreas em questão durante o período de tempo abrangido pela referida derrogação.***

#### *Justificação*

*Dado o rápido aumento das emissões de gases com efeito de estufa no setor da aviação, este setor deve contribuir para a redução das mesmas, à semelhança do que já fazem outros meios de transporte; além disso, outros setores da indústria participam já há alguns anos no RCLE da UE, pelo que não se justifica que o setor da aviação se mantenha à margem do referido regime.*

#### **Alteração 6**

##### **Proposta de decisão**

##### **Considerando 4-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(4-B) A derrogação temporária não pode ser aplicada durante um período superior a um ano. Se, durante esse período, as negociações no âmbito da ICAO não redundarem num acordo sobre um quadro mundial de medidas baseadas no mercado aplicável às emissões causadas pelo setor da aviação, que inclua um prazo realista para a sua execução, todos os voos com partida e chegada em aeroportos situados fora da União devem ser novamente sujeitos ao regime europeu de comércio de licenças de emissão, conforme previsto na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.***

#### **Alteração 7**

##### **Proposta de decisão**

##### **Considerando 4-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(4-C) A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu um relatório completo sobre os progressos efetuados na Assembleia da ICAO de setembro de 2013 e propor imediatamente medidas em***

*função dos resultados obtidos.*

## **Alteração 8**

### **Proposta de decisão**

#### **Considerando 4-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(4-D) Se, após o termo da derrogação prevista na presente decisão, a Comissão ponderar tomar mais medidas em relação a este aspeto, deverá ter em conta as eventuais repercussões no tráfego aéreo intraeuropeu e adotar as medidas adequadas para evitar qualquer distorção da concorrência.***

#### *Justificação*

*Durante o período de aplicação da derrogação aos voos fora da Europa, os voos entre aeroportos dos países do EEE continuarão a estar sujeitos à Diretiva RCLE da UE. Esta situação poderá conduzir a uma distorção da concorrência entre as companhias aéreas europeias, que operam essencialmente na Europa e que, por conseguinte, veem uma grande parte dos seus voos ser incluída no RCLE, e as companhias aéreas de países terceiros que operam sobretudo em países terceiros. A Comissão Europeia deve analisar e tomar as medidas adequadas para evitar esta eventual distorção da concorrência antes de propor novas medidas.*

## **Alteração 9**

### **Proposta de decisão**

#### **Considerando 4-E (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(4-E) A integração do setor da aviação no regime de comércio de licenças de emissão da UE deve ser tida em linha de conta em todos os acordos no domínio da aviação 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 importante que esses acordos tenham em consideração todo o leque de objetivos da política europeia. Por conseguinte, a*

*Comissão deve seguir o exemplo do acordo sobre transporte aéreo entre a UE e o Canadá e incentivar os países terceiros a adotarem medidas no sentido de reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas.*

## **Alteração 10**

### **Proposta de decisão**

#### **Considerando 4-F (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(4-F) A fim de instaurar a confiança internacional no regime da UE, seria preferível que os Estados-Membros utilizassem as receitas provenientes da aplicação do regime europeu de comércio de licenças de emissão ao setor da aviação para atenuar o impacto dessas emissões e financiar, a nível internacional, a luta contra as alterações climáticas, favorecendo, nomeadamente, os esforços envidados pelos países em desenvolvimento para limitar as consequências das alterações climáticas, em conformidade com o artigo 3.º-D, n.º 4, da Diretiva 2003/87/CE.*

#### *Justificação*

*A fim de facilitar um quadro mundial de medidas baseadas no mercado aplicável à aviação, a UE deve promover a atribuição de receitas do setor da aviação ao financiamento internacional da luta contra as alterações climáticas nos termos da CQNUAC. O RCLE da UE deve continuar a abranger a aviação até à aplicação de um regime eficaz a nível mundial que reduza significativamente o impacto do setor no clima. Deve, por conseguinte, manter-se a pressão no sentido da consecução de objetivos comuns.*

## **Alteração 11**

### **Proposta de decisão**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Em derrogação ao artigo 16.º da Diretiva 2003/87/CE, os Estados-Membros não devem adotar nenhuma medida contra os

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.

