



EUROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument s plenarne sjednice

A7-0079/2014

31.1.2014

*****I**
IZVJEŠĆE

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišno utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020.
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

Izvjestitelj: Peter Liese

Oznake postupaka

- * Postupak savjetovanja
- *** Postupak suglasnosti
- ***I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- ***II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- ***III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

Izmjene nacрта akta

Amandmani Parlamenta u obliku dvaju stupaca

Brisanja su označena *podebljanim kurzivom* u lijevom stupcu. Izmjene su označene *podebljanim kurzivom* u obama stupcima. Novi tekst označen je *podebljanim kurzivom* u desnom stupcu.

U prvom i drugom retku zaglavlja svakog amandmana naznačen je predmetni odlomak iz nacrtu akta koji se razmatra. Ako se amandman odnosi na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta, zaglavlje sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi.

Amandmani Parlamenta u obliku pročišćenog teksta

Novi dijelovi teksta označuju se *podebljanim kurzivom*. Brisani dijelovi teksta označuju se oznakom **■** ili su precrtani. Izmjene se naznačuju tako da se novi tekst označi *podebljanim kurzivom*, a da se zamijenjeni tekst izbriše ili precrta.

Iznimno, izmjene strogo tehničke prirode koje unesu nadležne službe prilikom izrade konačnog teksta ne označuju se.

SADRŽAJ

	Stranica
NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	4
EXPLANATORY STATEMENT	20
MIŠLJENJE ODBORA ZA INDUSTRIJU, ISTRAŽIVANJE I ENERGETIKU	27
MIŠLJENJE ODBORA ZA PROMET I TURIZAM	36
POSTUPAK	52

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišno utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020. (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2013)0722),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 192. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela prijedlog Parlamentu (C7-0374/2013),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
 - uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od 22. siječnja 2014.¹,
 - nakon savjetovanja s Odborom regija,
 - uzimajući u obzir članak 55. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane i mišljenja Odbora za industriju, istraživanje i energetiku i Odbora za promet i turizam (A7-0079/2014),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. traži od Komisije da predmet ponovno uputi Parlamentu ako namjerava bitno izmijeniti svoj prijedlog ili ga zamijeniti drugim tekstom;
 3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

¹ SL C ... / Još nije objavljeno u Službenom listu

Amandman 1

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1a) Zrakoplovni sektor ima snažna međunarodna obilježja. Inicijative za zaštitu klime trebale bi se poduzeti brzo s obzirom na to da se globalni problemi poput onih koje predstavljaju emisije iz zračnog prometa mogu najučinkovitije razmotriti međunarodnim pristupom koji obuhvaća obveze poštovanja istih mjera ili postizanja istih ciljeva uz upotrebu različitih mjera. Svjetski sporazum u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva (ICAO) nudi najbolje izgleda za osiguranje dugoročne održivosti.

Amandman 2

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1b) Donošenjem Odluke 377/2013/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹ omogućen je napredak unutar ICAO-a ka zaključenju svjetskog sporazuma na njezinom sljedećem sastanku. Kako bi otvorili put sklapanju takvog sporazuma te izbjegli osvetničke trgovinske mjere, poželjno je privremeno proširiti te odredbe „zaustavljanja sata”.

¹ Odluka 377/2013/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2013. o privremenom izuzeću Direktive

Amandman 3

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Stoga je poželjno zahtjeve utvrđene u Direktivi 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁴ privremeno smatrati ispunjenima kada se ispune obveze u pogledu određenog postotka emisija iz letova u zračne luke u trećim zemljama i iz njih. Time Unija naglašava da se zahtjevi mogu primijeniti u pogledu određenih postotaka emisija iz letova u zračne luke u zemljama Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih na isti način na koji se pravni zahtjevi mogu postaviti za veći udio emisija iz letova u takve zračne luke i iz njih.

⁴ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijским јединicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.)

Izmjena

(2) Stoga, ***kako bi se održao zamah postignut na skupštini Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) 2013. i olakšalo postizanje napretka na predstojećoj skupštini ICAO-a 2016.***, poželjno je zahtjeve utvrđene u Direktivi 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁴ privremeno smatrati ispunjenima ***za razdoblje do 2016.*** kada se ispune obveze u pogledu određenog postotka emisija iz letova u zračne luke u trećim zemljama i iz njih. Time Unija naglašava da se zahtjevi mogu primijeniti u pogledu određenih postotaka emisija iz letova u zračne luke u zemljama Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih na isti način na koji se pravni zahtjevi mogu postaviti za veći udio emisija iz letova u takve zračne luke i iz njih.

⁴ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijским јединicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.)

Obrazloženje

The current derogation should only apply until 2016 and the next ICAO Assembly. Following the ICAO conclusions in 2016 and results achieved, the Union could consider if and what further steps need to be made to reflect the outcome of the international negotiations. With the current derogation expiring end of 2016, the legislators will have sufficient time to conclude

any further codecision procedure that might be necessary since the surrender date for 2017 emissions falls in April 2018.

Amandman 4

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2a) Kako bi se ojačalo povjerenje na međunarodnoj razini u pogledu Unijinog sustava za trgovanje emisijama stakleničkih plinova (ETS), prihodi ostvareni javnim dražbama emisijskih jedinica ili bilo koji istovjetan iznos, ako tako nalažu najvažnija proračunska načela država članica, poput jedinstva i univerzalnosti, trebali bi biti korišteni u svrhu smanjivanja emisija stakleničkih plinova, prilagodbe učincima klimatskih promjena u Uniji i trećim zemljama, financiranja istraživanja i razvoja za ublažavanje posljedica klimatskih promjena i prilagodbu njima te pokrivanja troškova primjene Unijinog ETS-a. Prihodi ostvareni javnim dražbama trebali bi biti korišteni i za prijevoz s niskom razinom emisija ugljika. Prihodi javnih dražbi trebali bi se koristiti posebno za financiranje doprinosa Svjetskom fondu za energetske učinkovitost i obnovljivu energiju i Fondu za zelenu klimu u okviru UNFCCC-a te mjera za izbjegavanje krčenja šuma i olakšavanje prilagodbe zemalja u razvoju. Kao dio sporazuma o djelotvornoj, globalnoj tržišno utemeljenoj mjeri utemeljenoj na relacijama („MBM”) sa znatnim potencijalom smanjenja utjecaja zračnog prometa na klimu, Unija bi se trebala obvezati na dodjelu prihoda dobivenih takvom mjerom Fondu za zelenu klimu u okviru UNFCCC-a kako bi odrazila načelo zajedničkih, ali različitih odgovornosti i dotičnih

mogućnosti te na ulaganje napora na međunarodnoj razini za financiranje istraživanja i razvoja radi smanjenja emisija stakleničkih plinova zračnog prometa.

Amandman 5

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Dok se primjena Direktive 2003/87/EZ i dalje temelji na dolasku u zračne luke u Uniji ili odlasku iz njih, što je jednostavno i praktično sredstvo za ograničenje primjene regionalnih tržišno utemeljenih mjera u 7 godina dok se ne **započne s primjenom globalne tržišno utemeljene mjere**, Eurocontrol je izračunao postotke na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka u EGP-u i u trećim zemljama koja nije veća od 12 milja iza najdalje točke na obali EGP-a. S obzirom na to da Unija smatra da se globalna tržišno utemeljena mjera ne bi trebala temeljiti na stvarnom promatranju zračnog prostora za razliku od dolaska ili odlaska iz zračnih luka, relevantnost postotaka ograničava se na razdoblje do **2020.**

Izmjena

(3) Dok se primjena Direktive 2003/87/EZ i dalje temelji na dolasku u zračne luke u Uniji ili odlasku iz njih, što je jednostavno i praktično sredstvo za ograničenje primjene regionalnih tržišno utemeljenih mjera u **tri** godine dok se **na 39. skupštini ICAO-a 2016. ne postigne dogovor o globalnoj tržišno utemeljenoj mjeri koju je moguće ratificirati i koja se primjenjuje na većinu emisija iz međunarodnog zračnog prometa**, Eurocontrol je izračunao postotke na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka u EGP-u i u trećim zemljama koja nije veća od 12 milja iza najdalje točke na obali EGP-a. S obzirom na to da Unija smatra da se globalna tržišno utemeljena mjera ne bi trebala temeljiti na stvarnom promatranju zračnog prostora, za razliku od dolaska u zračne luke ili odlazaka iz njih, relevantnost postotaka ograničava se na razdoblje do **2016.**

Obrazloženje

The amendment underlies the fact that not any kind of MBM would be acceptable but one that is legally binding and one that covers the majority of emissions.

Amandman 6

Prijedlog Direktive

Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Odstupanjima predviđenima ovom Direktivom uzimaju se u obzir rezultati dvostranih i višestranih kontakata s trećim zemljama **koje će Komisija i dalje održavati** u ime Unije.

Izmjena

(4) Odstupanjima predviđenima ovom Direktivom uzimaju se u obzir rezultati dvostranih i višestranih kontakata s trećim zemljama. ***Dodatno vrijeme dopušteno „zaustavljanjem sata” za narednu godinu trebale bi koristiti i Komisija i države članice, koje djeluju u ime Unije, kako bi osigurale da treće zemlje na međunarodnoj razini prihvate pristup vezan uz zračni prostor koji bi Unija trebala primijeniti sljedećih godina. Te bi napore trebalo podržati tako da se trećim zemljama ponudi dobivanje zajedničkog pristupa za korištenje prihoda, na primjer za međunarodnu politiku u vezi s klimom ili projekte zajedničkih istraživanja i razvoja za rješavanje emisija stakleničkih plinova iz zračnog prometa. Za postizanje napretka u međunarodnim pregovorima i pregovorima s trećim zemljama države članice bi također trebale koristiti prihode od nacionalnih poreza i naknada koje putnici plaćaju.***

Amandman 7

**Prijedlog Direktive
Uvodna izjava 4.a (nova)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4a) Odstupanja predviđena ovom Direktivom odnose se samo na emisije uzrokovane djelatnošću zračnog prometa do 2016. te ih Unija predviđa kako bi se olakšao dogovor o usvajanju globalne tržišno utemeljene mjere koju je moguće ratificirati na 39. skupštini ICAO-a. Daljnje zakonodavne mjere trebale bi biti poduzete samo ako se takva mjera usvoji 2016. U tu svrhu, nakon skupštine ICAO-a 2016., Komisija bi trebala podnijeti

potpuno izvješće Europskom parlamentu i Vijeću te, prema potrebi, brzo predložiti mjere u skladu s rezultatima. Ako treće zemlje prihvate usklađivanje s Unijinim sustavom trgovanja emisijama ili donesu jednake mjere, odstupanja predviđena ovom Direktivom treba uskladiti na odgovarajući način.

