



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Documento de sessão

A7-0079/2014

31.1.2014

*****I**

RELATÓRIO

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(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

Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas

As supressões são assinaladas em *itálico* e a **negrito** na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a **negrito** na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a **negrito** na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a **negrito**. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo ■ ou rasurados. As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a **negrito** e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído.

Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

ÍNDICE

	Página
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS	23
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA... 30	
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO	40
PROCESSO.....	57

PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

**sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2013)0722),
 - 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 Comissão apresentou a proposta ao Parlamento (C7-0374/2013),
 - 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 22 de janeiro de 2014¹,
 - 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 os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0079/2014),
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.

¹ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

Alteração 1

Proposta de diretiva Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) O setor da aviação possui um mercado caráter internacional. Devem ser adotadas em demora iniciativas para a proteção do clima, atendendo a que a forma mais eficaz de abordar problemas como os que são colocados pelas emissões do setor da aviação à escala mundial é a adoção de uma estratégia internacional, que preveja a obrigação de cumprimento das mesmas medidas ou de atingir os mesmos objetivos com medidas distintas. Um acordo a nível mundial no âmbito da ICAO oferece as melhores perspetivas de garantir a sustentabilidade a longo prazo.

Alteração 2

Proposta de diretiva Considerando 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-B) A adoção da Decisão 377/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ permitiu a realização de progressos importantes no seio da Organização da Aviação Civil Internacional com vista à conclusão de um acordo global na próxima assembleia. Por forma a facilitar esse acordo e evitar as medidas de retaliação comerciais, é desejável prorrogar temporariamente estas disposições de suspensão de contagem do prazo.

¹ Decisão 377/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2013, que derroga temporariamente a

Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade (JO L 113 de 24.4.2013, p. 1).

Alteração 3

Proposta de diretiva Considerando 2

Texto da Comissão

(2) Consequentemente, é desejável considerar temporariamente como preenchidos os requisitos estabelecidos na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ quando estão cumpridas as obrigações relativas a uma determinada percentagem das emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países terceiros. Ao fazê-lo, a União salienta que os requisitos podem ser aplicados a determinadas percentagens de emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países do Espaço Económico Europeu (EEE), da mesma forma que podem ser aplicados requisitos jurídicos a uma maior percentagem de emissões dos voos com origem e destino nesses aeródromos.

⁴ 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 e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (Jornal Oficial L 275 de 25.10.2003, p. 32).

Alteração

(2) Consequentemente, ***a fim de manter a dinâmica conseguida na Assembleia da ICAO de 2013 e facilitar os progressos na próxima Assembleia da ICAO de 2016***, é desejável considerar temporariamente como preenchidos ***para o período até 2016*** os requisitos estabelecidos na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ quando estão cumpridas as obrigações relativas a uma determinada percentagem das emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países terceiros. Ao fazê-lo, a União salienta que os requisitos podem ser aplicados a determinadas percentagens de emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países do Espaço Económico Europeu (EEE), da mesma forma que podem ser aplicados requisitos jurídicos a uma maior percentagem de emissões dos voos com origem e destino nesses aeródromos.

⁴ 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 e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (Jornal Oficial L 275 de 25.10.2003, p. 32).

Justificação

A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.

Alteração 4

Proposta de diretiva Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) Para reforçar a confiança no regime do comércio de licenças de emissão da União (RCLE) 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 União 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. Os proventos dos leilões deverão ser utilizados, em especial, 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 para evitar a desflorestação e facilitar a adaptação nos países em desenvolvimento. No âmbito de um acordo sobre uma medida baseada no mercado global efetiva, 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.

Alteração 5

Proposta de diretiva Considerando 3

Texto da Comissão

(3) Embora a aplicação da Diretiva 2003/87/CE continue a basear-se na chegada ou partida de aeródromos na União, a fim de constituir um meio simples e viável para limitar a aplicação de medidas baseadas no mercado *regionais* no período de 7 anos até *à entrada em vigor de* uma medida baseada no mercado global, as percentagens foram calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais no EEE e em países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha de costa do EEE. Uma vez que a União não considera que uma medida baseada no mercado global deva assentar nas atuais considerações relativas ao espaço aéreo, em comparação com a chegada ou partida de aeródromos, a relevância das percentagens é limitada ao período até **2020**.

Alteração

(3) Embora a aplicação da Diretiva 2003/87/CE continue a basear-se na chegada ou partida de aeródromos na União, a fim de constituir um meio simples e viável para limitar a aplicação de medidas *regionais* baseadas no mercado no período de 3 anos até *que seja acordada* uma medida baseada no mercado global *ratificável, aplicável à maioria das emissões provenientes da aviação internacional na 39.ª Assembleia da ICAO em 2016*, as percentagens foram calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais no EEE e em países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha de costa do EEE. Uma vez que a União não considera que uma medida baseada no mercado global deva assentar nas atuais considerações relativas ao espaço aéreo, em comparação com a chegada ou partida de aeródromos, a relevância das percentagens é limitada ao

período até 2016.

Justificação

A alteração sublinha o facto de que não será aceitável qualquer tipo de medida baseada no mercado, mas uma que seja juridicamente vinculativa e que abranja a maioria das emissões.

Alteração 6

Proposta de diretiva Considerando 4

Texto da Comissão

(4) As derrogações previstas na presente diretiva têm em conta os resultados de contactos bilaterais e multilaterais com países terceiros, ***que a Comissão continuará a desenvolver*** em nome da União.

Alteração

(4) As derrogações previstas na presente diretiva têm em conta os resultados de contactos bilaterais e multilaterais com países terceiros. ***O prazo adicional concedido por «paragem do contador» por mais um ano deve ser utilizado pela Comissão e pelos Estados-Membros, agindo em nome da União, a fim de garantir a aceitação internacional pelos países terceiros da abordagem do espaço aéreo a adotar pela União Europeia nos próximos anos. Esses esforços devem ser apoiados propondo aos países terceiros a adoção de uma abordagem comum para a utilização das receitas, por exemplo para a política climática internacional ou para projetos de investigação e desenvolvimento comuns para fazer face às emissões de gases com efeito de estufa do setor da aviação. Os Estados-Membros devem igualmente utilizar as receitas provenientes dos impostos e taxas que os passageiros pagam para fazer avançar as negociações à escala internacional e com países terceiros.***

Alteração 7

Proposta de diretiva

Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) As derrogações previstas na presente diretiva dizem exclusivamente respeito às emissões provenientes, até 2016, das atividades da aviação e são concedidas pela União no intuito de facilitar um acordo sobre a adoção de uma medida baseada no mercado global, ratificável na 39.ª Assembleia da ICAO. Só serão tomadas medidas legislativas adicionais se tal medida for adotada em 2016. Para o efeito, após a Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão deve apresentar um relatório exaustivo ao Parlamento Europeu e ao Conselho e propor rapidamente medidas consonantes com os resultados, conforme aplicável. No caso de os países terceiros aceitarem o alinhamento com o regime de comércio de licenças de emissão da União ou adotarem medidas equivalentes, as derrogações previstas na presente diretiva devem ser adaptadas em conformidade.

Alteração 8

Proposta de diretiva

Considerando 4-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-B) A União deve incluir sempre o tema do comércio de licenças de emissão para o setor da aviação nas negociações de acordos de transporte aéreo com países terceiros.

Alteração 9

Proposta de diretiva Considerando 9

Texto da Comissão

(9) A aplicação de uma percentagem às emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, ou a utilização de uma abordagem alternativa pelos operadores, deve referir-se às emissões *a partir* de 2014 a fim de dar tempo aos operadores para compreenderem estas abordagens quando do planeamento das respetivas atividades de voo.

Alteração

(9) A aplicação de uma percentagem às emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, ou a utilização de uma abordagem alternativa pelos operadores, deve referir-se às emissões de 2014 a **2016** *a* fim de dar tempo aos operadores para compreenderem estas abordagens quando do planeamento das respetivas atividades de voo.

Justificação

A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.

Alteração 10

Proposta de diretiva Considerando 10

Texto da Comissão

(10) Sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, as emissões dos voos com origem e destino em países que sejam países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais em toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional seja inferior a 1% devem estar isentas no período de 2014 a **2020**. Os países considerados em desenvolvimento para

Alteração

(10) Sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, as emissões dos voos com origem e destino em países que sejam países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais em toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional seja inferior a 1% devem estar isentas no período de 2014 a **2016**. Os países considerados em desenvolvimento para

efeitos da presente proposta devem ser os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.

efeitos da presente proposta devem ser os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.

Justificação

A derrogação em vigor deve ser aplicada até 2016 e até à próxima Assembleia da ICAO. Após as conclusões da ICAO em 2016 e os resultados alcançados, a União poderá ponderar se e que medidas adicionais são necessárias para refletir os resultados das negociações internacionais. Dado que a derrogação em vigor expira no final de 2016, os legisladores disporão de tempo suficiente para realizarem os eventuais procedimentos de codecisão suplementares que se afigurem necessários, porquanto a nova data de devolução das emissões de 2017 é em abril de 2018.

Alteração 11

Proposta de diretiva Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-A) Os voos entre as regiões ultraperiféricas referidas no artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e o território continental do EEE devem respeitar igualmente a abordagem baseada no mercado regional. As percentagens devem ser calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais do território continental do EEE e da região ultraperiférica que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado do território continental do EEE, até à entrada em vigor de uma medida baseada no mercado global.

Alteração 12

Proposta de diretiva Considerando 12

Texto da Comissão

(12) Após a Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho a fim de assegurar que a evolução da situação internacional possa ser tomada em consideração e que sejam tratadas quaisquer questões que surjam sobre a aplicação da derrogação.

