

4.4 Insuficiência de incentivos para utilizações menores

4.4.1 O artigo 49.º oferece, entre outros, aos utilizadores e organizações profissionais, a possibilidade de solicitarem o alargamento da autorização de um produto fitofarmacêutico para utilizações menores. Este artigo insta ainda os Estados-Membros a elaborarem uma lista de utilizações menores.

4.4.2 O CESE congratula-se com o artigo, mas constata que este não incentiva suficientemente os detentores de autorizações a alargarem-nas para utilizações menores.

4.4.3 O CESE propõe atribuir um bónus, sob a forma de prolongamento do período de protecção de dados aos detentores de autorizações, se forem os primeiros, após a autorização, a solicitarem vários alargamentos para utilizações menores.

4.4.4 O CESE propõe que a Comissão Europeia disponibilize uma lista central europeia de utilizações menores que poderá ser consultada pelos Estados-Membros, em substituição da lista por Estado-Membro referida no n.º6 do artigo 49.º.

4.5 Informação

4.5.1 O regulamento prevê a eventual obrigação de informar os vizinhos que correm o risco de exposição a dispersão de pulverizados antes de o produto ser utilizado e que tenham solicitado ser informados (artigo 30.º).

4.5.2 O CESE considera positiva a transparência no que se refere à aplicação de produtos fitofarmacêuticos mas que a obrigação de informação proposta prejudica a confiança na legislação aplicável à colocação de produtos fitofarmacêuticos no mercado. Trata-se da aplicação de produtos considerados seguros, e a obrigação de informar pode dar a entender o contrário.

4.5.3 O CESE é ainda da opinião de que a aplicação deste artigo não assegura a compreensão mútua entre os utilizadores e os seus vizinhos, podendo prejudicar justamente a coesão social nas comunidades rurais, uma vez que a obrigação de informar pode transmitir a ideia de que são utilizados produtos não seguros. Por conseguinte, esta disposição é contraproducente.

Bruxelas, 31 de Maio de 2007.

O Presidente

do Comité Económico e Social Europeu

Dimitris DIMITRIADIS

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2003/87/CE de modo a incluir as actividades da aviação no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade»

COM(2006) 818 final — 2006/0304 (COD)

(2007/C 175/13)

Em 8 de Fevereiro de 2007, o Conselho decidiu, nos termos do n.º 1 do artigo 175.º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

A Secção Especializada de Agricultura, Desenvolvimento Rural e Ambiente, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 8 de Maio de 2007, sendo relator R. ADAMS.

Na 436.ª reunião plenária de 30-31 de Maio de 2007 (sessão de 31 de Maio), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 50 votos a favor, 8 contra e 4 abstenções o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 O Comité congratula-se com a proposta de directiva que adopta uma perspectiva cuidadosamente ponderada e pragmática para moderar e compensar o crescimento rápido do volume das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) produzidos pelo sector da aviação.

1.2 A integração do sector da aviação no regime europeu de comércio de licenças de emissão de GEE (ETS) implica um potencial reforço e consolidação deste regime enquanto modelo de referência no combate às emissões de CO₂ ao nível mundial.

1.3 A proposta de directiva é realista na medida em que reconhece a força das pressões políticas, económicas e dos consumidores para que continue o desenvolvimento das viagens

e dos transportes aéreos, ao mesmo tempo que recorre ao mecanismo de mercado do regime ETS para compensar um dos principais impactos externos negativos do sector da aviação.

1.4 Contudo, a proposta é vulnerável na medida em que é tributária do ETS, regime este que foi criticado por várias partes interessadas, que ainda não deu as suas provas e que, por seu turno, depende de uma atribuição justa das licenças de emissão de CO₂, de investimentos imaginativos e inovadores na redução de CO₂ e da aplicação dos planos nacionais de atribuição (PNA) por parte dos Estados-Membros.