Amandman 8

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4b) U vođenju pregovora za sporazume o zračnom prometu s trećim zemljama, Unija bi uvijek trebala uključiti pitanje trgovanja emisijama iz zračnog prometa.

Amandman 9

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9) Primjena postotka na provjerene emisije za letove u zračne luke u trećim zemljama i iz njih odnosno uporaba drugačijeg pristupa operatora trebala bi se odnositi na emisije od 2014. **nadalje** kako bi operatori imali vremena razumjeti te pristupe kada planiraju svoje letove.

(9) Primjena postotka na provjerene emisije za letove u zračne luke u trećim zemljama i iz njih odnosno uporaba drugačijeg pristupa operatora trebala bi se odnositi na emisije od 2014. **do 2016.** kako bi operatori imali vremena razumjeti te pristupe kada planiraju svoje letove,

Obrazloženje

The current derogation should only apply until 2016 and the next ICAO Assembly. Following the ICAO conclusions in 2016 and results achieved, the Union could consider if and what further steps need to be made to reflect the outcome of the international negotiations. With the current derogation expiring end of 2016, the legislators will have sufficient time to conclude any further codecision procedure that might be necessary since the surrender date for 2017 emissions falls in April 2018.

Amandman 10

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) Ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., emisije iz letova u zemlje u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % i iz njih, trebale bi se izuzeti u razdoblju od 2014. do **2020**. Zemlje za koje se smatra da su zemlje u razvoju za potrebe ovog prijedloga trebale bi biti one koje u trenutku prihvaćanja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

Izmjena

(10) Ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., emisije iz letova u zemlje u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % i iz njih, trebale bi se izuzeti u razdoblju od 2014. do **2016**. Zemlje za koje se smatra da su zemlje u razvoju za potrebe ovog prijedloga trebale bi biti one koje u trenutku prihvaćanja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

Obrazloženje

The current derogation should only apply until 2016 and the next ICAO Assembly. Following the ICAO conclusions in 2016 and results achieved, the Union could consider if and what further steps need to be made to reflect the outcome of the international negotiations. With the current derogation expiring end of 2016, the legislators will have sufficient time to conclude any further codecision procedure that might be necessary since the surrender date for 2017 emissions falls in April 2018.

Amandman 11

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10a) Letovi između najudaljenijih područja Unije koja su navedena u članku 349. Ugovora o funkcioniranju

Europske unije i kopna EGP-a također bi trebali slijediti regionalni tržišno utemeljeni pristup. Eurocontrol bi trebao izračunati postotke na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka na kopnu EGP-a i najudaljenijih područja, koji nije veći od 12 milja iza najdalje točke na kopnu EGP-a.

Amandman 12

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12) Nakon zasjedanja skupštine ICAO-a 2016. Komisija bi trebala podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću kako bi se osiguralo da se mogu uzeti u obzir međunarodna kretanja i riješiti sva pitanja o primjeni izuzeća.

Briše se.

Amandman 13

Prijedlog Direktive Članak 1. – točka - 1. (nova) Direktiva 2003/87/EZ Članak 3.d – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(-1) U članku 3.d stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

"4. Države članice prihode nastale javnim dražbama emisijskih jedinica upotrebljavaju za napore u borbi s klimatskim promjenama, osobito na međunarodnoj razini, smanjenju emisija stakleničkih plinova i prilagodbi učinka klimatskih promjena u zemljama u razvoju te financiranje istraživanja i

razvoja za ublaživanje klimatskih promjena i prilagodbu njima uključujući, osobito, na području zrakoplovstva i zračnog prijevoza. Prihodi nastali javnim dražbama upotrebljavaju se i za promet s niskom razinom emisije ugljika. Prihodi od javnih dražbi upotrebljavaju se i za financiranje doprinosa Globalnom fondu za energetske učinkovitost i obnovljivu energiju i Fondu za zelenu klimu u okviru UNFCCC-a te mjera za izbjegavanje krčenja šuma.

Države članice redovito obavješćuju Komisiju o mjerama poduzetima u skladu s prvim podstavkom.”

Amandman 14

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – podstavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a) svih emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora 2013. i iz njih;

(a) svih emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora (**EGP-a**) i iz njih u 2013.;

Amandman 15

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – podstavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) emisija iz letova u zemlje izvan **Europskog gospodarskog prostora (EGP)** i iz njih svake kalendarske godine između 2014. i **2020.** ako je operator tih letova predao emisijske jedinice u pogledu postotaka svojih provjerenih emisija iz tih

(b) emisija iz letova u zemlje izvan EGP-a i iz njih svake kalendarske godine između 2014. i **2016.** ako je operator tih letova predao emisijske jedinice u pogledu postotaka svojih provjerenih emisija iz tih letova navedenih u skladu s Prilogom II.c

letova navedenih u skladu s Prilogom II.c
ili izračunanih u skladu sa stavkom 6.;

ili izračunatih u skladu sa stavkom 6.;

Amandman 16

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – podstavak 1. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) emisija letova između najudaljenijih područja navedenih u članku 349. UFEU-a i kopna EPG-a svake kalendarske godine dok globalna tržišno utemeljena mjera ne stupi na snagu ako je operater tih letova, da bi se odrazio udio letova u europskom zračnom prometu, predao emisijske jedinice u pogledu postotaka koje treba izračunati Eurocontrol na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka na kopnu EGP-a i najudaljenijih regija, koji nije više od 12 milja iza najdalje točke na kopnu EGP-a ili je izračunan u skladu sa stavkom 6;

Amandman 17

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – podstavak 1. – točka c.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(c) emisija iz letova koje izvode nekomercijalni zračni operatori u svakoj kalendarskoj godini do **2020.** ako su emisije za koje su ti operatori zračnog prometa odgovorni u kalendarskoj godini iznosile manje od 1 000 tona;

(c) emisija iz letova koje izvode nekomercijalni zračni operatori u svakoj kalendarskoj godini do **2016.** ako su emisije za koje su ti operatori zračnog prometa odgovorni u kalendarskoj godini iznosile manje od 1 000 tona;

Amandman 18

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Provjerene emisije iz *stavka* 1. točke (b) izračunane u skladu s Prilogom II.c smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članka 11.a, 12. i 14.

Izmjena

Provjerene emisije iz *stavka* 1. točke (b) *i točke (ba)* izračunane u skladu s Prilogom II.c smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članka 11.a, 12. i 14.

Amandman 19

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 2. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

U pogledu *aktivnosti od* 2013. do **2020.** države članice objavljuju broj besplatnih emisijskih jedinica u zračnom prometu dodijeljenih svakom operateru do [OP: upišite datum 4 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive].

Izmjena

U pogledu *aktivnosti od* 2013. do **2016.** države članice objavljuju broj besplatnih emisijskih jedinica u zračnom prometu dodijeljenih svakom operateru do [OP: upišite datum 4 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive].

Amandman 20

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Odstupajući od članka 3.d. stavka 3., broj emisijskih jedinica koji će svaka

Izmjena

4. Odstupajući od članka 3.d. stavka 3., broj emisijskih jedinica koji će svaka

država članica ponuditi na javnoj dražbi za razdoblje od 2013. do **2020.** umanjuje se u skladu s njezinim udjelom dodijeljenih emisija iz zračnog prometa koji proizlazi iz primjene **članka 28. točka (a) do (c).**

država članica ponuditi na javnoj dražbi za razdoblje od 2013. do **2016.** umanjuje se u skladu s njezinim udjelom dodijeljenih emisija iz zračnog prometa koji proizlazi iz primjene **točka (a) do (c) stavka 1.**

Amandman 21

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

6. Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., za letove u zemlje izvan EGP-a i iz njih, zračni operator može odabrati da ne izvješćuje o podacima o emisijama koristeći postotke iz Priloga II.c kako bi se izračun tih emisija prepustio nadležnim tijelima. Izračunom se u obzir uzimaju podaci iz alata malih zagađivača koji je odobrila Komisija i koji je Eurocontrol dopunio podacima iz svog sustava za podršku sustavu trgovanja emisijama. Nadležno tijelo Komisiju izvješćuje o tim izračunima. **Izračuni** emisija izrađeni u ovim okolnostima smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članaka 11.a, 12., 14. i 28.a.

Izmjena

6. Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., za letove u zemlje izvan EGP-a i iz njih **te za letove u zračne luke koje se nalaze u jednoj od najudaljenijih regija i iz njih**, zračni operator može odabrati da ne izvješćuje o podacima o emisijama koristeći postotke iz Priloga II.c kako bi se izračun tih emisija prepustio nadležnim tijelima. Izračunom se u obzir uzimaju podaci iz alata malih zagađivača koji je odobrila Komisija i koji je Eurocontrol dopunio podacima iz svog sustava za podršku sustavu trgovanja emisijama. Nadležno tijelo Komisiju izvješćuje o tim izračunima. **Operator je obaviješten o rezultatima izračuna koje je izvelo nadležno tijelo, a izračuni** emisija izrađeni u ovim okolnostima smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članaka 11.a, 12., 14. i 28.a.