Alteração

Suprimido

Alteração 13

Proposta de diretiva Artigo 1 – ponto -1 (novo) Diretiva 2003/87/CE Artigo 3-D – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

(-1) No artigo 3.º-D, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

"4. 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 o impacto 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.»

Alteração 14

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Todas as emissões de voos com origem ou destino em países fora do Espaço Económico Europeu em 2013;

Alteração

(a) Todas as emissões de voos com origem ou destino em países fora do Espaço Económico Europeu (**EEE**) em 2013;

Alteração 15

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Emissões dos voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) em cada ano civil entre 2014 e **2020** quando o operador desses voos procedeu à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens das suas emissões verificadas desses voos inscritas na lista em conformidade com o disposto no anexo II-C, ou calculadas em conformidade com o n.º 6;

Alteração

(b) Emissões dos voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) em cada ano civil entre 2014 e **2016** quando o operador desses voos procedeu à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens das suas emissões verificadas desses voos inscritas na lista em conformidade com o disposto no anexo II-C, ou calculadas em conformidade com o n.º 6;

Alteração 16

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) emissões provenientes dos voos entre as regiões ultraperiféricas referidas no artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e o território continental do EEE, em cada ano civil, até à entrada em vigor de um mercado global, na medida em que, para refletir a proporção dos voos realizados no espaço aéreo europeu, o operador desses voos tenha procedido à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens que têm de ser calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os principais aeroportos no EEE continental e da região ultraperiférica que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha da costa do EEE ou calculado em conformidade com o n.º 6;

Alteração 17

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

(c) Emissões dos voos operados por um operador de aeronaves não comercial em cada ano civil até **2020** quando as emissões pelas quais esse operador de aeronaves é responsável no ano civil anterior são inferiores a 1 000 toneladas;

(c) Emissões dos voos operados por um operador de aeronaves não comercial em cada ano civil até **2016** quando as emissões pelas quais esse operador de aeronaves é responsável no ano civil anterior são inferiores a 1 000 toneladas;

Alteração 18

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

As emissões verificadas referidas no n.º 1, **alínea b)**, calculadas em conformidade com o anexo II-C, devem ser consideradas emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º e 14.º.

Alteração

As emissões verificadas referidas no n.º 1, **alíneas b) e b-A)**, calculadas em conformidade com o anexo II-C, devem ser consideradas emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º e 14.º.

Alteração 19

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

No que diz respeito às atividades de 2013 a **2020**, os Estados-Membros devem publicar o número de licenças a título gratuito do setor da aviação concedidas a cada operador até [**OP**: *inserir uma data 4 meses após a entrada em vigor da diretiva*]

Alteração

No que diz respeito às atividades de 2013 a **2016**, os Estados-Membros devem publicar o número de licenças a título gratuito do setor da aviação concedidas a cada operador até ...[**JO**: *inserir uma data correspondente a 4 meses após a entrada em vigor da diretiva*].

Alteração 20

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 4

Texto da Comissão

4. Em derrogação ao artigo 3.º-D, n.º 3, o número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em relação ao período de 2013 a **2020** deve ser reduzido de modo a corresponder à sua quota de emissões de licenças da aviação atribuídas resultante da aplicação das percentagens estabelecidas **no artigo 28.º**, alíneas a) a c).

Alteração

4. Em derrogação ao artigo 3.º-D, n.º 3, o número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em relação ao período de 2013 a **2016** deve ser reduzido de modo a corresponder à sua quota de emissões de licenças da aviação atribuídas resultante da aplicação das percentagens estabelecidas **nas** alíneas a) a c) **do n.º 1**.

Alteração 21

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 6

Texto da Comissão

6. Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2, alínea a), e artigo n.º 14, n.º 3, para voos com origem e destino em países fora do EEE, um operador de aeronave pode optar por não comunicar dados de emissões com base nas percentagens constantes no anexo II-C, a fim de que essas emissões sejam calculadas pela autoridade competente. Este cálculo deve ter em conta os valores do instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado pela Comissão e alimentado pelo Eurocontrol com os dados do seu serviço de assistência do RCLE. A autoridade competente deve comunicar todos esses cálculos à Comissão. Os cálculos das emissões efetuados nestas circunstâncias devem ser considerados como emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º, 14.º e 28.º-A.

Alteração

6. Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2, alínea a), e artigo n.º 14, n.º 3, para voos com origem e destino em países fora do EEE **e voos com destino e origem num aeroporto localizado numa das regiões ultraperiféricas**, um operador de aeronave pode optar por não comunicar dados de emissões com base nas percentagens constantes no anexo II-C, a fim de que essas emissões sejam calculadas pela autoridade competente. Este cálculo deve ter em conta os valores do instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado pela Comissão e alimentado pelo Eurocontrol com os dados do seu serviço de assistência do RCLE. A autoridade competente deve comunicar todos esses cálculos à Comissão. **O operador deve ser informado do resultado dos cálculos efetuados pela autoridade competente, sendo que** os cálculos das emissões efetuados nestas circunstâncias devem ser considerados como emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos

Alteração 22

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 7

Texto da Comissão

7. Na sequência da Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre *as ações de implementação da* medida baseada no mercado global *aplicável às emissões a partir de 2020, juntamente com* as propostas *adequadas*.

Caso não venha a ser aplicável uma medida global a partir de 2020, o relatório deve analisar o âmbito adequado da cobertura de emissões decorrentes de atividades com origem e destino em países fora do EEE a partir de **2020** se continuar a não ser adotada uma tal medida global. No seu relatório, a Comissão deve também analisar soluções para outras questões que possam surgir na aplicação dos n.ºs 1 a 4, preservando simultaneamente a igualdade de tratamento de todos os operadores na mesma rota.

Alteração

7. A Comissão apresenta anualmente ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o progresso das negociações e a preparação da Assembleia da ICAO de 2016, bem como sobre os esforços da Comissão no sentido de promover a aceitação internacional da abordagem do espaço aéreo entre os países terceiros. Na sequência da Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão apresenta *também* um relatório *especificamente destinado* ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre *os resultados alcançados. Caso seja acordada uma* medida baseada no mercado global *ratificável, o relatório deve incluir propostas, consoante pertinente, em reação a esses desenvolvimentos.* As propostas *devem ser acompanhadas de avaliações de impacto detalhadas.*

Caso não venha a ser aplicável uma medida global a partir de 2020, o relatório deve analisar o âmbito adequado da cobertura de emissões decorrentes de atividades com origem e destino em países fora do EEE a partir de **2016** se continuar a não ser adotada uma tal medida global. No seu relatório, a Comissão deve também analisar soluções para outras questões que possam surgir na aplicação dos n.ºs 1 a 4, preservando simultaneamente a igualdade de tratamento de todos os operadores na mesma rota.

Alteração 23

Proposta de diretiva

Anexo

Diretiva 2003/87/CE

Anexo II-C – parte expositiva – parágrafo 6

Texto da Comissão

Relativamente ao período de 2014 a **2020**, e sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, será igual a zero a percentagem aplicável aos voos entre países membros do EEE e países que são países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais de toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional é inferior a 1%. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta são os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.

Alteração

Relativamente ao período de 2014 a **2016**, e sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, será igual a zero a percentagem aplicável aos voos entre países membros do EEE e países que são países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais de toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional é inferior a 1%. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta são os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.

Alteração 24

Proposta de diretiva

Anexo

Diretiva 2003/87/CE

Anexo II-C – parte expositiva – parágrafo 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A percentagem de emissões a que se refere o artigo 28.º-A relativa a voos com origem e destino numa região ultraperiférica deve ser calculada de acordo com o quadro a seguir apresentado, que será preenchido antes da adoção com as percentagens resultantes mutatis mutandis da aplicação

da mesma fórmula, com base nos melhores dados disponíveis, incluindo a assistência do Eurocontrol.

Alteração 25

Proposta de diretiva

Anexo

Diretiva 2003/87/CE

Anexo II-C – quadro – linha 37

Texto da Comissão

CHINA, incluindo HONG KONG,
MACAU *E TAIWAN*

Alteração

CHINA, incluindo HONG KONG *E*
MACAU

Alteração 26

Proposta de diretiva

Anexo

Diretiva 2003/87/CE

Anexo II-C – quadro – linha 147-A (nova)

Texto da Comissão

Alteração 27

Proposta de diretiva

Anexo II-C – quadro – após a última linha – linhas 172-A – 172-I (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Guadalupe