1.5 O CESE congratula-se com o facto de o regime abranger todos os voos que cheguem ou partam de um aeroporto da Comunidade a partir de 2012, mas considera que a data de entrada em vigor deveria ser 2011 para os operadores europeus.

1.6 É de notar que a directiva autoriza a introdução do regime de créditos de projectos «externos» e flexíveis obtidos no âmbito da Implementação Conjunta (IC) ou do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL) do Protocolo de Quioto. O apoio à redução do carbono, aos programas certificados de energias renováveis/eficiência energética nos países em desenvolvimento é positivo na condição de se manterem auditorias rigorosas.

1.7 O Comité reconhece que se trata de uma questão complexa, mas considera que a proposta é de certo modo opaca e não explica claramente as vantagens que comporta. A proposta lança um apelo, com diversas modalidades e a vários níveis, à UE em geral, aos Estados-Membros, aos diferentes sectores económicos e à população. Deve ser sublinhado em particular o potencial positivo da directiva para apoiar e reforçar o ETS. O Comité nota igualmente que será necessário um apoio activo e complementar por parte de outros serviços da Comissão, designadamente dos serviços responsáveis pelos transportes, pela energia e pela investigação.

1.8 Assim sendo, o CESE recomenda o seguinte:

1.8.1 A inclusão do sector da aviação no ETS é vista como uma oportunidade para rever o regime, corrigir os erros existentes e reforçar os pontos fracos, de modo a permitir o desenvolvimento de um verdadeiro mercado eficaz de comércio de carbono, que constitui um elemento essencial que sustenta o empenho da UE numa redução de 20 % das suas emissões de CO₂ até 2020.

1.8.2 Deveria ser reduzido o limite de emissões proposto, para obrigar o sector da aviação a proceder a adaptações mais comparáveis com outros sectores já abrangidos pelo ETS.

1.8.3 Deveria ser eliminada ou sensivelmente reduzida a proposta de atribuição a título gratuito de licenças aos operadores, exigindo que todas as licenças, ou a maioria, sejam vendidas em hasta pública.

1.8.4 Convém aplicar um limite comum à aquisição de créditos obtidos no âmbito dos mecanismos de IC/MDL para garantir que grande parte das reduções de emissões tenha lugar na UE.

1.8.5 É necessário prever com antecedência as modalidades com que o impacto da directiva será apresentado ao público. Esta iniciativa não só sensibilizará mais a população para o impacto da aviação nas alterações climáticas, como também deverá incentivar uma maior abertura quanto às implicações financeiras do regime para os clientes e operadores, minimizando o risco de benefícios excepcionais.

1.8.6 Os Estados-Membros deveriam voluntariamente suprimir essas emissões para os voos de Chefes de Estado, Chefes de Governo ou Ministros, actualmente isentos por motivos administrativos (voos principalmente efectuados por unidades militares), de forma a darem o exemplo.

1.8.7 Também deve ser dada prioridade muito grande aos trabalhos complementares sobre as medidas de redução do carbono fora do âmbito do ETS. Destacam-se, nomeadamente, a eliminação dos entraves jurídicos que obstam às medidas fiscais e regulamentares, em particular sobre os combustíveis para aviões, a limitação das emissões de óxidos de azoto, a melhoria da gestão do tráfego aéreo e a investigação para melhorar a eficiência dos motores e das células.

2. Introdução

2.1 A aviação foi e continua a ser uma parte integrante e importante da economia mundial em expansão. Sob muitos aspectos, podemos afirmar que este sector tem sido um sucesso. Desde 1960, tem vindo a registar um crescimento médio anual de 9 %, ou seja, uma taxa superior ao crescimento do PIB mundial. Este crescimento mantém-se e, a confirmarem-se as tendências actuais, o tráfego aéreo duplicará até 2020.