Amandman 22

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

7. Nakon zasjedanja skupštine ICAO- a 2016. Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o **mjerama za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere koja će se primjenjivati na emisije od 2020. i podnosi prijedloge ako je potrebno.**

U slučaju da se globalna mjera ne primjenjuje od 2020., u izvješću se razmatra u kojem se opsegu trebaju obuhvaćati emisije iz letova u zemlje izvan EGP-a i iz njih od **2020.** nadalje dok nema takve globalne mjere. U svom izvješću Komisija razmatra i rješenja za druga pitanja koja se mogu pojaviti primjenom stavaka 1. do 4. uz očuvanje jednakog tretmana za sve operatore na istom putu.”

Amandman 23

Prijedlog Direktive

Prilog

Direktiva 2003/87/EZ

Prilog II.c – kratko objašnjenje – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Za razdoblje od 2014. do **2020.** i ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., postotak koji se primjenjuje na letove između zemalja članica EGP-a i zemalja u razvoju čiji je udio u ukupnim

Izmjena

7. Komisija na godišnjoj razini obavješćuje Europski parlament i Vijeće o napretku pregovora i priprema za skupštinu ICAO-a 2016. te o naporima Komisije za promidžbu međunarodno prihvaćanje pristupa vezanog uz zračni promet u trećim zemljama. Nakon zasjedanja skupštine ICAO-a 2016. Komisija **također posebno** izvješćuje Europski parlament i Vijeće o **rezultatima koje je postigla skupština. U slučaju postizanja dogovora o globalnoj tržišno utemeljenoj mjeri koju je moguće ratificirati, to izvješće, po potrebi, sadržava prijedloge kojima se reagira na te razvoje. Svaki prijedlog trebalo bi popratiti detaljnim procjenama utjecaja.**

U slučaju da se globalna mjera ne primjenjuje od 2020., u izvješću se razmatra u kojem se opsegu trebaju obuhvaćati emisije iz letova u zemlje izvan EGP-a i iz njih od **2016.** nadalje dok nema takve globalne mjere. U svom izvješću Komisija razmatra i rješenja za druga pitanja koja se mogu pojaviti primjenom stavaka 1. do 4. uz očuvanje jednakog tretmana za sve operatore na istom putu.”

Izmjena

Za razdoblje od 2014. do **2016.** i ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., postotak koji se primjenjuje na letove između zemalja članica EGP-a i zemalja u razvoju čiji je udio u ukupnim

tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % jednak je nuli. Za potrebe ovog prijedloga smatra se da su zemlje u razvoju one koje u trenutku donošenja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % jednak je nuli. Za potrebe ovog prijedloga smatra se da su zemlje u razvoju one koje u trenutku donošenja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

Amandman 24

Prijedlog Direktive

Prilog

Direktiva 2003/87/EZ

Prilog II.c – kratko objašnjenje – stavak 6.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Postotak emisija iz članka 28.a za letove u najudaljeniju regiju i izvan nje također se izračunava prema tablici u nastavku koja će se prije donošenja dopuniti postocima koji proizlaze mutatis mutandis primjenom iste formule i koji se temelje na najboljim raspoloživim podacima, uključujući pomoć Eurocontrola.

Amandman 25

Prijedlog Direktive

Prilog

Direktiva 2003/87/EZ

Prilog II.c – tablica – red 37.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

KINA, uključujući HONG KONG,
MAKAO *i* TAJVAN

KINA, uključujući HONG KONG *i*
MAKAO

Amandman 26

Prijedlog Direktive

Prilog

Direktiva 2003/87/EZ

Prilog II.c – tablica – red 147.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

TW TAJVAN

Amandman 27

Prijedlog Direktive

Prilog II.c – tablica – nakon zadnjeg reda – redovi 172.a – 172.i (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Guadeloupa

Francuska Gijana

Martinique

Réunion

Saint Barthélemy

Sveti Martin

Azori

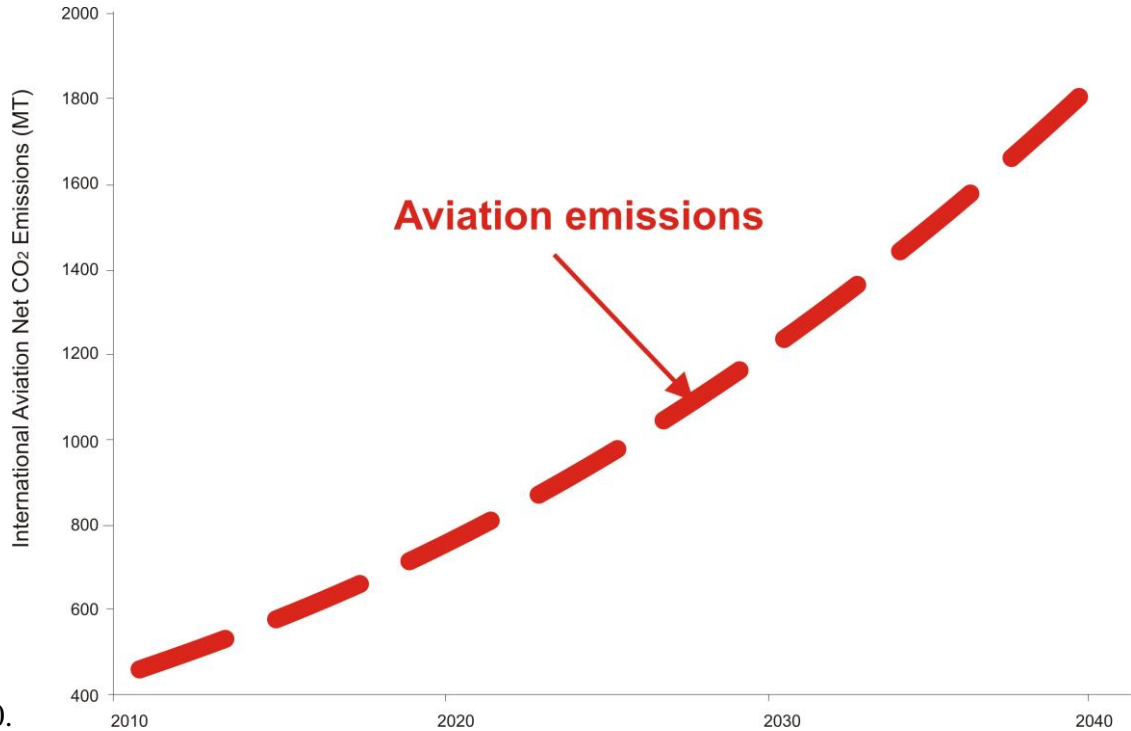
Madeira

Kanarski otoci

EXPLANATORY STATEMENT

Why is it necessary to limit the greenhouse gas emissions from aviation?

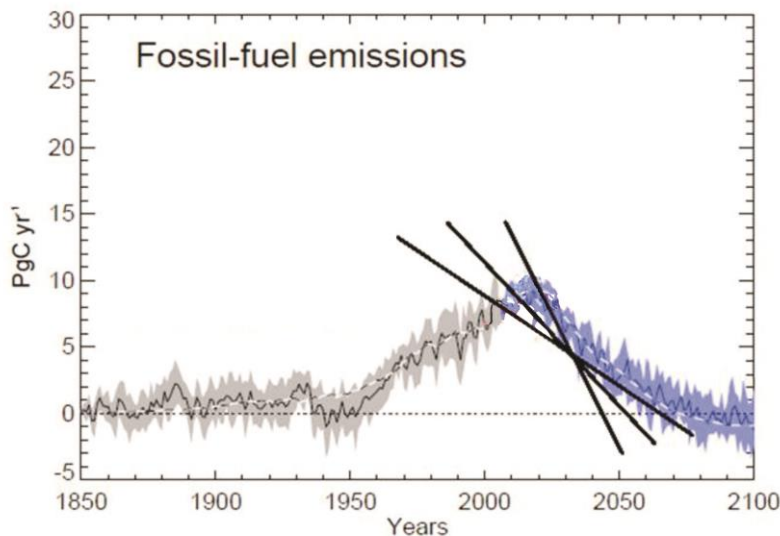
The greenhouse gas emissions from aviation grow quickly. Under a no action scenario, the International Civil Aviation Organization (ICAO) predicts them to accumulate to 1900 Mt until



2040.

Source: ICAO

Other estimations are predicting 3500 to 4500 Mt until 2050. 3.5 giga-tonnes are 20% of the amount to which global emissions need to be limited according to IPCC in 2050 to contain climate change to 2 degrees.