Guiana Francesa

Martinica

Reunião

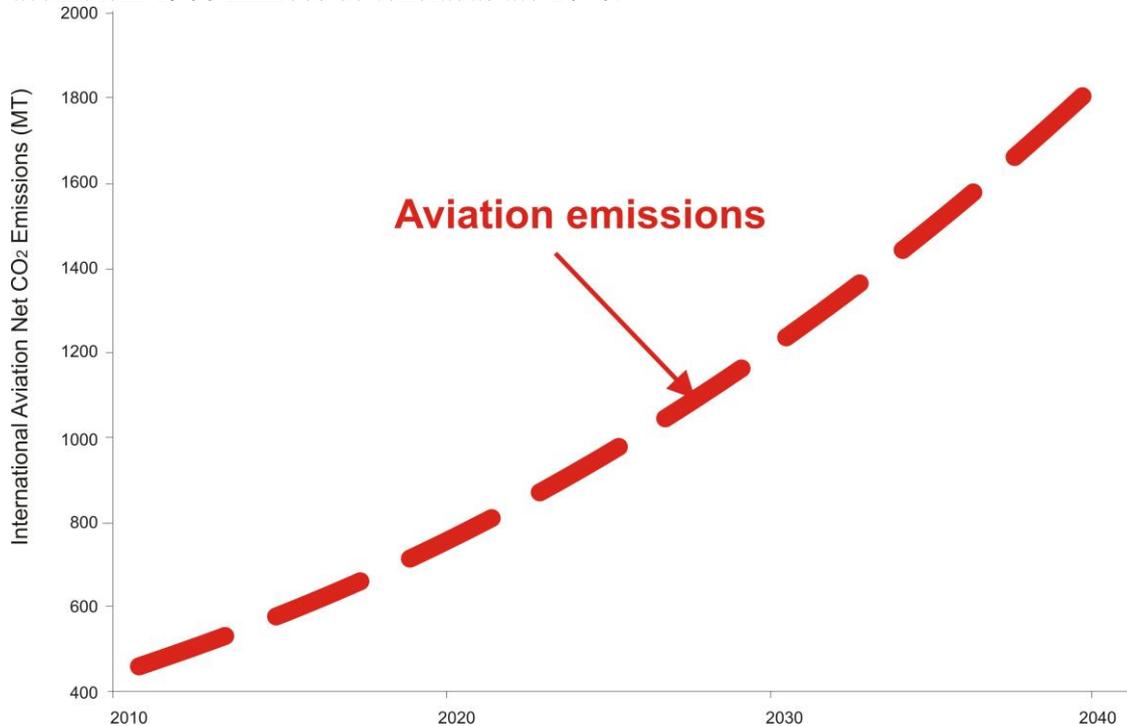
São Bartolomeu

São Martinho
Açores
Madeira
Ilhas Canárias

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

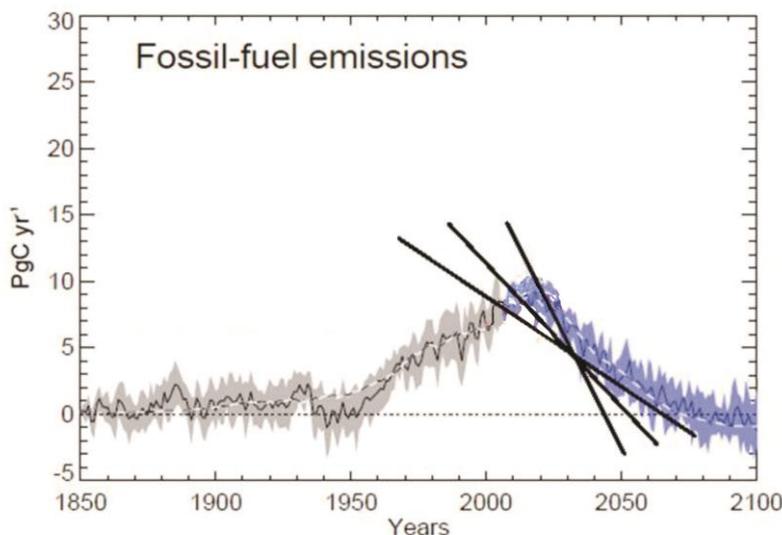
Por que razão é necessário restringir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação?

As emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação aumentam a passos largos. Num cenário de *status quo*, a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) prevê que acumulem 1900 milhões de toneladas até 2040.



Fonte: ICAO

Outras estimativas preveem 3 500 a 4 500 milhões de toneladas até 2050. Segundo o IPCC, 3,5 Gigatoneladas correspondem a 20 % da quantidade à qual as emissões globais devem ser restringidas em 2050 para conter as alterações climáticas em 2 graus.

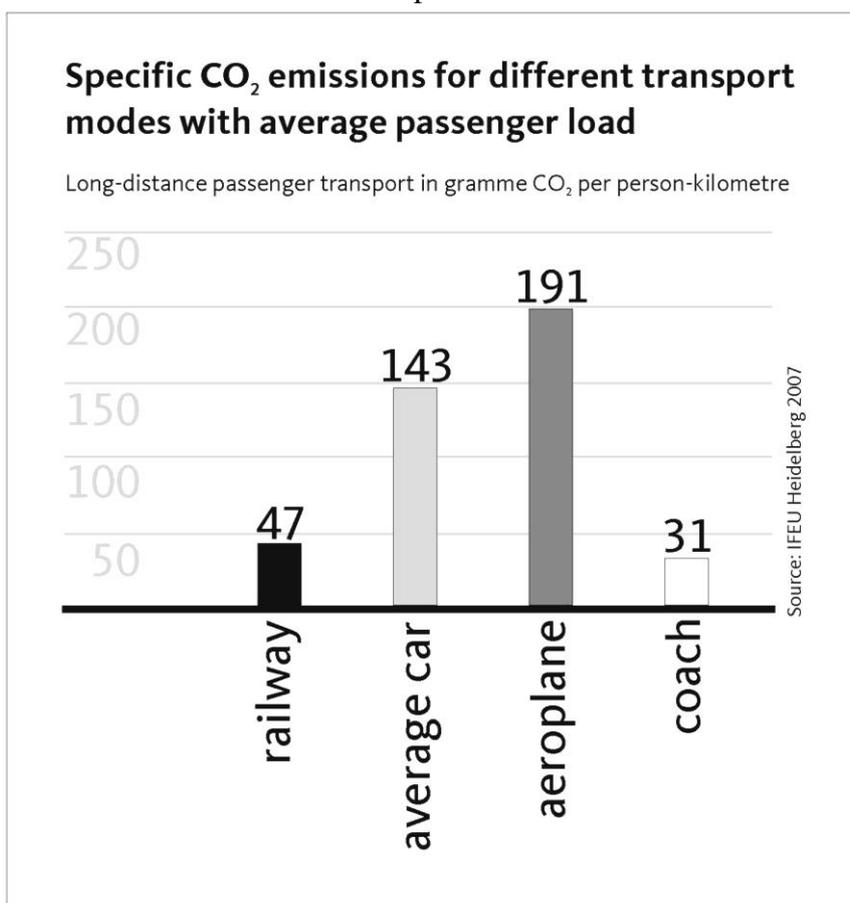


Segundo o 5.º IPCC (2013), as emissões globais têm de ser drasticamente reduzidas até 2050, se pretendermos dispor de uma probabilidade de 2/3 de manter o objetivo de 2 graus nesse ano.

Fonte: IPCC

A tarefa de regulamentar as emissões provenientes da aviação foi atribuída pela comunidade internacional à ICAO, em 1997, através do Protocolo de Quioto. Embora o Protocolo de Quioto fique aquém no que se refere ao problema das alterações climáticas, não se pode ignorar que, pelo menos, a União Europeia cumpriu a sua obrigação e restringiu as emissões. Contrariamente, não foi implementada uma ação sólida para restringir as emissões provenientes da aviação.

É igualmente necessário que a indústria da aviação participe nos esforços de restringir as alterações climáticas em termos de equidade relativamente a outros modos de transporte. Infelizmente, a aviação é o modo de transporte menos respeitador do ambiente e, embora outros modos de transporte estejam altamente regulamentados e sujeitos a muitos impostos e taxas, a aviação não foi abordada a nível europeu:



A legislação de 2008, as críticas de países terceiros e a legitimidade das mesmas

A legislação que inclui a aviação no RCLE foi aprovada, após mais de dois anos de debate e participação de todas as partes interessadas, por unanimidade pelo Conselho e com uma maioria superior a 90 % no Parlamento Europeu. Uma pedra angular da legislação consistia no facto de que estavam incluídos todos os voos com partida e aterragem na Europa. Foi aqui que residiu o ponto objeto de críticas dos países terceiros. No entanto, após um processo judicial das companhias aéreas americanas, o Tribunal Europeu de Justiça decidiu que é plenamente consentâneo com o direito internacional. Os custos foram bastante moderados, apesar das queixas dos países terceiros, que por vezes falaram num encargo escandaloso para

a sua indústria. De acordo com os últimos números, o custo para a Ryanair foi de 0,03 €, para a Easyjet de 0,11 € (outras companhias aéreas com uma frota menos eficiente poderão ter custos ligeiramente superiores). Os custos dos impostos e taxas implícitos nos Estados-Membros da UE ou nos países terceiros são muito superiores.

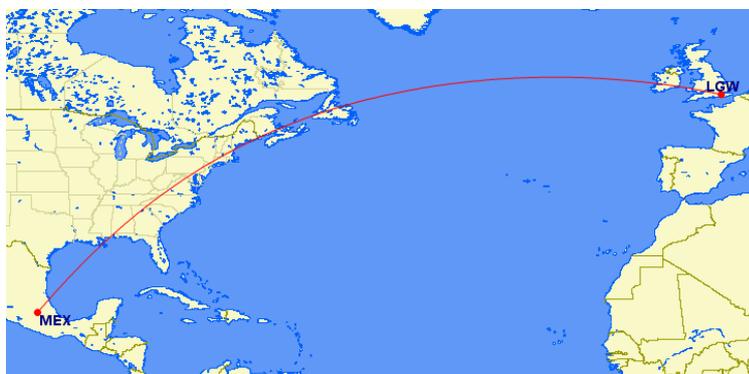
País	Legislação	custos por voo
Alemanha	Luftverkehrssteuer	Até 42,18 €, dependendo do destino
RU	Imposto especial sobre passageiros de transportes aéreos (APD)	Até mais de 184£6000 milhas
EUA	Imposto sobre o Transporte Internacional	16,30\$/passageiro
UE	RCLE	0,03€ (Ryanair) Até 2€/voo internacional (estimativa da Comissão)
Índia:	Taxa de partida + 10,3 % Taxa de serviço (sobre a taxa de desenvolvimento do aeroporto em Deli)	7,40€, \$ 10 +19 €, \$ 25 (apenas em Deli)
14-Áustria,	Flugabgabegesetz	Até 35€, dependendo da distância

Um

argumento importante apresentado pelos países terceiros é o de que a legislação europeia é ilegal devido à extraterritorialidade. Este argumento é, segundo o Tribunal de Justiça, ilegítimo, dado que apenas estão abrangidos os voos com partida e aterragem na Europa. Contudo, a obrigação de devolver licenças é, evidentemente, superior, se a distância do voo for maior. Mas não se trata de uma característica única da legislação da UE. Além disso, os impostos e taxas nacionais aplicam o mesmo princípio, por exemplo, a taxa britânica é consideravelmente superior para um voo para o México do que para um voo com destino ao Canadá, ainda que a distância entre o Canadá e o México seja essencialmente território dos Estados Unidos, ver mapa *infra*:



A um voo para Toronto, Canadá, é cobrado um APD de 130 £ (156 €).