2.2 Este sucesso causou inevitavelmente problemas, nomeadamente o crescimento dos aeroportos e o seu impacto no plano local, mas, no contexto das alterações climáticas, as atenções estão a concentrar-se cada vez mais no contributo do sector da aviação para o aquecimento global do planeta através dos gases com efeito de estufa e de outras emissões. O sector da aviação, enquanto sector de prestação de serviços, representa aproximadamente 0,6 % do valor acrescentado da UE em termos económicos, mas também é responsável por 3,4 % das emissões de GEE produzidas no território comunitário. As emissões produzidas pelo sector da aviação comunitário aumentaram 87 % desde 1990, enquanto que as emissões totais de GEE provenientes de todas as fontes diminuíram 3 % durante o mesmo período.

2.3 Historicamente, os voos internacionais foram isentos de taxas sobre os combustíveis e não estão abrangidos pelos objetivos do Protocolo de Quioto. Tendo em conta o longo período de utilização das aeronaves e as possibilidades de melhorar a sua eficiência técnica e operacional, o crescimento da aviação implicará um aumento das emissões de GEE produzidas por este sector, o que compromete os esforços envidados noutros sectores em que estão a ser efectuadas reduções. Embora, em termos gerais, o sector da aviação tenha sido objecto de consideráveis melhorias em matéria de regulamentação, coordenação e aplicação em termos de segurança, tem sido difícil obter um consenso internacional sobre as questões ambientais susceptíveis de ter impacto igualmente no plano comercial.

2.4 Há já algum tempo que a Comissão Europeia tem estado a procurar incentivar ou impor uma redução das emissões de GEE provenientes do sector da aviação. Em 2005, a Comissão Europeia adoptou uma comunicação intitulada «*Reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas*»⁽¹⁾. Em Abril de 2006, o CESE concluiu, no seu parecer sobre esta comunicação⁽²⁾, que era necessário adoptar medidas políticas adicionais para controlar o impacto da aviação nas alterações climáticas e recomendou, *inter alia*, que o sector da aviação fosse incluído no regime europeu de comércio de licenças de emissão. O Conselho de Ministros do Ambiente, o Conselho Europeu e o Parlamento Europeu adoptaram posições idênticas. A Comissão Europeia propõe agora uma directiva, que é abordada através do presente parecer, que inclui o sector da aviação no regime comunitário de comércio de licenças de emissão de GEE.

3. Síntese da proposta de directiva

3.1 Na introdução da proposta de directiva, refere-se que o aumento das emissões produzidas pela aviação poderá neutralizar, até 2012, mais de um quarto do contributo ambiental da UE no quadro do Protocolo de Quioto. Parece difícil obter um consenso internacional sobre as medidas a adoptar neste domínio, mas a proposta de directiva pretende servir de modelo para acções deste tipo ao nível mundial, e constitui, até hoje, a única iniciativa que dá esta possibilidade.

3.2 A proposta em apreço altera a Directiva 2003/87/CE relativa ao comércio de licenças de emissões de GEE na UE, de modo a incluir o sector da aviação no regime comunitário. Numa avaliação de impacto que acompanha a proposta, conclui-se que, embora o comércio de licenças de emissões constitua a solução mais eficiente para reduzir o impacto do sector da aviação no clima, as medidas previstas na directiva terão apenas um pequeno efeito sobre o aumento previsto da procura e, por conseguinte, sobre o volume de emissões⁽³⁾. Depreende-se, por conseguinte, que esta proposta não tem como objectivo limitar o crescimento do sector da aviação *per se*, mas antes garantir que uma parte dos seus efeitos negativos sobre o ambiente sejam compensados por acções realizadas principalmente noutros sectores económicos.

3.3 Actualmente, o regime comunitário do ETS⁽⁴⁾ abrange cerca de 12.000 instalações industriais de elevada densidade energética, que são responsáveis por 50 % das emissões totais de CO₂ na UE. A proposta prevê a atribuição às companhias aéreas de licenças comercializáveis que lhes permitam produzir certas quantidades de CO₂ ao ano, com um limite global estabelecido com base na média anual das emissões produzidas pelo sector da aviação durante o período de 2004-2006. Os operadores poderão vender os eventuais direitos excedentários ou adquirir direitos suplementares no mercado do ETS, por exemplo, de instalações industriais que reduziram as suas emissões ou de projectos de energia limpa em países terceiros ao abrigo dos mecanismos do Protocolo de Quioto.