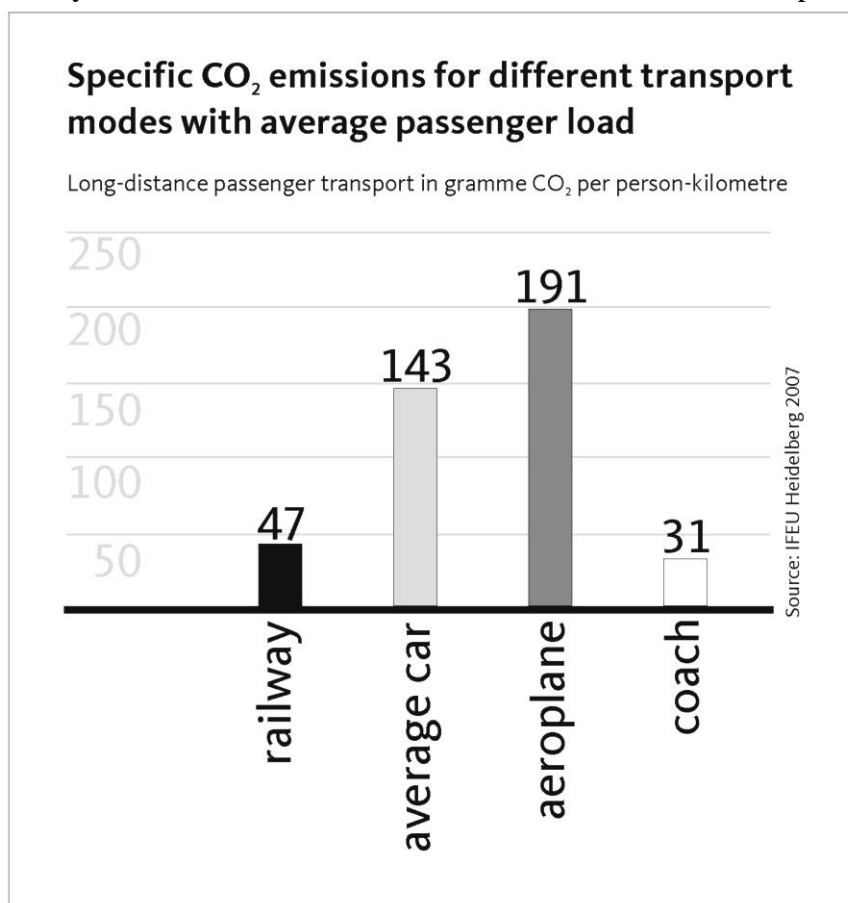
According to the 5th IPCC (2013) global emissions need to be drastically reduced until 2050 if we want to have a 2/3 probability to keep the 2 degrees target that year.

Source: IPCC

The task to regulate airline emissions has been given by

the international community to the ICAO in 1997 with the Kyoto Protocol. While the Kyoto Protocol falls short when it comes to the challenge of climate change, one cannot ignore that at least the European Union has followed its obligation and limited emissions. On the other hand, no significant action has been implemented to limit aviation emissions.

It is also necessary that the aviation industry participates in the efforts to limit climate change from the point of fairness to other modes of transport. Unfortunately, aviation is the least climate-friendly mode of transport, and while other modes of transport are highly regulated and subject to many taxes and fees, aviation has not been addressed at European level:

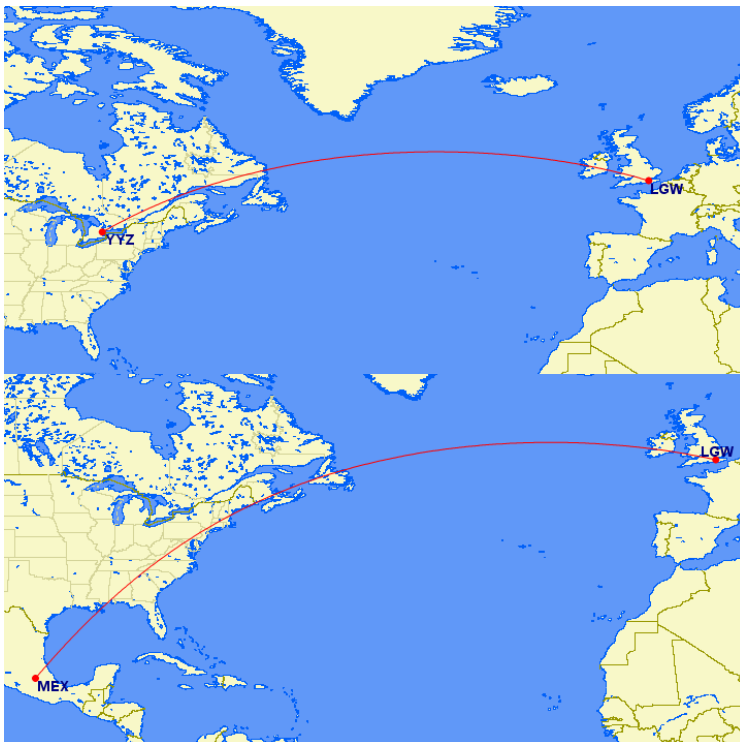


The legislation from 2008, the criticism from third countries and the legitimacy of this criticism

The legislation including aviation in the ETS has been approved after a more than two years debate and involvement of all stakeholders unanimously by the Council and with more than 90% majority in the European Parliament. A cornerstone of the legislation was that all flights that start and land in Europe are included. This has been the point of criticism by third countries. However, after a court case by the American airlines, the European Court of Justice decided that it is fully in line with international law. The costs are very moderate, despite the claims of third countries, which sometimes speak about outrageous burden for their industry. According to the latest figures, the cost for Ryanair has been 0.03€, for Easyjet 0.11€ (other airlines with a less efficient fleet may have slightly higher costs). The costs of taxes and fees implied by EU member states or third countries are much higher.

Country	Law	costs per flight
Germany	Luftverkehrssteuer	Up to 42,18 € depending on destination
UK	Air Passenger Duty APD	Up to over 184£6000 miles
USA	International Transportation Tax	16,30\$/Passenger
EU	ETS	0.03€ (Ryanair) Up to 2€/intercontinental flight (estimate by Commission)
India	Departure Fee + 10,3 % Service Charge (on Airport Development Tax in Delhi)	7,40€ , \$ 10 +19 € , \$ 25 (only in Delhi)
Austria	Flugabgabegesetz	Up to 35€ depending on distance

One important argument by third countries was that the European Union legislation is illegal because of the extra-territoriality. This argument is, according to the Court of Justice, invalid because only flights that start and land in Europe are covered. However, the obligation to surrender allowances is of course higher if the flight is longer. But this is not a unique feature of the EU legislation. Also, national taxes and fees apply the same principle, for example the British fee is significantly higher for a flight to Mexico than for a flight to Canada, even if the distance between Canada and Mexico is mainly territory of the United States, see following map:



A flight to Toronto, Canada is charged APD of £130 (156 €).

A flight in business class from London to Mexico City (approximately 5000 miles) will be charged APD of £162 (195 €).

The ICAO process and the Stop the Clock legislation

Even though the criticism is not legitimate, the European Union reacted on the third countries' arguments. It has been said that the European legislation stands in the way of an international agreement. This has never been true, but as a gesture of good will, the Commission proposed to limit the scheme to intra-European flights for one year to help find a better agreement in the ICAO General Assembly in September and October 2013.

In the legislation, it has been made clear:

"The derogation provided for by this decision relates only to 2012 aviation emissions."

(10) (...) This derogation is provided by the European Union to facilitate an agreement at the 38th session of the ICAO Assembly on a realistic timetable for the development of a global MBM beyond the 38th session of the ICAO Assembly and on a framework for facilitating the comprehensive application of national and regional MBMs to international aviation, pending the application of the global MBM.

The ICAO Assembly in September and October 2013 adopted a resolution which included a commitment *"to develop a global MBM for international aviation, taking into account the work called for in paragraph 19"*. This is an important step, but unfortunately the resolution includes also a lot of conditions and preconditions. Therefore, it is not at all sure that the ICAO Assembly in 2016 will really succeed to adopt clear rules for the MBM. It has to be taken into account that the ICAO Assembly in 2001 already endorsed emission trading, but unfortunately no real progress has been made:

ICAO Assembly 2001:

- c) Emissions trading:
- c) *Endorses* the development of an open emissions trading system for international aviation;

ICAO Assembly 2013:

- 18. Decides to develop a global MBM scheme for international aviation, taking into account the work called for in paragraph 19;

Comparing with the very different UNFCCC progress, one has to say that even the COP 19 conference in Warsaw had more concrete and positive results than the ICAO Assembly. A very important condition of the European Union to further amend its legislation was that a framework for national and regional schemes, so for example for the EU scheme, should be adopted. Unfortunately, this is not the case.

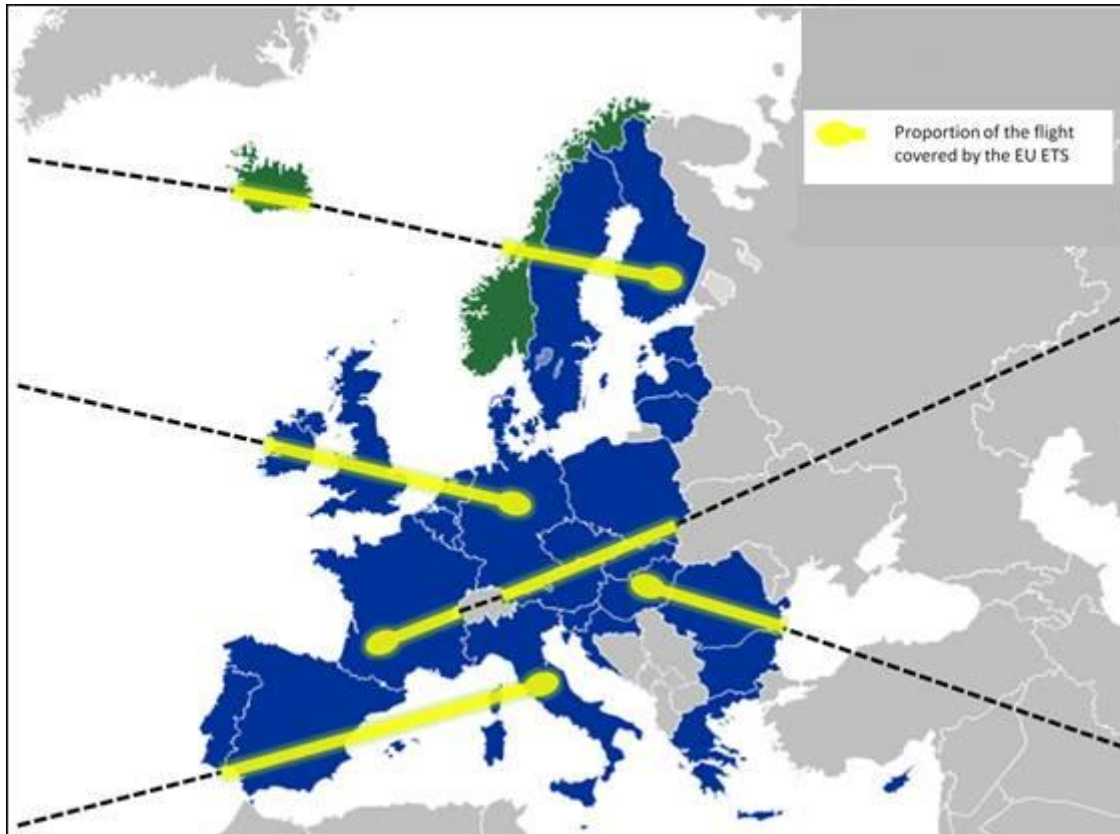
The aviation industry, mainly represented by IATA, had, sadly, very much worked against the European Union in the ICAO process, but on the other hand, it has to be respected that IATA contributed to the global process. The commitment of industry to reduce the emissions by 50% by 2050 goes much further than the ICAO text.