A um voo em classe executiva de Londres para a Cidade do México

PE522.946v02-00

(cerca de 5 000 milhas) será cobrado um APD de 162 £ (195 €).

O processo da ICAO e a legislação relativa à derrogação temporária (Stop the Clock)

Embora as críticas não sejam legítimas, a União Europeia respondeu aos argumentos dos países terceiros. Tem sido dito que a legislação europeia obsta a um acordo internacional. Tal nunca foi verdade, mas como forma de demonstrar boa vontade, a Comissão propôs restringir o regime aos voos intraeuropeus durante um ano, a fim de ajudar a encontrar um acordo mais favorável na Assembleia Geral da ICAO em setembro e outubro de 2013.

Na legislação foi explicitado que:

«A derrogação prevista na presente decisão tem apenas por objeto as emissões do setor da aviação em 2012.»

(10) (...) A presente derrogação é prevista pela União para facilitar a consecução de um acordo, na 38.ª sessão da Assembleia da OACI, sobre um calendário realista para a elaboração de um quadro mundial de medidas baseado no mercado para além da 38.ª sessão da Assembleia da OACI e sobre um enquadramento para facilitar a aplicação abrangente de quadros nacionais e regionais de medidas baseados no mercado à aviação internacional, até à aplicação do quadro mundial de medidas baseado no mercado.»

A Assembleia da ICAO em setembro e outubro de 2013 adotou uma resolução que incluía um compromisso *«desenvolver uma medida baseada no mercado global para a aviação internacional, tendo em conta o trabalho referido no n.º 19»*. Trata-se de um passo importante, mas infelizmente a resolução inclui muitas condições e pré-requisitos. Por conseguinte, não é de todo certo que a Assembleia da ICAO em 2016 será bem-sucedida em adotar regras claras para a medida baseada no mercado global. Deve ter-se em conta que a Assembleia da ICAO em 2001 já apoiava o comércio de licenças de emissão, mas infelizmente não se registaram grandes avanços:

Assembleia ICAO de 2011:

- c) Transação de direitos de emissão:
- c) *Apoia* a criação de um sistema de comércio de licenças aberto no setor da aviação internacional;

Assembleia ICAO de 2013:

- 18. Decide desenvolver um regime de medida baseada no mercado global para o setor da aviação internacional, tendo em conta o trabalho referido no n.º 19;

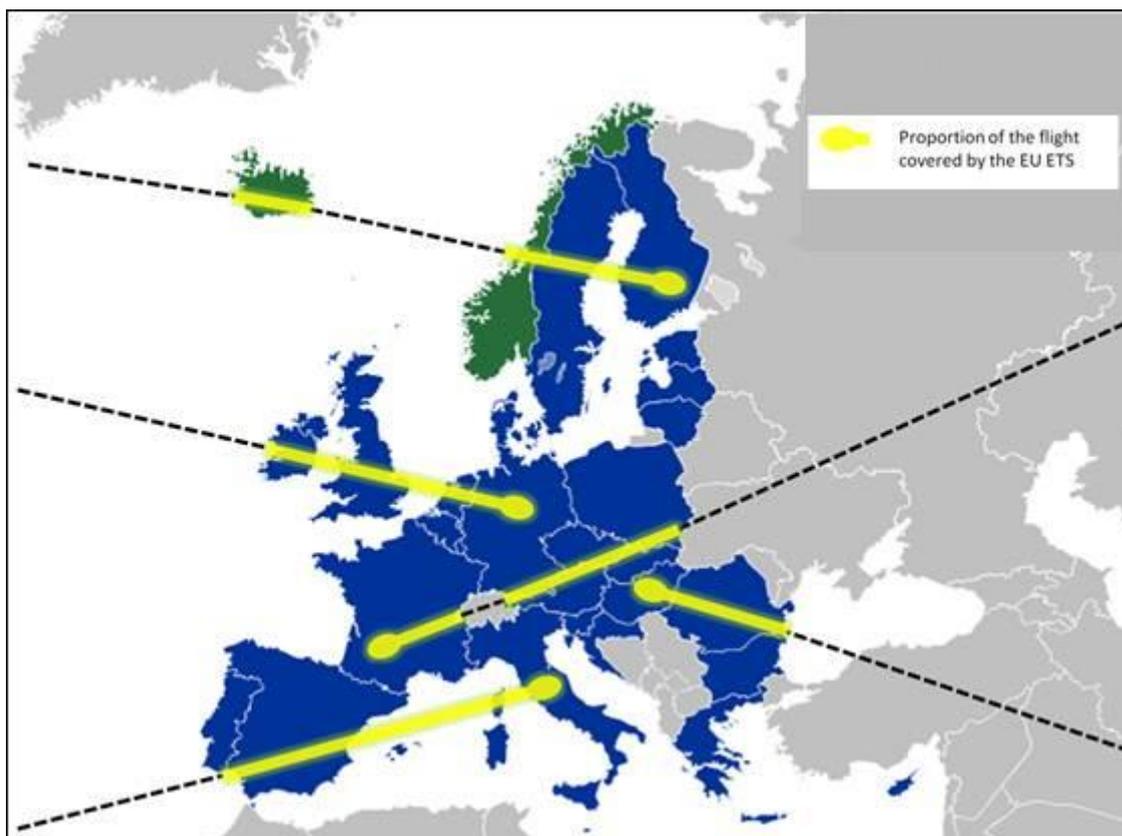
Comparativamente com o progresso muito díspar da CQNUAC, deve-se referir que até mesmo a conferência COP 19 em Varsóvia teve resultados mais concretos e positivos do que a Assembleia da ICAO. Uma condição muito importante da União Europeia para alterar ainda mais a legislação foi a de que deveria ser adotado um quadro para os regimes nacionais e

regionais, por exemplo para o regime da UE. Infelizmente, não foi esse o caso. A indústria da aviação, essencialmente representada pela IATA, mostrou, infelizmente, grande resistência à União Europeia no processo ICAO, mas, por outro lado, deve reconhecer-se que a IATA contribuiu para o processo geral. O compromisso da indústria de reduzir as emissões em 50 % até 2050 vai muito além do documento da ICAO.

Consequências para a UE após a Assembleia da ICAO

Muitas partes interessadas, por exemplo a *European Low Fares Airline Association (ELFAA)* (Associação das Companhias Aéreas de Baixo Custo), que representa cerca de 50 % dos voos intraeuropeus, muitas ONG e muitos deputados ao Parlamento Europeu instam a que não se altere a legislação em vigor. Tal significaria que a integralidade do RCLE, incluindo os voos intercontinentais com partida e aterragem na Europa, seria aplicada à totalidade da distância a partir de 1 de maio do próximo ano. Outros (muitas partes interessadas defendem esta posição nos bastidores) defendem uma extensão da derrogação temporária até 2016 ou mesmo até 2020, o que significaria que apenas os voos intraeuropeus serão abrangidos durante muitos anos, mesmo que voem no espaço aéreo europeu.

A proposta da Comissão com a abordagem do espaço aéreo representa um compromisso entre estes dois extremos:



Fonte: Comissão Europeia

Isto significa que todos os voos com partida e/ou aterragem na Europa estão, por sua vez, abrangidos pelo espaço aéreo europeu. Por exemplo, um voo de Paris ou Londres para o

aeroporto de Istambul (trata-se de algo muito importante, porque Istambul vai abrir o maior aeroporto do mundo) estaria abrangido até à fronteira da Grécia, o que representa quase 100 %. Ao abrigo da derrogação temporária não é de todo abrangido. Um voo para um *hub* nos Emirados estaria abrangido por cerca de 50 % das suas emissões ao abrigo da abordagem do espaço aéreo.

Propostas do relator

O relator apoia, em termos gerais, a proposta da Comissão Europeia. Apesar de continuar convencido de que a pressão dos países terceiros é infundada, deve ser tido em conta que o processo internacional poderá ressentir-se de uma aplicação plena do regime. A abordagem do espaço aéreo apresenta muitas vantagens para a derrogação temporária:

- 1) **Proteção ambiental e climática:**
A proposta da Comissão inclui aproximadamente 40 % das emissões comparativamente ao regulamento original, a derrogação temporária apenas cobria cerca de 20 %.
- 2) **Consequências para as negociações internacionais:**
Uma simples extensão da derrogação temporária poderia ser considerada uma devolução incondicional pela União Europeia. Caso se registem avanços a nível internacional, estes devem-se essencialmente à pressão da União Europeia. Muitas das propostas que são consideradas ao abrigo da ICAO não iriam reduzir verdadeiramente as emissões provenientes da aviação, sendo apenas considerado o crescimento neutro no plano das emissões de dióxido de carbono a partir de 2020. A principal estratégia da ICAO tem por base compensações (que significa essencialmente o MDL) e biocombustíveis. Refletindo a discussão crítica sobre estes dois instrumentos na União Europeia, afigura-se importante apresentar uma alternativa. Na realidade, o nosso regime obriga a reduzir as emissões, mesmo que seja apenas 5 %.
- 3) **Situação concorrencial dos aeroportos europeus e indústria da aviação:**
A proposta de derrogação temporária está a intervir na situação concorrencial das companhias aéreas e dos aeroportos europeus. Os grandes *hubs* junto à União Europeia, ou seja Istambul, beneficiarão se a prorrogarmos. As companhias aéreas que voam essencialmente dentro da Europa têm uma desvantagem competitiva comparativamente às companhias aéreas que podem ter voos com subsídios cruzados dentro da União Europeia.
- 4) **Situação jurídica:**
Com base no acórdão do TJE e na Convenção de Chicago, é evidente que uma abordagem do espaço aéreo está totalmente em consonância com o direito internacional. O Conselho da ICAO apoiou por unanimidade uma abordagem do espaço aéreo no início de setembro. A resolução da ICAO, que não inclui uma abordagem do espaço aéreo, não é juridicamente vinculativa sobre esta matéria, dado que a UE e muitas outras partes apresentaram reservas.