3.4 A directiva proposta abrangerá as emissões dos voos comunitários internos a partir de 2011 e de todos os voos internacionais a partir de 2012. Isto aplicar-se-á tanto aos operadores de aeronaves comunitários, como aos estrangeiros. Segundo as estimativas, a proposta poderá comportar, até 2020, um aumento entre 1,8 e 9€ do preço de um bilhete de ida e volta dentro da Europa, e um aumento superior para os voos de longo curso, por exemplo, entre 8 e 40€ para um bilhete de ida e volta para Nova Iorque. O impacto muito modesto deste aumento num sector da aviação muito elástico em termos de preços é motivo suficiente para que se considere que o regime terá pouca incidência no crescimento.

3.5 É de notar que a Comissão reconhece que a inclusão do sector da aviação no ETS constitui apenas uma das medidas possíveis a adoptar no plano internacional para lutar contra o impacto crescente das emissões do sector da aviação no clima. Propõe-se que sejam apresentadas propostas relativas às emissões de dióxido de azoto depois da realização de uma avaliação de impacto em 2008. A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) também tenciona apresentar propostas complementares na sua assembleia de Setembro de 2007, embora haja indícios que apontam para uma intensificação de pressões no sentido de enfraquecer e dificultar a iniciativa da UE.

4. Observações na generalidade

4.1 O CESE congratula-se com o facto de a inclusão do sector da aviação no ETS constituir o primeiro passo, ao nível internacional, para que os transportes aéreos paguem uma parte dos custos ambientais que têm sido externalizados desde o seu advento. É igualmente bem-vinda a inclusão de operadores não pertencentes à UE. Além disso, com base no regime proposto, as aeronaves menos económicas em termos de consumo de combustível devem utilizar mais direitos de emissão, o que constitui um pequeno estímulo à melhoria da eficiência técnica e operacional. Como as companhias aéreas de baixos custos têm um coeficiente de carga 10 % mais elevado em média do que as transportadoras «clássicas», a proposta também terá um impacto ligeiramente inferior nas transportadoras de baixos custos, ao mesmo tempo que incentiva a venda com desconto dos lugares vagos por todas as companhias aéreas.

⁽¹⁾ COM(2005) 459 final, de 27.9.2005.

⁽²⁾ NAT/299: O impacto da aviação nas alterações climáticas.

⁽³⁾ Resumo da Avaliação de Impacto, ponto 5.3.1.

⁽⁴⁾ Ver anexo I que inclui uma breve descrição do ETS.

4.2 O Comité reconhece que as medidas que se aplicam à eficiência das trajectórias de voo, aos combustíveis alternativos, a uma concepção técnica melhorada das aeronaves e a coeficientes de carga mais elevados contribuirão, cada uma à sua maneira, para reduzir o aumento das emissões de GEE. Todavia, a maior parte destas medidas já foi aplicada de forma activa no sector da aviação desde 1990, e mesmo assim, neste período, as emissões aumentaram mais de 85 %, um valor que continua a subir devido ao aumento sensível do número de passageiros e de cargas transportados.

4.3 A presente directiva propõe combater o contributo cada vez maior do sector da aviação para as alterações climáticas através da sua inclusão no ETS. Este regime constitui o único mecanismo internacional de regulação e de compensação das emissões de CO₂ ligado ao mercado e em grande escala, mas teve consideráveis problemas iniciais durante a sua fase de experimentação que termina em 2007. Estes problemas resultaram principalmente de uma atribuição excessiva de licenças de emissão pelos Estados-Membros. Para que o ETS comunitário atinja o seu objectivo de ser um instrumento de mercado capaz de reduzir as emissões de CO₂, é essencial que a Comissão, apoiada por todos os Estados-Membros, se mostre determinada a estabelecer e a aplicar as licenças de emissão de CO₂ e a fazê-las cumprir.