Consequences for the EU after the ICAO Assembly

A lot of stakeholders, for example the European low-fare association ELFAA, which represents almost 50% of intra-European flights, many NGOs, and many members of the Parliament ask not to amend the existing legislation. This would mean that the full ETS,

including intercontinental flights that start and land in Europe, for their whole distance should be enforced from the 1st of May next year. Others (many stakeholders present this position behind the scenes) argue for a prolongation of the existing Stop the Clock until 2016 or even 2020, which would mean that only intra-European flights are covered for many years, even if they fly over European airspace.

The Commission proposal with the airspace approach represents a compromise between these two extremes:



Source: European Commission

This means that all flights that start and/or land in Europe are covered for their part within European airspace. For example, a flight from Paris or London to the airport of Istanbul (this is very important because Istanbul is going to open the biggest airport in the world) would be covered until the border of Greece, which means almost 100%. Under the Stop the Clock, it is not covered at all. A flight to a hub in the Emirates would be covered by almost 50% of its emissions under the airspace approach.

Your rapporteur's proposal

Your rapporteur supports the proposal of the European Commission in principle. While he remains convinced that the pressure of the third countries is not sustained, it has to be taken into account that the international process may suffer from a full implementation of the scheme. The airspace approach has many advantages to the Stop the Clock:

- 1) Environmental and climate protection:

The Commission proposal includes approximately 40% of the emissions compared to the original regulation, Stop the Clock only covered about 20%.

- 2) **Consequences for international negotiations:**
A simple extension of the Stop the Clock could be considered an unconditional surrender by the European Union. If there is progress at international level, it is mainly through the pressure from the European Union. Many proposals that are considered under ICAO would not really reduce aviation emissions, but only carbon-neutral growth from 2020 is considered. The main strategy of ICAO is based on offsets (which mainly means CDM) and bio-fuels. Reflecting the critical discussion about these two instruments within the European Union, it is important to show an alternative. Our scheme in fact forces to reduce emissions, even if it's only by 5%.
- 3) **Competitive situation of European airports and aviation industry:**
The Stop the Clock proposal is intervening with the competitive situation of European airlines and airports. Big hubs close to the European Union, i.e. Istanbul, will benefit if we prolong it. Airlines that mainly fly inside Europe have a competitive disadvantage compared to airlines that can cross-subsidize flights inside the European Union.
- 4) **The legal situation:**
Based on the ECJ judgment and the Chicago Convention it is evident that an airspace approach is fully in line with international law. The ICAO Council has unanimously supported an airspace approach in early September. The ICAO resolution that does not include an airspace approach is not legally binding on this issue since the EU and many others issued reservations.

Amendments proposed by your rapporteur

While your rapporteur proposes to stick to the Commission proposal as much as possible, some amendments seem to be reasonable.

1. **Legal situation after 2016:**
The amendment of the directive is only justified because we expect a breakthrough with legally binding agreement for global aviation in 2016. While this is a real option, it is not at all guaranteed. That is why it is reasonable to limit the airspace approach until 2016 and to reintroduce the full ETS from 2017. If the international agreement is really adopted in ICAO in 2016, of course the European Union should be ready to modify the legislation accordingly.
2. **Amendments to increase the ambition and environmental integrity and to guarantee equal treatment with other industries:**
The level of auctioning in the aviation ETS is only 15% compared to an average of 40% for the rest of the industry. The cap is only 5%, compared to 21% for other industries. This has always been subject to criticism and the European Parliament already in 2007/2008 during the legislative progress asked for equal treatment of all industries. The airspace approach reduces the emissions covered by the ETS to 40% compared to the original scheme. To limit the damage for the environment it is justified to increase the auctioning and necessary to reduce emissions (cap) at least to

the level that other industries have to comply with already since the beginning of 2013.

Implementation of existing EU legislation is crucial for any progress

It has been coming to the attention of the rapporteur that, even though the EU ETS is limited for intra-European flights, currently some member states seem to hesitate to implement the legislation. Third countries like China and India refuse to surrender allowances for flights inside Europe, for example from Frankfurt to London. For the rapporteur it seems to be unacceptable to discuss with the Council on any outcome of a legislative proposal before it is clarified that the very limited Stop the Clock legislation is implemented. We cannot accept that third countries like China and India refuse to comply with European legislation when operating inside the European Union.

Adoption by April is crucial

All those that do not want to keep the EU ETS for aviation in its original form, which means all intercontinental flights are covered from start to final destination, need to seek agreement on an amended directive by April, because otherwise the 1st of May the original legislation needs to be enforced. That's why an ambitious timetable has been agreed upon, also with the responsible persons in the Transport committee. Your rapporteur thinks it is necessary to agree on an amendment and is willing to talk to all stakeholders, but would not recommend the European Parliament to limit any compromise to a prolongation of the Stop the Clock.

24.1.2014

MIŠLJENJE ODBORA ZA INDUSTRIJU, ISTRAŽIVANJE I ENERGETIKU

upućeno Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišno utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020.
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Izvjestiteljica za mišljenje: Eija-Riitta Korhola

SHORT JUSTIFICATION

Background

Climate change is a global problem and hence needs to be tackled globally. The inclusion of aviation to the EU ETS was a decision that was done due to the slow progress in the ICAO process and seemed as a good idea at the time. It was thought to be an example that others would follow and that could encourage the international community to develop a truly global solution. Many countries were already planning MBMs (market-based measures) at the time, yet a global deal seemed still to be far away. However, after adopting the EU Aviation ETS, imposing its provisions on 3rd country carriers was immediately a topic of great concern and soon after had its clear repercussions. Throughout the implementation of the aviation EU ETS since the beginning of 2012 the Member States and their airlines have encountered retaliatory measures by the 3rd countries that have greatly weakened airlines' competitiveness and potential for growth. Due to this and the clear unwillingness of the 3rd countries to cooperate and comply with the EU ETS, the EU had to 'Stop the clock', a decision that since turned out to be a correct and wise one.

Present situation

In the opinion of the rapporteur there are several reasons why the ICAO process now needs to be let to be developed in peace without trying to continue to impose EU internal legislation on 3rd countries which would not only risk the ICAO process itself but also expose the Member States and EU airlines to further retaliatory measures and trade wars. Firstly, the decisions towards a global MBM have been made and the process is under way; ICAO is the only body where a global solution can be reached. Secondly, a global mechanism is clearly being

actively supported also outside of the EU for the first time ever and major players are literally on board. Thirdly, all the stakeholders including the airlines and aviation industries support this global solution that is now closer than ever before. The countries are ready and more involved and willing to agree than before. In addition, the EU proposed Airspace was specifically rejected by the ICAO.

Conclusion

The rapporteur believes that due to this fact, the EU needs to be an active actor in promoting a global deal and not continue to act unilaterally which will only bring the process backwards. The EU needs to avoid any actions that will be seen as unconstructive by our international partners and which will obstruct the ICAO negotiations. All the reports from the 3rd countries concerning this proposal at hand tell the contrary, therefore the rapporteur suggests to continue the "Stop the clock" as intra-EEA until the year 2016. Also with this scope of the EU ETS, the EU would continue to show leadership in early action to curb aviation emissions. Even if the EU has its sole right to legislate on its own territory, the rapporteur believes this is not the right way to go if we really want a real global solution. Climate diplomacy means that every party involved needs to be a team player, building towards a mutual goal with mutual means. In addition to reaching a global solution, the EU's priorities need to be securing our aviation industries welfare, competitiveness and operational possibilities in this highly competitive field.

Due to the above mentioned reasons the rapporteur suggests to continue the intra-EEA "Stop the clock" provisions until the ICAO general assembly in 2016 in order to get a real global solution that will be truly beneficial for the climate and all the actors involved.

AMANDMANI

Odbor za industriju, istraživanje i energetiku poziva Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane da kao nadležni odbor uzme u obzir sljedeće amandmane:

Amandman 1

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.

Tekst koji je predložila Komisija

(1) Unija nastoji osigurati budući međunarodni sporazum o suzbijanju utjecaja stakleničkih plinova iz zračnog prometa, **a u međuvremenu autonomnim djelovanjem ograničiti utjecaj na**

Izmjena

(1) Unija nastoji osigurati budući međunarodni sporazum o suzbijanju utjecaja stakleničkih plinova iz zračnog prometa. **U obzir će se uzeti** kretanja i stajališta s međunarodnih foruma , **a**

promjenu klime zbog aktivnosti zračnog prometa u zračne luke u Uniji i iz njih. Kako bi se osigurala uzajamna potpora tih ciljeva i izbjegla proturječnost, prikladno je uzeti u obzir kretanja u međunarodnim forumima i njihova stajališta, ***a osobito uzeti u obzir*** Rezoluciju donesenu na 38. zasjedanju skupštine Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) koja sadrži „Konsolidiranu izjavu o nastavku politika i praksi ICAO-a povezanim sa zaštitom okoliša”.

osobito Rezolucija usvojena na 38. zasjedanju skupštine Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) koja sadrži „Konsolidiranu izjavu o nastavku politika i praksi ICAO-a povezanim sa zaštitom okoliša”.