Alterações propostas pelo relator

Apesar de o relator propor que se preserve ao máximo a proposta da Comissão, algumas alterações afiguram-se pertinentes.

1. Situação jurídica após 2016:

A alteração da diretiva apenas se justifica, porque se prevê um avanço no acordo juridicamente vinculativo para a avaliação mundial em 2016. Ainda que se trate de uma opção real, não está de todo garantida. Por conseguinte, afigura-se pertinente restringir a abordagem do espaço aéreo até 2016 e reintroduzir o RCLE a partir de 2017. Se o acordo internacional for efetivamente adotado na ICAO em 2016, é evidente que a União Europeia deve estar preparada para alterar a legislação em conformidade.

2. Alterações para aumentar a ambição e a integridade ambiental, bem como para garantir a igualdade de tratamento relativamente às demais indústrias:

O nível de leilões no RCLE para a aviação é de apenas 15 % comparado com uma média de 40 % para a restante indústria. O limite máximo é de apenas 5 %, comparado com 21 % para outras indústrias. Isto foi sempre alvo de críticas e o Parlamento Europeu já em 2007/2008, durante o progresso legislativo, instou à igualdade de tratamento para todas as indústrias. A abordagem do espaço aéreo reduz as emissões abrangidas pelo RCLE para 40 %, comparado com o regime original. A fim de limitar os danos ambientais, afigura-se justificado aumentar os leilões e necessário reduzir as emissões (limite máximo), pelo menos para o nível que as restantes indústrias já têm de cumprir desde o início de 2013.

A execução da legislação existente da UE é fundamental para qualquer progresso

Chegou à atenção do relator que, embora o RCLE-UE esteja limitado aos voos intraeuropeus, atualmente alguns Estados-Membros parecem hesitantes em aplicar a legislação. Os países terceiros como a China e a Índia recusam devolver licenças para voos dentro da Europa, por exemplo, de Frankfurt para Londres. Para o relator parece inaceitável debater com o Conselho qualquer resultado de uma proposta legislativa antes de se esclarecer que a legislação muito limitada da derrogação temporária está implementada. Não podemos aceitar que países terceiros como a China e a Índia recusem cumprir a legislação europeia quando operam dentro da União Europeia.

A adoção até abril é fundamental

Todos aqueles que não pretendam manter o RCLE-UE na sua forma original para a aviação, o que significa todos os voos intercontinentais abrangidos desde a partida até ao destino final, devem procurar um acordo sobre uma diretiva alterada até abril, caso contrário, deve dar-se execução à legislação original em 1 de maio. É por esta razão que foi acordado um calendário ambicioso, também com os responsáveis no comité dos Transportes. O relator considera necessário alcançar um acordo relativamente à alteração e está predisposto a falar com todas as partes interessadas, mas não recomendaria ao Parlamento Europeu limitar qualquer compromisso a uma prorrogação da derrogação temporária.

24.1.2014

PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA

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

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Relatora de parecer: Eija-Riitta Korhola

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Antecedentes

As alterações climáticas são um problema mundial e, por conseguinte, precisam de ser combatidas a nível mundial. A inclusão da aviação no RCLE-UE foi uma decisão tomada devido ao lento progresso do processo ICAO, tendo parecido uma boa ideia na altura. Foi pensada para ser um exemplo que outros seguiriam e que poderia incentivar a comunidade internacional a desenvolver uma solução verdadeiramente global. Na altura, muitos países estavam já a planear MBM (medidas baseadas no mercado), contudo, um acordo a nível global parecia ainda estar longe. No entanto, após a adoção do RCLE para a aviação, a imposição das suas disposições a transportadoras de países terceiro tornou-se imediatamente um tópico de grande preocupação que teve, pouco depois, repercussões claras. Ao longo da implementação do RCLE para a aviação, desde o início de 2012, os Estados-Membros e as suas companhias aéreas depararam-se com medidas de represália por parte de países terceiros, que enfraqueceram muito a competitividade e o potencial de crescimento das companhias aéreas. Devido a este facto, e à clara falta de vontade dos países terceiros em cooperar e cumprir o RCLE-UE, a UE teve de tomar uma decisão de derrogação temporária, que acabou por se revelar correta e sensata.

Situação atual

Na opinião da relatora, existem várias razões pelas quais o processo ICAO tem agora de ser desenvolvido de forma pacífica, sem se continuar a tentar impor legislação interna da UE a países terceiros, o que não só põe em risco o próprio processo ICAO, mas expõe também os

Estados-Membros e as companhias aéreas da UE a mais medidas de represália e guerras comerciais. Em primeiro lugar, as decisões para uma MBM global foram tomadas e o processo está em curso; a ICAO é o único organismo em que é possível alcançar uma solução a nível global. Em segundo lugar, pela primeira vez na história, um mecanismo global está a ser clara e ativamente apoiado também fora da UE e os principais intervenientes estão literalmente a bordo. Em terceiro lugar, todas as partes interessadas, incluindo as companhias aéreas e as indústrias da aviação, apoiam esta solução global, que está agora mais perto do que nunca. Os países estão mais do que nunca envolvidos e dispostos a chegar a acordo. Além disso, a proposta do espaço aéreo da UE foi especificamente rejeitada pela ICAO.

Conclusão

A relatora entende que, devido a este facto, a UE precisa de ser um interveniente ativo na promoção de um acordo global e não continuar a agir de forma unilateral, o que só fará recuar o processo. A UE deve evitar quaisquer ações que sejam vistas como não construtivas pelos nossos parceiros internacionais e que coloquem obstáculos às negociações da ICAO. Todos os relatórios de países terceiros relativos à presente proposta são desfavoráveis, por conseguinte, a relatora sugere manter a derrogação temporária intra-EEE até ao ano de 2016. Além disso, com este âmbito do RCLE-UE, a UE continuaria a mostrar liderança numa ação imediata para reduzir as emissões da aviação. Embora a UE tenha o direito exclusivo de legislar sobre o seu próprio território, a relatora considera que este não é o caminho certo a seguir se realmente queremos uma verdadeira solução a nível global. Diplomacia climática significa que todas as partes envolvidas precisam de trabalhar em equipa para um objetivo comum com meios recíprocos. Além disso, para chegar a uma solução global, as prioridades da UE terão de consistir em assegurar a prosperidade, a competitividade e possibilidades operacionais para as nossas indústrias da aviação neste domínio altamente competitivo.

Pelas razões supracitadas, a relatora sugere continuar as disposições da derrogação temporária intra-EEE até à Assembleia Geral da ICAO em 2016, a fim de se obter uma verdadeira solução a nível global, que seja efetivamente benéfica para o clima e para todos os intervenientes.

ALTERAÇÕES

A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia 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 diretiva Considerando 1

Texto da Comissão

(1) A União está a envidar esforços para assegurar a celebração de um futuro acordo internacional em matéria de controlo dos impactos dos gases com efeito de estufa provenientes da aviação ***e está entretanto a limitar, por meio de ações autónomas, os impactos nas alterações climáticas decorrentes das atividades da aviação com origem e destino em aeródromos na União. A fim de assegurar que estes objetivos se reforçam mutuamente e não entrem em conflito, é conveniente ter em conta*** a evolução da situação nas instâncias internacionais e as posições nelas tomadas ***e***, em particular, ***tomar em consideração*** a resolução da qual consta uma declaração consolidada das políticas e práticas da ICAO em matéria de proteção do ambiente, adotada na 38.^a sessão da Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Alteração

(1) A União está a envidar esforços para assegurar a celebração de um futuro acordo internacional em matéria de controlo dos impactos dos gases com efeito de estufa provenientes da aviação, A evolução da situação nas instâncias internacionais e as posições nelas tomadas ***serão tidas em conta, tal como o será***, em particular, a resolução da qual consta uma declaração consolidada das políticas e práticas da ICAO em matéria de proteção do ambiente, adotada na 38.^a sessão da Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Alteração 2

Proposta de diretiva
Considerando 2

Texto da Comissão

(2) Consequentemente, é desejável considerar temporariamente como preenchidos os requisitos estabelecidos na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ quando estão cumpridas as obrigações relativas a uma determinada percentagem das emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países terceiros. Ao fazê-lo, a União salienta que os requisitos podem ser aplicados a determinadas percentagens de emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países do Espaço Económico Europeu (EEE), da mesma forma que podem ser

Alteração

Suprimido

aplicados requisitos jurídicos a uma maior percentagem de emissões dos voos com origem e destino nesses aeródromos.

⁴ 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 e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (Jornal Oficial L 275 de 25.10.2003, p. 32)

Justificação

Considerando redundante, devido à limitação do âmbito da diretiva apenas a voos intra-EEE.