4.4 Na prática, a inclusão do sector da aviação poderá ser muito benéfica para o regime ETS. O sector da aviação é menos sensível aos preços do que a maioria das indústrias de transformação e de produção de energia, que são actualmente responsáveis pela maioria das emissões de CO₂. À medida que aumenta (inevitavelmente) a percentagem das emissões de CO₂ produzida pelo sector da aviação, entra uma quantidade significativa de novos fundos no regime do ETS, proporcionando investimentos para realizar economias de carbono suplementares noutros sectores. Embora o sector da aviação disponha de uma margem de manobra limitada para realizar estas economias, poderá contudo constituir um vector de fundos, permitindo assim que outros sectores as realizem.

4.5 Por exemplo, a Comissão prevê que a directiva conduzirá a uma redução líquida de 183 milhões de toneladas métricas de CO₂ até 2020, em comparação com um cenário baseado no *status quo*. Qualquer estimativa do preço do carbono durante este período seria imprecisa e dependeria do regime de atribuição das licenças; mas se o sector da aviação adquirisse 100 milhões de toneladas de carbono durante este período a um preço médio de 30€, em princípio seriam injectados 3 mil milhões de euros na redução do CO₂.

4.6 Em 2007, o CESE lançou um vasto programa destinado a estimular as acções e as melhores práticas da sociedade civil em matéria de alterações climáticas, de que é parte integrante a limitação de ulteriores contributos para o aumento das emissões de GEE. Embora o Comité reconheça que, de um ponto de vista pragmático, a proposta em apreço constitui a melhor abordagem possível para integrar o sector da aviação numa estratégia de redução do carbono, sublinha todavia que a directiva proposta não fará praticamente nada para reduzir o aumento

cada vez maior das emissões de GEE produzidas pelo sector dos transportes aéreos. Esta situação cria um grande problema de «apresentação». O sector da aviação já é a fonte de emissões de GEE que regista o maior crescimento na Europa, e a directiva cede perante a insistência deste sector no crescimento, sem impor limites às suas emissões. A população deverá compreender que a directiva pode mobilizar consideráveis recursos, que serão utilizados em compensação para reduzir as emissões de CO₂.

5. Observações na especialidade

5.1 A proposta de directiva utiliza uma terminologia inexacta quando afirma que o seu objectivo consiste em reduzir de modo significativo as emissões produzidas pelo sector. Na medida em que as companhias aéreas podem adquirir licenças a preços de «mercado» para cobrir as emissões que ultrapassam o limite autorizado, será mínimo o impacto na redução dos GEE produzidos pelo sector da aviação. Segundo estimativas, estaríamos perante uma redução líquida de 3 % até 2020, o que equivale a menos de um ano de crescimento das emissões de GEE produzidas pelo sector da aviação. Com base nos dados apresentados pela própria Comissão, o ligeiro aumento dos preços dos bilhetes terá um impacto insignificante na procura do transporte aéreo.

5.2 Ao distribuir gratuitamente às companhias aéreas a grande maioria das licenças iniciais e ao consentir aquisições suplementares no âmbito do regime geral do ETS (que é aberto e não fechado, por exemplo aos transportes aéreos ou aos transportes em geral), a Comissão aceita o *status quo* e faz pouco para influir no crescimento contínuo e rápido de um sector de aviação que produz emissões de GEE. O nó da questão, todavia, é que actualmente estas restrições são política e economicamente inaceitáveis. Para fazer avançar as coisas, a Comissão calculou que a integração da aviação no ETS estimulará não só a eficácia interna em termos de redução do carbono, mas também comportará, graças à compensação do aumento das emissões de CO₂ produzidas pelo sector da aviação por reduções noutros sectores, um verdadeiro estímulo para o mercado e financiamento para a investigação e novas aplicações destinadas a reduzir as emissões de CO₂ noutros sectores.