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 *do EEE*, 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.

#### *Justificação*

*Nem todos os Estados da EFTA concordaram em incluir a Diretiva 2003/87/CE na sua legislação nacional. Apenas os Estados da EFTA que são também membros do EEE o fizeram (isto é, a Islândia, o Listenstaine e a Noruega, mas não a Suíça). O texto deve, por isso, referir-se aos Estados do EEE e não aos Estados da EFTA.*

## **Alteração 12**

### **Proposta de decisão**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1**

##### *Texto da Comissão*

As licenças anuladas em conformidade com o artigo 2.º não devem ser tidas em conta para efeitos do cálculo dos direitos de utilização de créditos internacionais ao abrigo da Diretiva 2003/87/CE.

##### *Alteração*

As licenças anuladas em conformidade com o artigo 2.º não devem ser tidas em conta para efeitos do cálculo dos direitos de utilização de créditos internacionais ao abrigo da Diretiva 2003/87/CE. ***Os créditos internacionais obtidos antes da entrada em vigor da presente decisão nos termos da Diretiva 2008/101/CE podem ser utilizados em 2013 até um limite de 15% das licenças anuladas ou devolvidas.***

#### *Justificação*

*Afigura-se importante garantir a segurança jurídica e não penalizar as empresas idóneas que*



*se prepararam para a aplicação da diretiva relativa à aviação ao longo do ano de 2012. Esta disposição permite igualmente assegurar a igualdade de tratamento entre os operadores, independentemente do facto de beneficiarem ou não da presente derrogação.*

## **Alteração 13**

### **Proposta de decisão Artigo 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 3.º-A**

***A Comissão deve informar regularmente o Parlamento Europeu e os Estados-Membros sobre os progressos das negociações no âmbito da ICAO e apresentar um relatório dos resultados alcançados na Assembleia da ICAO. Se, em setembro de 2013, a Assembleia da ICAO não alcançar progressos significativos a nível da criação de um mecanismo internacional baseado no mercado, o RCLE europeu incluirá de novo todos os voos internacionais com origem e destino na União a partir de 2013. Se, no entanto, conseguir estabelecer um quadro mundial de medidas baseadas no mercado, 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 no seio da ICAO, para que este possa avaliar essa informação antes de a Comissão poder prolongar a derrogação ou tomar quaisquer outras medidas.*

## PROCESSO

<b>Título</b>	Derrogação temporária à Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade
<b>Referências</b>	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 10.12.2012
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 10.12.2012
<b>Relator(a) de parecer</b> Data de designação	Mathieu Grosch 19.12.2012
<b>Exame em comissão</b>	22.1.2013
<b>Data de aprovação</b>	19.2.2013
<b>Resultado da votação final</b>	+: 35 –: 1 0: 6
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	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 Nattrass, 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
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

## PROCESSO

<b>Title</b>	Temporary derogation from Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community			
<b>References</b>	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
<b>Date submitted to Parliament</b>	20.11.2012			
<b>Committee responsible</b> Date announced in plenary	ENVI 10.12.2012			
<b>Committee(s) asked for opinion(s)</b> Date announced in plenary	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN 10.12.2012			
<b>Not delivering opinions</b> Date of decision	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
<b>Rapporteur(s)</b> Date appointed	Peter Liese 3.12.2012			
<b>Discussed in committee</b>	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
<b>Result of final vote</b>	+: 51 –: 0 0: 8			
<b>Members present for the final vote</b>	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Klaß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
<b>Substitute(s) present for the final vote</b>	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zanoni			
<b>Substitute(s) under Rule 187(2) present for the final vote</b>	Phil Prendergast			