Alteração 3

Proposta de diretiva Considerando 3

Texto da Comissão

Alteração

(3) Embora a aplicação da Diretiva 2003/87/CE continue a basear-se na chegada ou partida de aeródromos na União, a fim de constituir um meio simples e viável para limitar a aplicação de medidas baseadas no mercado regionais no período de 7 anos até à entrada em vigor de uma medida baseada no mercado global, as percentagens foram calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais no EEE e em países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha de costa do EEE. Uma vez que a União não considera que uma medida baseada no mercado global deva assentar nas atuais considerações relativas ao espaço aéreo, em comparação com a chegada ou partida de aeródromos, a relevância das

Suprimido

percentagens é limitada ao período até 2020.

Justificação

Considerando redundante, devido à limitação do âmbito da diretiva apenas a voos intra-EEE.

Alteração 4

**Proposta de diretiva
Considerando 6**

Texto da Comissão

Alteração

(6) A fim de estabelecer uma percentagem de emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, é necessário conhecer as emissões de todo o voo. No entanto, não estão a ser tidas em consideração as emissões não abrangidas por essa percentagem.

Suprimido

Alteração 5

**Proposta de diretiva
Considerando 7**

Texto da Comissão

Alteração

(7) Além disso, no caso de voos com origem e destino em países terceiros, os operadores de aeronaves devem ter a possibilidade de optar por não comunicar emissões verificadas desses voos, mas antes basear-se numa determinação das emissões estimadas desses voos ocorridas não para além dos países membros do EEE que seja tão precisa quanto possível.

Suprimido

Alteração 6

**Proposta de diretiva
Considerando 9**

Texto da Comissão

Alteração

(9) A aplicação de uma percentagem às emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, ou a utilização de uma abordagem alternativa pelos operadores, deve referir-se às emissões a partir de 2014 a fim de dar tempo aos operadores para compreenderem estas abordagens quando do planeamento das respetivas atividades de voo.

Suprimido

Alteração 7

Proposta de diretiva Considerando 10

Texto da Comissão

Alteração

(10) Sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, as emissões dos voos com origem e destino em países que sejam países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais em toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional seja inferior a 1 % devem estar isentas no período de 2014 a 2020. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta são os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.]

Suprimido

Alteração 8

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão

Todas as emissões de voos com origem ou destino em países fora do Espaço Económico Europeu em **2013**;

Alteração

Todas as emissões de voos com origem ou destino em países fora do Espaço Económico Europeu em ***cada ano civil entre 2013 e 2020, inclusive***;

Alteração 9

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão

Emissões dos voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) em cada ano civil entre 2014 e 2020 quando o operador desses voos procedeu à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens das suas emissões verificadas desses voos inscritas na lista em conformidade com o disposto no anexo II-C, ou calculadas em conformidade com o n.º 6;

Alteração

Suprimido

Alteração 10

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

As emissões verificadas referidas no n.º 1, alínea b), calculadas em conformidade com o anexo II-C, devem ser consideradas emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A,

Alteração

Suprimido

12.º e 14.º.

Alteração 11

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 5

Texto da Comissão

Em derrogação aos artigos 3.º-G, 12.º, 15.º e 18.º-A, quando as emissões totais anuais de um operador de aeronaves não comerciais são inferiores a 25 000 toneladas, essas emissões devem ser consideradas emissões verificadas se tiverem sido determinadas utilizando **um instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado pela Comissão e alimentado pelo Eurocontrol com** dados do *seu* serviço de assistência do RCLE, e os Estados-Membros podem aplicar procedimentos simplificados aos operadores de aeronaves não comerciais desde que a precisão não seja inferior à oferecida pelo referido instrumento.

Alteração

Em derrogação aos artigos 3.º-G, 12.º, 15.º e 18.º-A, quando as emissões totais anuais de um operador de aeronaves não comerciais são inferiores a 25 000 toneladas, essas emissões devem ser consideradas emissões verificadas, se tiverem sido determinadas utilizando dados do serviço de assistência do RCLE do **Eurocontrol**, e os Estados-Membros podem aplicar procedimentos simplificados aos operadores de aeronaves não comerciais desde que a precisão não seja inferior à oferecida pelo referido instrumento.

Justificação

O papel do instrumento dos pequenos emissores não é evidente neste contexto, uma vez que a comunicação das emissões pode ser feita através do serviço de assistência do RCLE, se a transportadora tiver uma licença para utilizar esse programa.

Alteração 12

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 6

Texto da Comissão

Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2, alínea a), e artigo n.º 14, n.º 3, para voos com origem e destino em países fora do

Alteração

Suprimido

EEE, um operador de aeronave pode optar por não comunicar dados de emissões com base nas percentagens constantes no anexo II-C, a fim de que essas emissões sejam calculadas pela autoridade competente. Este cálculo deve ter em conta os valores do instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado pela Comissão e alimentado pelo Eurocontrol com os dados do seu serviço de assistência do RCLE. A autoridade competente deve comunicar todos esses cálculos à Comissão. Os cálculos das emissões efetuados nestas circunstâncias devem ser considerados como emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º, 14.º e 28.º-A.

Alteração 13

Proposta de diretiva Artigo 1 – parágrafo 2

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
<i>(2) Os anexos são alterados em conformidade com o anexo da presente diretiva.</i>	<i>Suprimido</i>

Alteração 14

Proposta de diretiva Anexo

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
<i>[...]</i>	<i>Suprimido</i>

PROCESSO

Título	Alteração da Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global
Referências	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 24.10.2013
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	ITRE 24.10.2013
Relator(a) de parecer Data de designação	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
Exame em comissão	16.12.2013
Data de aprovação	23.1.2014
Resultado da votação final	+: 29 -: 22 0: 3
Deputados presentes no momento da votação final	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
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Maria Badia i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
Suplente(s) (art. 187.º, n.º 2) presente(s) no momento da votação final	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke

22.1.2014

PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

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

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Relator de parecer: Mathieu Grosch

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Antecedentes

Embora atualmente a aviação contribua para cerca de três por cento das emissões totais de gases com efeito de estufa, estas emissões estão a aumentar rapidamente. A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) estimou que as emissões de CO₂ provenientes da aviação quase duplicaram entre 1990 e 2006, comparativamente a um aumento de 34% do total de utilização de combustíveis fósseis. Prevê-se um aumento entre 63 e 88% até 2020, período durante o qual a UE se comprometeu a reduzir as suas emissões em 20% para os níveis de 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. Por conseguinte, deveriam ser adotados a nível mundial os mesmos objetivos em matéria de clima. Tal só poderá ser alcançado mediante um acordo ao nível da ICAO.

A Assembleia da ICAO de 2013 reconheceu que as medidas baseadas no mercado (MBM) seriam necessárias para promover o crescimento sustentável na aviação e que as três opções para um regime de medidas baseadas no mercado (compensação obrigatória com/sem partilha de receitas e comércio de licenças de emissão) seriam viáveis. Foi decidido criar-se um regime de MBM global a ser definido na Assembleia de 2016. Esse regime seria aplicado a partir de 2020.

Proposta da Comissão

A proposta mais recente da Comissão iria isentar totalmente os voos dos países terceiros em 2013 e restringir o Regime de Comércio de Licenças de Emissão, a fim de cobrir apenas a parte correspondente aos voos internacionais dentro do espaço aéreo do EEE (12 milhas náuticas desde o ponto mais afastado da linha da costa externa de um território do EEE) entre 2014 e 2020.

Os voos com destino a – e com partida de – países de baixo rendimento e de rendimento médio-baixo com uma quota inferior a 1% da aviação internacional ficariam isentos, tal como defendido na resolução da ICAO. Além disso, foram fixados novos níveis de isenção para os operadores de jatos privados. Trata-se de algo que deve ser saudado, dado que permite grandes poupanças nos custos relacionados com a conformidade, sem grande impacto nas emissões evitadas.

O acordo global na ICAO representa uma solução de longo prazo

Apesar de a isenção dos países com rendimento inferior corresponder a um elemento importante na resolução da ICAO, a utilização de uma abordagem de espaço aéreo poderia comprometer a boa vontade internacional indispensável à consecução de um acordo global em 2016. Este risco é aumentado pela ausência de uma definição universalmente aceite de «espaço aéreo europeu». O presente parecer é, por conseguinte, favorável à prorrogação da abordagem da derrogação temporária (*stop the clock*) adotada para 2012 e até à próxima Assembleia da ICAO.

Durante este período, a Comissão deverá intensificar os contactos bilaterais e multilaterais com os países terceiros no intuito de promover um acordo ao nível da ICAO e, enquanto medida provisória, incentivar mais países a aderirem ao RCLE ou a adotarem medidas comparáveis. Isto deveria ser completado com outra medida destinada a reduzir as emissões provenientes da aviação, nomeadamente, a criação de um «Céu Único Europeu», que minimizaria os atrasos e os desvios nos controlos do tráfego aéreo.

Necessidade de estabilidade

A hipótese de prorrogar a derrogação temporária é reforçada pela frequência das alterações que afetaram o setor nos últimos anos. O sistema de 2012, tal como foi inicialmente anunciado, envolvia a inclusão no RCLE de todos os voos de/para a Europa. O verdadeiro sistema de 2012 excluiu os voos de/para países terceiros. A Comissão propõe-se agora prolongar esta exclusão em 2013 e, posteriormente, introduzir um terceiro regime de 2014 a 2020.

De forma diferente, o relator recomenda que se mantenha o regime de 2012 até 2016, pelo menos, ou até 2020, se a próxima Assembleia da ICAO chegar a acordo sobre a introdução de uma medida global a partir dessa data. Caso não seja alcançado um acordo, será adotada uma abordagem baseada no espaço aéreo a partir de 2017.