5.3 A Comissão observa que, num sistema «fechado» de comércio de licenças, isto é limitado exclusivamente ao sector da aviação, o preço das licenças seria compreendido entre 114 e 325€ por tonelada, em vez dos 30€ previstos. Um sistema fechado deste tipo implicaria, com toda a probabilidade, um aumento entre 8 e 30€ dos preços dos bilhetes dos voos de curta distância. Embora se possa considerar que isto seria uma maneira mais realista de influenciar a procura, de promover um consumo eficaz dos combustíveis e de fomentar a investigação para reduzir ao mínimo as emissões, é improvável que seja apoiada ao nível comunitário, na medida em que está comprovada a existência de prioridades divergentes em matéria de transportes. Um sistema fechado ou limitado ao sector dos transportes tornaria um acordo global ainda mais improvável.

5.4 Na proposta de directiva, a Comissão reconheceu a óptima análise realizada, segundo a qual as emissões das aeronaves são duas a quatro vezes mais nocivas para o clima do que as emissões produzidas por outros sectores, mas decidiu não ter em conta esta análise ⁽⁹⁾. (Isto deve-se, em grande parte, ao facto de a maior parte das emissões serem produzidas na estratosfera e aos efeitos das emissões que não comportam CO₂, nomeadamente os rastos de condensação e os óxidos de azoto). Urge, por conseguinte, adoptar iniciativas complementares para reduzir ou compensar as emissões de óxidos de azoto.

5.5 As companhias aéreas já beneficiam de isenção de tributação sobre os combustíveis para a aviação e a distribuição a título gratuito das licenças iniciais de emissão de carbono aumentará ainda mais as vantagens que os Estados lhes conferem em relação com os outros sectores dos transportes. Há o risco de que os operadores se sirvam da introdução do regime ETS para procederem a um aumento geral dos preços. Se a Comissão apresentar claramente ao público o impacto financeiro real do regime nos custos do sector, poderiam ser reduzidos os riscos de benefícios injustificados.

5.6 Além disso, há que analisar de maneira mais ponderada as «isenções» propostas na directiva. Por exemplo, a isenção dos voos destinados aos Chefes de Estado, aos Chefes de Governo e aos Ministros é particularmente inadequada na medida em que este grupo deve dar um bom exemplo. Embora haja motivos para esta isenção, (voos principalmente efectuados pelas unidades militares), deveriam os Estados-Membros voluntariamente suprimi-las, como alguns já o fizeram.

Bruxelas, 31 de Maio de 2007.

5.7 Tendo em conta que a Comissão optou por um sistema complementar aberto, não parece justificar-se o facto de não ter alinhado mais o período de referência do sistema com o do compromisso assumido actualmente pela UE para a primeira fase do Protocolo de Quioto (redução de 8 % entre 2008 e 2012 em relação aos níveis de 1990) e o dos futuros compromissos (por exemplo, redução de 30 % até 2020 em relação aos níveis de 1990). A escolha do ano de 2005 como base de referência já concede ao sector um «ponto de partida» cerca de 100 % superior ao previsto no Protocolo de Quioto. Sem dúvida, tendo em conta que o sector da aviação foi o primeiro sector dos transportes introduzido no regime ETS comunitário, é justo que as atribuições iniciais sejam regidas pelos mesmos princípios estabelecidos no referido regime.

5.8 A presente directiva provavelmente não terá um impacto significativo na redução do aumento das emissões totais produzidas pelo sector da aviação. Contudo, o facto de poder estabilizar as emissões líquidas de CO₂ graças ao regime ETS e de libertar, por este meio, recursos financeiros para reduções suplementares justifica em grande parte os custos e as complexidades administrativas da sua aplicação. A proposta de directiva não se limita a oferecer uma simples cobertura ambiental ao sector da aviação, mas poderá sensibilizar o público de modo mais positivo, proporcionar novos recursos consideráveis para reduzir o carbono e constituir um método para internalizar os custos ambientais externos, que até agora o sector da aviação teve a possibilidade de ignorar.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁹⁾ Resumo para os órgãos de decisão do IPCC 2007, *The science of climate change* (A ciência das alterações climáticas)
<http://www.ipcc.ch/pub/sarsum1.htm>.