Amandman 2

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2) Stoga je poželjno zahtjeve utvrđene u Direktivi 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća privremeno smatrati ispunjenima kada se ispune obveze u pogledu određenog postotka emisija letova u zračne luke u trećim zemljama i iz njih. Time Unija naglašava da se zahtjevi mogu primijeniti u pogledu određenih postotaka emisija iz letova u zračne luke u zemljama Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih na isti način na koji se pravni zahtjevi mogu postaviti za veći udio emisija iz letova u takve zračne luke i iz njih.

Briše se.

⁴ ***Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.)***

Justification

Recital redundant due to limiting the scope of the directive to apply to intra-EEA flights only

Amandman 3

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3) Dok se primjena Direktive 2003/87/EZ i dalje temelji na dolasku u zračne luke u Uniji ili odlasku iz njih, što je jednostavno i praktično sredstvo za ograničenje primjene regionalnih tržišno utemeljenih mjera u 7 godina dok se ne započne s primjenom globalne tržišno utemeljene mjere, Eurocontrol je izračunao postotke na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka u EGP-u i u trećim zemljama koja nije veća od 12 milja iza najdalje točke na obali EGP-a. S obzirom na to da Unija smatra da se globalna tržišno utemeljena mjera ne bi trebala temeljiti na stvarnom promatranju zračnog prostora za razliku od dolaska ili odlaska iz zračnih luka, relevantnost postotaka ograničava se na razdoblje do 2020.

Briše se.

Justification

Recital redundant due to limiting the scope of the directive to apply to intra-EEA flights only

Amandman 4

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6) Kako bi se uveo postotak provjerenih emisija za letove u zračne luke u trećim zemljama i iz njih, moraju biti poznate emisije iz cijelog leta. Međutim, ne uzimaju se u obzir emisije koje nisu obuhvaćene tim postotkom.

Briše se.

Amandman 5

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7) Osim toga, u pogledu letova u treće zemlje i iz njih, zračni operator trebao bi imati mogućnost ne prijaviti provjerene emisije iz tih letova, već koristiti što je moguće točniju procjenu emisija koje se ispuštaju iz takvih letova koji nisu izvan zemalja EGP-a.

Briše se.

Amandman 6

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9) Primjena postotka na provjerene emisije za letove u zračne luke u trećim zemljama i iz njih odnosno uporaba drugačijeg pristupa operatora trebala bi se odnositi na emisije od 2014. nadalje kako bi operatori imali vremena razumjeti te pristupe prilikom planiranja svojih letova.

Briše se.

Amandman 7

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10) Ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., emisije iz letova u zemlje u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1 % i iz njih, trebale bi se izuzeti u razdoblju od 2014. do 2020. Za potrebe

Briše se.

ovog prijedloga smatra se da su zemlje u razvoju one koje u trenutku donošenja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

Amandman 8

Prijedlog Direktive

Članak 1 – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – podstavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

svih emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora i izvan njih u 2013. godini;

svih emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora i iz njih svake kalendarske godine u razdoblju od početka 2013. do kraja 2020.;

Amandman 9

Prijedlog Direktive

Članak 1 – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – podstavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih svake kalendarske godine između 2014. i 2020. ako je operator tih letova predao emisijske jedinice u pogledu postotaka svojih provjerenih emisija iz tih letova navedenih u skladu s Prilogom II.c ili izračunanih u skladu sa stavkom 6.;

Briše se.

Amandman 10

Prijedlog Direktive

Članak 1 – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Provjerene emisije iz stavka 1. točke (b) izračunane u skladu s Prilogom II.c smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članaka 11.a, 12. i 14.

Briše se.

Amandman 11

Prijedlog Direktive

Članak 1 – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Odstupajući od članaka 3.g, 12., 15. i 18.a, ako su ukupne godišnje emisije zračnog operatora manje od 25 000 tona, njegove emisije smatraju se provjerenim emisijama ako su utvrđene **alatima za male zagađivače koje je odobrila Komisija i koje je Eurocontrol dopunio** podacima iz *svog* sustava za podršku sustavu trgovanja emisijama, a države članice mogu provoditi pojednostavnjene postupke za nekomercijalne zračne operatore ako su precizni kao i taj alat.

Odstupajući od članaka 3.g, 12., 15. i 18.a, ako su ukupne godišnje emisije zračnog operatora manje od 25 000 tona, njegove emisije smatraju se provjerenim emisijama ako su utvrđene s pomoću podataka **Eurocontrola** iz njegovog sustava za podršku sustavu trgovanja emisijama, a države članice mogu provoditi pojednostavnjene postupke za nekomercijalne zračne operatore ako su precizni kao i taj alat.

Justification

The role of the small emitters tool is not self-evident in this context as the emissions report can be received from ETS Support Facility if the carrier has a licence to use that programme.

Amandman 12

Prijedlog Direktive

Članak 1 – stavak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., za letove u zemlje izvan EGP-a i iz njih, zračni operator može odabrati da ne izvješćuje o podacima o emisijama koristeći postotke iz Priloga II.c kako bi se izračun tih emisija prepustio nadležnim tijelima. Izračunom se u obzir uzimaju podaci iz alata malih zagađivača koje je odobrila Komisija i koje je Eurocontrol dopunio podacima iz svog sustava za podršku sustavu trgovanja emisijama. Nadležno tijelo izvješćuje Komisiju o tim izračunima. Izračuni emisija izrađeni u ovim okolnostima smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članaka 11.a, 12., 14. i 28.a.

Briše se.

Amandman 13

Prijedlog Direktive Članak 1. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2) Prilozi se mijenjaju kako je utvrđeno u Prilogu ovoj Direktivi.

Briše se.

Amandman 14

Prijedlog Direktive Prilog

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

[...]

Briše se.

POSTUPAK

Naslov	Izmjena Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišne utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020.
Referentni dokumenti	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 24.10.2013
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	ITRE 24.10.2013
Izjavitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
Razmatranje u odboru	16.12.2013
Datum usvajanja	23.1.2014
Rezultat konačnog glasovanja	+: 29 –: 22 0: 3
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Maria Badia i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 187. st. 2.	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke

22.1.2014

MIŠLJENJE ODBORA ZA PROMET I TURIZAM

upućeno Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišno utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020. (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Mathieu Grosch

SHORT JUSTIFICATION

Background

While aviation currently accounts for around three per cent of total greenhouse gas emissions, these are growing rapidly. The International Civil Aviation Organisation (ICAO) estimated that CO₂ emissions from aviation almost doubled between 1990 and 2006. This compared with a 34% increase from all fossil fuel use. It projects a 63-88% increase to 2020, a period during which the EU is committed to reducing its emissions by 20% on 1990 levels.

Global warming can only be tackled effectively by means of an international approach. Neither carbon emissions nor climate change respect national boundaries. The same climate objectives should therefore be adopted globally. This can only be achieved by means of agreement at ICAO.

Its 2013 Assembly acknowledged that market-based measures (MBM) would be needed to promote sustainable growth in aviation and that three options for an MBM scheme (mandatory offsetting with/without revenue sharing and emissions trading) were feasible. It decided to develop a global MBM scheme for decision at the 2016 Assembly. This would be implemented from 2020.

Commission proposal

The latest Commission proposal would fully exempt flights to third countries for 2013 and limit the Emissions Trading System so as to cover only the part of international flights within EEA airspace (12 nautical miles from the furthest point on the outer coastline of an EEA territory) for 2014-20.

Flights to and from low and lower-middle income countries with a share of less than 1% of international aviation would be exempted as called for in ICAO resolution. In addition, new exemption levels have been set for business jet operators. This is welcomed as it produces large savings in compliance costs without greatly affecting the emissions avoided.

Global Agreement at ICAO represents long-term solution

Although the exemption of lower income countries addresses an important element in the ICAO resolution, using an airspace approach could undermine the international goodwill that will be required to level a global agreement in 2016. This risk is increased by the lack of any universally agreed definition of "European air space". This opinion therefore favours extending the "stop the clock" approach that was adopted for 2012 until the next ICAO Assembly.

During this period, the Commission should intensify bilateral and multilateral contacts with third countries to promote an ICAO agreement and, as an interim measure, to encourage more countries to align with the ETS or to adopt comparable measures. This should be supplemented by other measure to reduce aviation emissions, in particular by establishing a "Single European Sky" that would minimise air-traffic control delays and diversions.

Need for stability

The case for extending "stop the clock" is strengthened by the frequency of change that the industry has faced in recent years. The initially announced 2012 regime involved including all flights to/from Europe in ETS. The actual 2012 regime excluded flights to/from third countries. The Commission is now proposing to continue this exclusion for 2013 and then introduce a third regime from 2014 to 2020.

By contrast, your Rapporteur suggests maintaining the 2012 regime until at least 2016 and to 2020 if the next ICAO assembly agrees to introduce a global measure from that date. Should there be no such agreement, an airspace approach would be adopted from 2017.

Such an approach would maximise the chances of reaching an international agreement without calling into question the EU's right to regulate its own airspace, a right guaranteed by the Chicago convention and upheld by the Court of Justice. The EU would be showing international partners its readiness to work constructively in international and bilateral negotiations. It would also be indicating that it expects ICAO to deliver on its commitment to reach a decision in 2016 and that further delay would not be acceptable.

AMANDMANS

The Committee on Transport and Tourism calls on the Committee on the Environment, Public Health and Food Safety, as the committee responsible, to take into account the following amendments:

Amandman 1

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.