Essa abordagem potenciaria as hipóteses de se alcançar um acordo internacional, sem pôr em causa o direito de a UE regulamentar o seu próprio espaço aéreo, um direito garantido pela Convenção de Chicago e sustentado pelo Tribunal de Justiça. A UE demonstraria aos seus

parceiros internacionais estar disponível para trabalhar de forma construtiva em negociações internacionais e bilaterais. Enviaria igualmente um sinal de que espera que a ICAO cumpra o seu compromisso de se chegar a uma decisão em 2016 e de que não tolerará mais adiamentos.

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 ter em conta as seguintes alterações:

Alteração 1

Proposta de diretiva

Considerando 1

Texto da Comissão

(1) A União está a envidar esforços para assegurar a celebração de um futuro acordo internacional em matéria de controlo dos impactos dos gases com efeito de estufa provenientes da aviação *e está* entretanto *a limitar, por meio de ações autónomas, os impactos nas alterações climáticas decorrentes das atividades da aviação com origem e destino em aeródromos na União. A fim de assegurar que estes objetivos se reforcem mutuamente e não entrem em conflito*, é conveniente ter em conta a evolução da situação nas instâncias internacionais e as posições nelas tomadas e, em particular, tomar em consideração a resolução da qual consta uma declaração consolidada das políticas e práticas da ICAO em matéria de proteção do ambiente, adotada na 38.^a sessão da Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Alteração

(1) A União está a envidar esforços para assegurar a celebração de um futuro acordo internacional em matéria de controlo dos impactos dos gases com efeito de estufa provenientes da aviação. Entretanto, é conveniente ter em conta a evolução da situação nas instâncias internacionais e as posições nelas tomadas e, em particular, tomar em consideração a resolução da qual consta uma declaração consolidada das políticas e práticas da ICAO em matéria de proteção do ambiente, adotada na 38.^a sessão da Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Alteração 2

Proposta de diretiva

Considerando 1-A (novo)

(1-A) O setor da aviação possui um forte caráter internacional. Devem ser adotadas em demora iniciativas para a proteção do clima, já que a forma mais eficaz de abordar os problemas do tipo dos que são colocados pelas emissões do setor da aviação à escala mundial é a adoção de uma estratégia internacional, que preveja a obrigação de cumprimento das mesmas medidas ou de atingir os mesmos objetivos com medidas distintas. Um acordo a nível mundial no âmbito da ICAO oferece as melhores perspetivas de garantir a sustentabilidade a longo prazo.

Alteração 3

Proposta de diretiva Considerando 2

(2) Consequentemente, é desejável considerar temporariamente como preenchidos os requisitos estabelecidos na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ quando estão cumpridas as obrigações relativas a uma determinada percentagem das emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países terceiros. Ao fazê-lo, a União salienta que os requisitos podem ser aplicados a determinadas percentagens de emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países do Espaço Económico Europeu (EEE), da mesma forma que podem ser aplicados requisitos jurídicos a uma maior percentagem de emissões dos voos com origem e destino nesses aeródromos.

(2) A adoção da Decisão 2003/377/UE^{4a} permitiu a realização de progressos importantes no seio da Organização da Aviação Civil Internacional com vista à conclusão de um acordo a nível mundial na próxima assembleia. Por forma a facilitar esse acordo, preservar a competitividade do setor europeu do transporte aéreo e evitar as medidas de retaliação comerciais, é desejável prorrogar temporariamente, pelo menos até à próxima Assembleia Geral da ICAO de 2016, estas disposições de suspensão de contagem do prazo.

⁴ 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 e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (Jornal Oficial L 275 de 25.10.2003, p. 32).

4ª Decisão 2013/377/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2013, que derroga temporariamente a 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.

Alteração 4

Proposta de diretiva Considerando 3

Texto da Comissão

(3) Embora a aplicação da Diretiva 2003/87/CE continue a basear-se na chegada ou partida de aeródromos na União, a fim de constituir um meio simples e viável para limitar a aplicação de medidas baseadas no mercado regional **no período de 7 anos** até à entrada em vigor de uma medida baseada no mercado global, **as percentagens foram calculadas** pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais no EEE e em países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha de costa do EEE. Uma vez que a União não considera que uma medida baseada no mercado global deva assentar nas atuais considerações relativas ao espaço aéreo, em comparação com a chegada ou partida de aeródromos, a relevância das percentagens é limitada ao período até

Alteração

(3) Embora a aplicação da Diretiva 2003/87/CE continue a basear-se na chegada ou partida de aeródromos na União, a fim de constituir um meio simples e viável para limitar a aplicação de medidas baseadas no mercado regional até à entrada em vigor de uma medida baseada no mercado global, **a inclusão de emissões de voos com destino e origem em países que não façam parte do Espaço Económico Europeu (EEE) e o cálculo** pelo Eurocontrol **de percentagens** com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais no EEE e em países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha de costa do EEE **só são aplicáveis a partir de 2017 se não for acordado na próxima Assembleia da ICAO em 2016 um mecanismo baseado no mercado global**. Uma vez que a União

2020.

não considera que uma medida baseada no mercado global deva assentar nas atuais considerações relativas ao espaço aéreo, em comparação com a chegada ou partida de aeródromos, a relevância das percentagens é limitada ao período até à ***entrada em vigor de uma medida baseada no mercado global.***

Alteração 5

Proposta de diretiva Considerando 4

Texto da Comissão

(4) As derrogações previstas na presente diretiva têm em conta os resultados de contactos bilaterais e multilaterais com países terceiros, que a Comissão continuará a desenvolver em nome da União.

Alteração

(4) As derrogações previstas na presente diretiva têm em conta os resultados de contactos bilaterais e multilaterais com países terceiros, que a Comissão continuará a desenvolver em nome da União. ***Caso estas negociações levem os países terceiros a aceitar a harmonização com o Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE ou a adotarem medidas equivalentes, as derrogações previstas na presente diretiva devem ser adaptadas em conformidade.***

Alteração 6

Proposta de diretiva Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) A fim de reforçar, a nível internacional, a confiança no regime da UE, os Estados-Membros devem utilizar as receitas obtidas com a aplicação do Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE no setor da aviação para atenuar o impacto das emissões provenientes deste setor. Esta vertente deve incluir o apoio às medidas de proteção do clima dos países em

desenvolvimento, nos termos do artigo 3.º-D, n.º 4, da Diretiva 2003/87/CE.

Alteração 7

Proposta de diretiva
Considerando 4-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-B) A UE deve incluir sempre o tema do comércio de licenças de emissão para o setor da aviação nas negociações de acordos de transporte aéreo com países terceiros.

Alteração 8

Proposta de diretiva
Considerando 6

Texto da Comissão

Alteração

(6) A fim de estabelecer uma percentagem de emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, é necessário conhecer as emissões de todo o voo. No entanto, não estão a ser tidas em consideração as emissões não abrangidas por essa percentagem.

Suprimido

Alteração 9

Proposta de diretiva
Considerando 9

Texto da Comissão

Alteração

(9) A aplicação de uma percentagem às emissões verificadas para voos com

Suprimido

origem e destino em aeródromos de países terceiros, ou a utilização de uma abordagem alternativa pelos operadores, deve referir-se às emissões a partir de 2014 a fim de dar tempo aos operadores para compreenderem estas abordagens quando do planeamento das respetivas atividades de voo.

Alteração 10

Proposta de diretiva Considerando 10

Texto da Comissão

(10) *Sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020*, as emissões dos voos com origem e destino em países que sejam países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais em toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional seja inferior a 1 % devem estar isentas no período de 2014 *a 2020*. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta são os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.]

Alteração 11

Proposta de diretiva Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10) *As emissões dos voos com origem e destino em países que sejam países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais em toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional seja inferior a 1 % devem estar isentas no período de 2014 até à data de entrada em vigor de uma medida baseada no mercado*. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta são os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.]

(10-A) Os voos entre as regiões ultraperiféricas referidas no artigo 349.º

do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e o território continental do EEE devem respeitar igualmente a abordagem baseada no mercado regional até à entrada em vigor de uma medida baseada no mercado global. As percentagens devem ser calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais do território continental do EEE e da região ultraperiférica que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado do território continental do EEE.

Alteração 12

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto -1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 3.º-D – n.º 4 – ponto 1

Texto da Comissão

Alteração

(-1) O artigo 3.º-D, n.º 4, ponto 1 da Diretiva 2003/87/CE passa a ter a seguinte redação:

4. «Os Estados-Membros devem utilizar as receitas geradas pela venda em leilão de licenças de emissão para financiar as ações de investigação ou de combate às alterações climáticas.»

Alteração 13

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – frase introdutória

Texto da Comissão

Alteração

1. Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2, alínea a), e ao artigo 14.º, n.º 3, os Estados-Membros devem considerar satisfeitos os requisitos estabelecidos nas referidas disposições no que diz respeito

1. Derrogações ao artigo 12.º, n.º 2-A e ao artigo 14.º, n.º 3:

a:

Alteração 14

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Todas as emissões de voos com origem **ou** destino em países fora do Espaço Económico Europeu em 2013;

Alteração

(a) ***Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2-A, e ao artigo 14.º, n.º 3, os Estados-Membros devem considerar cumpridos os requisitos previstos nesse articulado relativamente a*** todas as emissões de voos com origem **e** destino em países fora do Espaço Económico Europeu, em ***cada ano civil, no período compreendido entre 2013 e 2016. Caso a Assembleia da ICAO de 2016 decida introduzir uma medida baseada no mercado global a partir de 2020, este mecanismo permanecerá em vigor nos anos civis de 2017 a 2020.***

Justificação

A redação inicial iria prorrogar a abordagem da derrogação temporária e excluir os voos provenientes de — ou com destino aos — países terceiros durante o período em que decorrem as negociações da ICAO. Esse facto isentaria as companhias aéreas que já tiveram de se preparar para a proposta original de 2012 e, posteriormente, para a derrogação temporária de se confrontarem com um novo regime a partir de 2014.