ANEXO I

ao Parecer do Comité

As seguintes propostas de alteração foram rejeitadas pela assembleia, no entanto tiveram a aprovação de mais de um quarto dos sufrágios:

Ponto 1.8.2

Alterar como segue:

- 1.8.2 ~~Deveria ser reduzido o~~ O limite de emissões proposto deveria ser comparável, ~~para obrigar o sector da aviação a proceder a adaptações mais comparáveis com outros sectores já abrangidos pelo pelo ETS comunitário.~~

Resultado da votação

Votos a favor: 18

Votos contra: 33

Abstenções: 9

Ponto 1.8.3

Alterar como segue:

- 1.8.3 ~~Deveria ser eliminada ou sensivelmente reduzida a~~ A proposta de atribuição a título gratuito de licenças aos operadores, ~~exigindo que todas as licenças, ou a maioria, sejam vendidas em hasta pública.~~ deveria ser estabelecida de acordo com as regras e os documentos de orientação do regime ETS da UE.

Resultado da votação

Votos a favor: 13

Votos contra: 24

Abstenções: 6

ANEXO II

Em 2005, a União Europeia estabeleceu um mercado pan-europeu para as emissões de dióxido de carbono para as grandes indústrias responsáveis pela emissão de gases com efeito de estufa. Este regime é o precursor de um mecanismo semelhante que, a partir de 2008, empenhará os seus signatários no quadro do Protocolo de Quioto. O objectivo do regime ETS da UE é preparar as nações europeias para Quioto.

Este regime baseia-se na atribuição de licenças de emissão de gases com efeito de estufa (licenças da UE) a determinados sectores industriais através dos planos nacionais de atribuição (PNA) sob a supervisão da Comissão Europeia, licenças estas que são comercializáveis. A primeira fase do regime ETS da UE abrange o período 2005-2007, enquanto que a segunda fase coincide com o primeiro período de compromisso do Protocolo de Quioto, entre 2008 e 2012.

A primeira fase do regime ETS da UE abrange 7 300 empresas e 12 000 instalações nos sectores da indústria pesada da UE, nomeadamente as unidades de produção de energia, as refinarias de petróleo, os produtores de ferro e aço, a indústria do papel e da pasta de papel, bem como os produtores de cimento, vidro, cal, tijolos e cerâmica.

O regime ETS impõe limites anuais a respeitar em termos de emissões de dióxido de carbono (CO₂) a cada país da UE, em função dos quais cada país distribui as suas licenças às empresas cujas instalações e unidades de produção são as principais responsáveis pelas emissões de dióxido de carbono: unidades de produção de energia, fabricantes de materiais de construção e outras empresas da indústria pesada.

Cada licença da UE autoriza o seu detentor a emitir uma tonelada de dióxido de carbono. As empresas que não utilizam todas as suas licenças, ou seja, que produzem menos emissões do que têm o direito de produzir, podem vendê-las. As empresas que ultrapassam os seus limites de emissão devem compensar as emissões excedentárias através da aquisição de licenças de emissão comunitárias ou pagar uma multa de 40€ por tonelada.

Para garantir a gestão do comércio das licenças e confirmar quem são os seus detentores, o regime ETS prevê que cada Estado-Membro estabeleça um registo nacional das licenças de emissão, que inclua os dados relevantes sobre todas as empresas que participam no regime.

O mercado funciona através de intermediários e de praças electrónicas, através dos quais as licenças comunitárias são quotidianamente compradas e vendidas. Os intercâmbios concentram-se sobretudo nos contratos a prazo (*forward contracts*) de licenças comunitárias, ou seja, de licenças de emissão com uma data futura, que corresponde ao final do ano a que se refere a licença em causa.