Tekst koji je predložila Komisija

(1) Unija nastoji osigurati budući međunarodni sporazum o suzbijanju utjecaja stakleničkih plinova iz zračnog prometa, **a u** međuvremenu autonomnim djelovanjem **ograničiti utjecaj na promjenu klime zbog aktivnosti zračnog prometa u zračne luke u Uniji i iz njih. Kako bi se osigurala uzajamna potpora tih ciljeva i izbjegla proturječnost**, prikladno je uzeti u obzir kretanja u međunarodnim forumima i njihova stajališta, a osobito uzeti u obzir Rezoluciju usvojenu na 38. zasjedanju skupštine Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) koja sadržava „Konsolidiranu izjavu o nastavku politika i praksi ICAO-a povezanima sa zaštitom okoliša”.

Izmjena

(1) Unija nastoji osigurati budući međunarodni sporazum o suzbijanju utjecaja stakleničkih plinova iz zračnog prometa. **U** međuvremenu, prikladno je uzeti u obzir kretanja u međunarodnim forumima i njihova stajališta, a osobito uzeti u obzir Rezoluciju usvojenu na 38. zasjedanju skupštine Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) koja sadržava „Konsolidiranu izjavu o nastavku politika i praksi ICAO-a povezanima sa zaštitom okoliša”.

Amandman 2

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

(1a) Zrakoplovni sektor ima snažna međunarodna obilježja. Inicijative za zaštitu klime trebale bi se poduzeti brzo s obzirom na to da se globalni problemi poput onih koje predstavljaju emisije iz zračnog prometa mogu najučinkovitije razmotriti međunarodnim pristupom koji obuhvaća obveze poštovanja istih mjera ili postizanja istih ciljeva uz upotrebu različitih mjera. Globalni sporazum u ICAO-u nudi najbolje mogućnosti za osiguranje dugoročne održivosti.

Izmjena

Amandman 3

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Stoga je poželjno zahtjeve utvrđene u Direktivi 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁴ privremeno smatrati ispunjenima kada se ispune obveze u pogledu određenog postotka emisija iz letova u zračne luke u trećim zemljama i iz njih. ***Time Unija naglašava da se zahtjevi mogu primijeniti u pogledu određenih postotaka emisija letova u zračne luke u zemljama Europskog gospodarskog prostora (EGP-a) i iz njih na isti način na koji se pravni zahtjevi mogu postaviti za veći udio emisija iz letova u takve zračne luke i iz njih.***

4 Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.)

Izmjena

(2) Usvajanjem Odluke 377/2013/EU^{4a} omogućilo se ostvarenje istinskog napretka unutar Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) ka zaključenju globalnog sporazuma na njezinom sljedećem zasjedanju. Kako bi se otvorio put za sklapanje takvog sporazuma, očuvala konkurentnosti europskog zrakoplovnog sektora i izbjegle osvetničke trgovinske mjere, poželjno je privremeno proširiti odredbe „zaustaviti sat” barem do sljedeće opće skupštine ICAO-a 2016. godine.

4a Odluka 2013/377/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2013. o privremenom izuzeću Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavljanju sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice

Amandman 4

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Dok se primjena Direktive 2003/87/EZ i dalje temelji na dolasku u zračne luke u Uniji ili odlasku iz njih, što je jednostavno i praktično sredstvo za ograničenje primjene regionalnih tržišno utemeljenih mjera u **7 godina** dok se ne započne s primjenom globalne tržišno utemeljene mjere, ***Eurocontrol je izračunao*** postotke na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka u EGP-u i u trećim zemljama koja nije veća od 12 milja iza najdalje točke na obali EGP-a. S obzirom na to da Unija smatra da se globalna tržišno utemeljena mjera ne bi trebala temeljiti na stvarnom promatranju zračnog prostora za razliku od dolaska ili odlaska iz zračnih luka, relevantnost postotaka ograničava se na razdoblje do 2020.

Izmjena

(3) Dok se primjena Direktive 2003/87/EZ i dalje temelji na dolasku u zračne luke u Uniji ili odlasku iz njih, što je jednostavno i praktično sredstvo za ograničenje primjene regionalnih tržišno utemeljenih mjera dok se ne započne s primjenom globalne tržišno utemeljene mjere, ***uključenje emisija letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih te izračun postotka koji je napravio Eurocontrol*** na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka u EGP-u i u trećim zemljama koja nije veća od 12 milja iza najdalje točke na obali EGP-a primjenjivi su tek od 2017. ***ako se na na sljedećoj skupštini ICAO-a 2016. ne dogovori globalni tržišno utemeljeni mehanizam***. S obzirom na to da Unija smatra da se globalna tržišno utemeljena mjera ne bi trebala temeljiti na stvarnom promatranju zračnog prostora za razliku od dolaska ili odlaska iz zračnih luka, relevantnost postotaka ograničava se na ***razdoblje dok globalna tržišno utemeljena mjera ne stupi na snagu***.

Amandman 5

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Odstupanjima predviđenima ovom Direktivom uzimaju se u obzir rezultati dvostranih i višestranih kontakata s trećim zemljama koje će Komisija i dalje održavati u ime Unije.

Izmjena

(4) Odstupanjima predviđenima ovom Direktivom uzimaju se u obzir rezultati dvostranih i višestranih kontakata s trećim zemljama koje će Komisija i dalje održavati u ime Unije. ***Ako će ti pregovori navesti treće zemlje da prihvate usklađivanje s europskim sustavom trgovanja emisijama ili donesu jednake mjere, odstupanja predviđena ovom Direktivom trebala bi se uskladiti na***

odgovarajući način.

Amandman 6

Prijedlog Direktive

Uvodna izjava 4.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4a) Kako bi se izgradilo povjerenje prema sustavu EU-a na međunarodnoj razini, države članice trebale bi koristiti prihode od primjene europskog sustava trgovanja emisijama na zrakoplovni sektor za ublažavanje utjecaja emisija iz zračnog prometa. Time bi također trebala biti obuhvaćena potpora naporima zemalja u razvoju da zaštite klimu prema članku 3.d stavku 4. Direktive 2003/87/EZ.

Amandman 7

Prijedlog Direktive

Uvodna izjava 4.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4b) U vođenju pregovora za sporazume o zračnom prometu s trećim zemljama, EU bi uvijek trebao uključiti pitanje trgovanja emisijama iz zračnog prometa.

Amandman 8

Prijedlog Direktive

Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6) Kako bi se uveo postotak provjerenih emisija za letove u zračne luke u trećim zemljama i iz njih, moraju biti poznate

Briše se.

emisije iz cijelog leta. Međutim, ne uzimaju se u obzir emisije koje nisu obuhvaćene tim postotkom.

Amandman 9

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9) Primjena postotka na provjerene emisije za letove u zračne luke u trećim zemljama i iz njih odnosno uporaba drugačijeg pristupa operatora trebala bi se odnositi na emisije od 2014. nadalje kako bi operatori imali vremena razumjeti te pristupe kada planiraju svoje letove.

Briše se.

Amandman 10

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10) Ne dovodeći u pitanje globalnu tržišno utemeljenu mjeru koja će se primjenjivati od 2020., emisije iz letova u zemlje u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1% i iz njih, trebale bi se izuzeti u razdoblju od 2014. do 2020. Za potrebe ovog prijedloga smatra se da su zemlje u razvoju one koje u trenutku donošenja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

(10) Emisije iz letova u zemlje u razvoju čiji je udio u ukupnim tonskim kilometrima djelatnosti međunarodnog civilnog zračnog prometa manji od 1% i iz njih, trebale bi se izuzeti u razdoblju od 2014. dok tržišno utemeljena mjera ne stupi na snagu. Za potrebe ovog prijedloga smatra se da su zemlje u razvoju one koje u trenutku donošenja ovog prijedloga uživaju povlašteni pristup tržištu Unije u skladu s Uredbom (EU) br. 978/2012 Europskog parlamenta i Vijeća, tj. one koje Svjetska banka u 2013. nije svrstala u zemlje s visokim ili srednje visokim dohotkom.

Amandman 11

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10.a) Letovi između najudaljenijih regija Unije koje su navedene u članku 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i kopna EGP-a također bi trebali slijediti regionalni tržišno utemeljeni pristup dok globalna tržišno utemeljena mjera ne stupi na snagu. Eurocontrol bi trebao izračunati postotke na temelju udjela udaljenosti ortodrome između glavnih zračnih luka na kopnu EGP-a i najudaljenijih regija, koji nije više od 12 milja iza najdalje točke na kopnu EGP-a.

Amandman 12

Prijedlog Direktive Članak 1. – točka - 1.

Direktiva 2003/87/EZ
Članak 3.d – stavak 4. – točka 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(-1) Točka 1. stavka 4. članka 3.d Direktive 2003/87/EZ zamjenjuje se sljedećim:

4. „Države članice koriste prihode nastale javnim dražbama emisijskih jedinica za mjere protiv klimatskih promjena ili istraživanja klimatskih promjena”.

Amandman 13

Prijedlog Direktive Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ
Članak 28.a – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

1. **Odstupajući** od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3. **države članice smatraju zahtjeve utvrđene tim stavcima ispunjenima u pogledu:**

Izmjena

1. **Odstupanja** od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3.:

Amandman 14

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) sve emisije iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora i iz njih u 2013.;

Izmjena

(a) **Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., države članice smatraju da su zahtjevi postavljeni u tim stavcima zadovoljeni u pogledu** svih emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora i iz njih **svake kalendarske godine od 2013. do 2016. Ako se na skupštini ICAO-a 2016. godine donese odluka o uvođenju globalne tržišno utemeljene mjere od 2020., ta mjera u tom razdoblju ostaje na snazi za kalendarske godine 2017. – 2020.**

Justification

This would extend the “stop the clock” approach and exclude flights coming from or going to third countries during the period when the ICAO negotiations will be taking place. It would avoid confronting airlines, which have already had to prepare for the original 2012 proposal and then for “stop the clock” with another new system from 2014.