Alteração 15

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Emissões dos voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) em cada ano civil ***entre 2014 e 2020 quando*** o operador

Alteração

(b) ***Caso a Assembleia da ICAO de 2016 não decida introduzir uma medida baseada no mercado global, então, em derrogação do disposto nos artigos 12.º,***

desses voos procedeu à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens das suas emissões verificadas desses voos inscritas na lista em conformidade com o disposto no anexo II-C, ou calculadas em conformidade com o n.º 6;

n.º 2-A, e 14.º, n.º 3, os Estados-Membros devem considerar cumpridos os requisitos previstos nesse articulado relativamente às emissões dos voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) em cada ano civil, a partir de 2017, nos casos em que, para refletir a proporção dos voos realizados no espaço aéreo europeu, o operador desses voos procedeu à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens das suas emissões verificadas desses voos inscritas na lista em conformidade com o disposto no anexo II-C, ou calculadas em conformidade com o n.º 6;

Justificação

Tal introduziria a abordagem do espaço aéreo europeu a partir de 2017, caso as negociações da ICAO não sejam bem-sucedidas (ver alteração 7).

Alteração 16

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – alínea b-A)

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2-A, e ao artigo 14.º, n.º 3, até à entrada em vigor de uma medida baseada no mercado global, os Estados-Membros devem considerar cumpridos os requisitos previstos nesse articulado relativamente às emissões provenientes dos voos entre as regiões ultraperiféricas referidas no artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e o território continental do EEE, quando, para refletir a proporção dos voos realizados no espaço aéreo europeu, o operador desses voos tenha procedido à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens que têm de ser calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os

principais aeroportos no EEE continental e da região ultraperiférica que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha da costa do EEE ou calculado em conformidade com o n.º 6;

Alteração 17

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) Emissões dos voos operados por um operador de aeronaves não comercial em cada ano civil até **2020** quando as emissões pelas quais esse operador de aeronaves é responsável no ano civil *anterior* são inferiores a 1 000 toneladas;

Alteração

(c) *Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2-A, e ao artigo 14.º, n.º 3, os Estados-Membros devem considerar cumpridos os requisitos previstos nesse articulado relativamente às emissões provenientes dos voos operados por um operador de aeronaves não comercial em cada ano civil até à entrada em vigor de uma medida baseada no mercado internacional* quando as emissões pelas quais esse operador de aeronaves é responsável no ano civil são inferiores a 1 000 toneladas;

Alteração 18

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) *Devolução* de licenças correspondentes às emissões verificadas de 2013 de voos entre países no EEE a efetuar até 30 de abril de 2015, em vez de 30 de abril de 2014, e às emissões verificadas de 2013 desses voos comunicadas até 31 de março de 2015, em vez de 31 de março de 2014.

Alteração

(d) *Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2-A, e ao artigo 14.º, n.º 3, os Estados-Membros devem considerar cumpridos os requisitos previstos nesse articulado relativamente às devoluções de licenças correspondentes às emissões verificadas de 2013 de voos entre países no EEE a efetuar até 30 de abril de 2015, em vez de 30 de abril de 2014, e às emissões verificadas de*

2013 desses voos comunicadas até 31 de março de 2015, em vez de 31 de março de 2014.

Alteração 19

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28 – n.º 1 – último ponto

Texto da Comissão

As emissões verificadas referidas no n.º 1, **alínea b)**, calculadas em conformidade com o anexo II-C, devem ser consideradas emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º e 14.º.

Alteração

As emissões verificadas referidas no n.º 1, **alíneas b) e b-A)**, calculadas em conformidade com o anexo II-C, devem ser consideradas emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º e 14.º.

Alteração 20

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A - n.º 4

Texto da Comissão

4. Em derrogação ao artigo 3.º-D, n.º 3, o número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em relação ao período de 2013 a 2020 deve ser reduzido de modo a corresponder à sua quota de emissões de licenças da aviação atribuídas resultante da aplicação das percentagens estabelecidas no **artigo 28.º**, alíneas a) a c).

Alteração

4. Em derrogação ao artigo 3.º-D, n.º 3, o número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em relação ao período de 2013 a 2020 deve ser reduzido de modo a corresponder à sua quota de emissões de licenças da aviação atribuídas resultante da aplicação das percentagens estabelecidas no **n.º 1**, alíneas a) a c) **do presente artigo**.

Justificação

A presente alteração visa esclarecer que a referência diz respeito ao novo artigo 28.º-A aditado pela presente diretiva.

Alteração 21

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A - n.º 6

Texto da Comissão

6. Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2, **alínea a)**, e artigo n.º 14, n.º 3, para voos com origem e destino em países fora do EEE, um operador de aeronave pode optar por não comunicar dados de emissões com base nas percentagens constantes no anexo II-C, a fim de que essas emissões sejam calculadas pela autoridade competente. Este cálculo deve ter em conta os valores do instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado pela Comissão e alimentado pelo Eurocontrol com os dados do seu serviço de assistência do RCLE. A autoridade competente deve comunicar todos esses cálculos à Comissão. **Os** cálculos das emissões efetuados nestas circunstâncias devem ser considerados como emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º, 14.º e 28.º-A.

Alteração

6. Em derrogação ao artigo 12.º, n.º **2-A**, e artigo n.º 14, n.º 3, para voos com origem e destino em países fora do EEE **e voos com destino e origem num aeroporto localizado numa das regiões ultraperiféricas**, um operador de aeronave pode optar por não comunicar dados de emissões com base nas percentagens constantes no anexo II-C, a fim de que essas emissões sejam calculadas pela autoridade competente. Este cálculo deve ter em conta os valores do instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado pela Comissão e alimentado pelo Eurocontrol com os dados do seu serviço de assistência do RCLE. A autoridade competente deve comunicar todos esses cálculos à Comissão. **O operador deve ser informado do resultado dos cálculos efetuados pela autoridade competente e dos cálculos** das emissões efetuados nestas circunstâncias devem ser considerados como emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º, 14.º e 28.º-A.

Alteração 22

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

6-A. A Comissão informa regularmente o Parlamento Europeu e o Conselho sobre o progresso das negociações na ICAO e

com os países terceiros.

Alteração 23

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão

7. Na sequência da Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre as ações de implementação da medida baseada no mercado global aplicável às emissões a partir de 2020, juntamente com as propostas adequadas.

Alteração

7. Na sequência da Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre as ações de implementação da medida baseada no mercado global aplicável às emissões a partir de 2020, juntamente com as propostas adequadas. ***As propostas devem ser acompanhadas de avaliações de impacto detalhadas.***

Alteração 24

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 2003/87/CE

Artigo 28-A – n.º 7 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Caso não venha a ser aplicável uma medida global ***a partir de 2020***, o relatório deve analisar o âmbito adequado da cobertura de emissões decorrentes de atividades com origem e destino em países fora do EEE ***a partir de 2020*** se continuar a não ser adotada uma tal medida global. No seu relatório, a Comissão deve também analisar soluções para outras questões que possam surgir na aplicação dos n.ºs 1 a 4, preservando simultaneamente a igualdade de tratamento de todos os operadores na mesma rota.

Alteração

Caso não venha a ser aplicável uma medida global, o relatório deve analisar o âmbito adequado da cobertura de emissões decorrentes de atividades com origem e destino em países fora do EEE se continuar a não ser adotada uma tal medida global. No seu relatório, a Comissão deve também analisar soluções para outras questões que possam surgir na aplicação dos n.ºs 1 a 4, preservando simultaneamente a igualdade de tratamento de todos os operadores na mesma rota.

Alteração 25

Proposta de diretiva Anexo II-C – último parágrafo

Texto da Comissão

Alteração

A percentagem de emissões a que se refere o artigo 28.º-A relativa a voos que operem com origem e destino numa região ultraperiférica deve também ser calculada de acordo com o quadro a seguir apresentado, que deve ser preenchido antes da adoção com as percentagens resultantes mutatis mutandis da aplicação da mesma fórmula, com base nos melhores dados disponíveis, incluindo a assistência do Eurocontrol.

Alteração 26

Proposta de diretiva Anexo II-C – novas linhas

Texto da Comissão

Alteração

Acrescentar linhas para: Guadalupe, Guiana Francesa, Martinica, Reunião, São Bartolomeu, São Martinho, Açores, Madeira e Ilhas Canárias.

PROCESSO

Título	Alteração da Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global
Referências	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 24.10.2013
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	TRAN 24.10.2013
Relator(a) de parecer Data de designação	Mathieu Grosch 4.11.2013
Exame em comissão	16.12.2013 20.1.2014
Data de aprovação	21.1.2014
Resultado da votação final	+: 31 -: 6 0: 4
Deputados presentes no momento da votação final	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
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool

PROCESSO

Título	Alteração da Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global	
Referências	COM(2013) 0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Data de apresentação ao PE	16.10.2013	
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	BENVI 24.10.2013	
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	ITRE 24.10.2013	TRAN 24.10.2013
Relator(es) Data de designação	Peter Liese 17.10.2013	
Exame em comissão	17.12.2013	23.1.2014
Data de aprovação	30.1.2014	
Resultado da votação final	+: 41 -: 7 0: 6	
Deputados presentes no momento da votação final	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	
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	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	
Suplente(s) (nº 2 do art. 187º) presente(s) no momento da votação final	Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
Data de entrega	31.1.2014	