Amandman 15

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) emisije iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih svake kalendarske godine između 2014. i 2020. ako je operator tih letova predao emisijske jedinice u pogledu postotaka svojih provjerenih emisija iz letova navedenih u skladu s Prilogom II.c ili izračunanih u skladu sa stavkom 6.;

Izmjena

(b) Ako se na skupštini ICAO-a 2016. godine ne donese odluka o uvođenju globalne tržišno utemeljene mjere, onda, odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., države članice smatraju da su zahtjevi postavljeni u tim stavcima zadovoljeni u pogledu emisija iz letova u zemlje izvan Europskog gospodarskog prostora (EGP) i iz njih svake kalendarske godine od 2017. ako je je operator tih letova, da bi se odrazio udio letova u europskom zračnom prostoru, predao emisijske jedinice u pogledu postotaka svojih provjerenih emisija iz letova navedenih u skladu s Prilogom II.c ili izračunanih u skladu sa stavkom 6.

Justification

This would introduce the European airspace approach from 2017, if the ICAO negotiations do not succeed (see Izmjena 7).

Amandman 16

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – točka ba

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., dok globalna tržišno utemeljena mjera ne stupi na snagu, države članice smatraju da su zahtjevi postavljeni u tim stavcima zadovoljeni u pogledu emisija iz letova između najudaljenijih prostora navedenih u članku 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i kopna EGP-a ako je operator tih letova, da bi se odrazio udio letova u europskom zračnom prostoru, predao emisijske jedinice u pogledu postotaka koje treba izračunati Eurocontrol na temelju udjela udaljenosti

ortodrome između glavnih zračnih luka na kopnu EGP-a i najudaljenijih regija, koji nije više od 12 milja iza najdalje točke na kopnu EGP-a ili je izračunan s skladu sa stavkom 6.

Amandman 17

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) emisija iz letova koje izvode nekomercijalni zračni operatori u svakoj kalendarskoj godini **do 2020.** ako su emisije za koje su ti operatori zračnog prometa odgovorni u kalendarskoj godini iznosile manje od 1 000 tona

Izmjena

(c) Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., države članice smatraju da su zahtjevi postavljeni u tim stavcima zadovoljeni u pogledu emisija iz letova koje izvode nekomercijalni zračni operatori u svakoj kalendarskoj godini dok se ne uvede međunarodna tržišno utemeljena mjera ako su emisije za koje su ti operatori zračnog prometa odgovorni u kalendarskoj godini iznosile manje od 1 000 tona;

Amandman 18

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(d) predaje emisijskih jedinica u iznosu provjerenih emisija iz 2013. iz letova između zemalja EGP-a izvedenih do 30. travnja 2015. umjesto 30. travnja 2014. i izvješćivanja o provjerenim emisijama iz 2013. za te letove do 31. ožujka 2015. umjesto 31. ožujka 2014.

Izmjena

(d) Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., države članice smatraju da su zahtjevi postavljeni u tim stavcima zadovoljeni u pogledu predaje emisijskih jedinica u iznosu provjerenih emisija iz 2013. iz letova između zemalja EGP-a izvedenih do 30. travnja 2015. umjesto 30. travnja 2014. i izvješćivanja o provjerenim emisijama iz 2013. za te letove do 31. ožujka 2015. umjesto 31. ožujka 2014.

Amandman 19

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 1. – završna točka

Tekst koji je predložila Komisija

Provjerene emisije iz *stavka* 1. točke (b) izračunane u skladu s Prilogom II.c smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članka 11.a, 12. i 14.

Izmjena

Provjerene emisije iz *stavka* 1. točke (b) **i točke (ba)** izračunane u skladu s Prilogom II.c smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članka 11.a, 12. i 14.

Amandman 20

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Odstupajući od članka 3.d stavka 3., broj emisijskih jedinica koji će svaka država članica ponuditi na javnoj dražbi za razdoblje od 2013. do 2020. umanjuje se u skladu s njezinim udjelom dodijeljenih emisija iz zračnog prometa koji proizlazi iz primjene **članka 28.** točaka (a) do (c).

Izmjena

4. Odstupajući od članka 3.d stavka 3., broj emisijskih jedinica koji će svaka država članica ponuditi na javnoj dražbi za razdoblje od 2013. do 2020. umanjuje se u skladu s njezinim udjelom dodijeljenih emisija iz zračnog prometa koji proizlazi iz primjene **stavka** 1. točaka (a) do (c) **ovog članka.**

Justification

To clarify that the reference is to the new Article 28 a added by this Directive.

Amandman 21

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

6. Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., za letove u zemlje izvan EGP-a i iz njih, zračni operator može odabrati da ne izvješćuje o podacima o emisijama koristeći postotke iz Priloga II.c kako bi se izračun tih emisija prepustio nadležnim tijelima. Izračunom se u obzir uzimaju podaci iz alata malih zagađivača koji je odobrila Komisija i koji je Eurocontrol dopunio podacima iz svog sustava za podršku sustavu trgovanja emisijama. Nadležno tijelo Komisiju izvješćuje o tim izračunima. **Izračuni** emisija izrađeni u ovim okolnostima smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članaka 11.a, 12., 14. i 28.a.

Amandman 22

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak - 6.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

6. Odstupajući od članka 12. stavka 2.a i članka 14. stavka 3., za letove u zemlje izvan EGP-a i iz njih **te za letove u zračne luke koje se nalaze u jednoj od najudaljenijih regija i iz njih**, zračni operator može odabrati da ne izvješćuje o podacima o emisijama koristeći postotke iz Priloga II.c kako bi se izračun tih emisija prepustio nadležnim tijelima. Izračunom se u obzir uzimaju podaci iz alata malih zagađivača koji je odobrila Komisija i koji je Eurocontrol dopunio podacima iz svog sustava za podršku sustavu trgovanja emisijama. Nadležno tijelo Komisiju izvješćuje o tim izračunima. **Operator je obaviješten o rezultatima izračuna koje je izvelo nadležno tijelo, a izračuni** emisija izrađeni u ovim okolnostima smatraju se provjerenim emisijama zračnog operatora za potrebe članaka 11.a, 12., 14. i 28.a.

6a. Komisija redovito obavještava Europski parlament i Vijeće o napretku u pregovorima u ICAO-u i s trećim zemljama.

Amandman 23

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 7. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

7. Nakon zasjedanja skupštine ICAO- a 2016. Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o mjerama za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere koja će se primjenjivati na emisije od 2020. i podnosi prijedloge ako je potrebno.

Izmjena

7. Nakon zasjedanja skupštine ICAO- a 2016. Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o mjerama za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere koja će se primjenjivati na emisije od 2020. i podnosi prijedloge ako je potrebno. Svaki prijedlog trebao bi se popratiti detaljnim procjenama utjecaja.

Amandman 24

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1.

Direktiva 2003/87/EZ

Članak 28.a – stavak 7. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

U slučaju da se globalna mjera ne primjenjuje *od 2020.*, u izvješću se razmatra u kojem se opsegu trebaju obuhvaćati emisije iz letova u zemlje izvan EGP-a i iz njih *od 2020. nadalje* dok nema takve globalne mjere. U svom izvješću Komisija razmatra i rješenja za druga pitanja koja se mogu pojaviti primjenom stavaka 1. do 4. uz očuvanje jednakog tretmana za sve operatore na istom putu.

Izmjena

U slučaju da se globalna mjera ne primjenjuje, u izvješću se razmatra u kojem se opsegu trebaju obuhvaćati emisije iz letova u zemlje izvan EGP-a i iz njih dok nema takve globalne mjere. U svom izvješću Komisija razmatra i rješenja za druga pitanja koja se mogu pojaviti primjenom stavaka 1. do 4. uz očuvanje jednakog tretmana za sve operatore na istom putu.

Amandman 25

Prijedlog Direktive

Prilog II.c – završni stavak

Tekst koji je predložila Komisija

Postotak emisija iz članka 28.a za letove u najudaljeniju regiju i izvan nje također se izračunava prema tablici u nastavku koja će se prije donošenja dopuniti postocima koji proizlaze mutatis mutandis primjenom iste formule i koji se temelje na najboljim raspoloživim podacima,

Izmjena

uključujući pomoć Eurocontrola.

Amandman 26

**Prijedlog Direktive
Prilog II.c – novi redovi**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

*Dodaje redove za: Guadalupe, Francusku
Gvajanu, Martinique, Réunion, Saint-
Barthélemy, Saint-Martin, Azore,
Madeiru i Kanarske otoke.*

POSTUPAK

Naslov	Izmjena Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišne utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020.	
Referentni dokumenti	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 24.10.2013	
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 24.10.2013	
Izjestitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Mathieu Grosch 4.11.2013	
Razmatranje u odboru	16.12.2013	20.1.2014
Datum usvajanja	21.1.2014	
Rezultat konačnog glasovanja	+: 31 –: 6 0: 4	
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, 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, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile	
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool	

POSTUPAK

Naslov	Izmjena Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice u cilju provedbe međunarodnog sporazuma o primjeni jedinstvene globalne tržišne utemeljene mjere na emisije iz međunarodnog zračnog prometa do 2020.	
Referentni dokumenti	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Datum podnošenja EP-u	16.10.2013	
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 24.10.2013	
Odbor(i) čije se mišljenje traži Datum objave na plenarnoj sjednici	ITRE 24.10.2013	TRAN 24.10.2013
Izjavitelj(i) Datum imenovanja	Peter Liese 17.10.2013	
Razmatranje u odboru	17.12.2013	23.1.2014
Datum usvajanja	30.1.2014	
Rezultat konačnog glasovanja	+ : 41 - : 7 0 : 6	
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 187. st. 2.	Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
Datum podnošenja	31.1.2014	