

4.4 Insuficiența stimulentei pentru utilizările minore

4.4.1 Articolul 49 oferă posibilitatea, în special utilizatorilor profesionali și organizațiilor profesionale, să solicite o extindere a omologării unui produs fitosanitar pentru utilizări minore. Acesta invită, de asemenea, statele membre să mențină o listă actualizată a utilizărilor minore.

4.4.2 CESE apreciază acest articol, dar constată că nu propune suficiente stimulente pentru deținătorii unei autorizații pentru a-i determina să facă eforturi în vederea obținerii de extinderi ale utilizărilor minore.

4.4.3 CESE propune acordarea unui bonus deținătorilor unei autorizații sub forma unei prelungiri a perioadei de protecție a datelor atunci când aceștia sunt primii, după emiterea autorizației, care cer mai multe extinderi ale utilizărilor minore.

4.4.4 CESE propune ca, în locul listei elaborate de fiecare stat membru în conformitate cu articolul 49 alineatul (6), Comisia să alcătuiască și să mențină o listă centrală europeană a utilizărilor minore, care să poată fi consultată de statele membre.

4.5 Informarea

4.5.1 Regulamentul prevede o eventuală obligație de a informa orice vecin care poate fi expus la deriva pulverizării și care a solicitat să fie informat (articolul 30), înaintea utilizării produsului.

4.5.2 CESE estimează că este bine să se dovedească transparență în aplicarea produselor fitosanitare, dar că obligația de informare propusă subminează încrederea în legislația subiacentă introducerii pe piață a acestor produse. Este vorba despre utilizarea unor produse considerate sigure, în vreme ce obligația de informare poate lăsa să se înțeleagă că lucrurile nu stau chiar așa.

4.5.3 În opinia CESE, punerea în aplicare a acestui articol nu asigură înțelegerea reciprocă între utilizatori și vecini, ci, dimpotrivă, poate duce la distrugerea coeziunii sociale din comunitățile rurale, obligația de informare putând crea impresia că produsele utilizate nu sunt sigure. Această dispoziție se dovedește, în consecință, contraproductivă.

Bruxelles, 31 mai 2007.

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității

COM(2006) 818 final — 2006/0304 (COD)

(2007/C 175/13)

La 8 februarie 2007, Consiliul, în conformitate cu articolul 175 alineatul (1) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la propunerea sus-menționată.

Secțiunea pentru agricultură, dezvoltare rurală și protecția mediului, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 8 mai 2007. Raportor: dl Adams.

În cea de a 436-a sesiune plenară, care a avut loc la 30 și 31 mai 2007 (ședința din 31 mai 2007), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 50 voturi pentru, 8 voturi împotriva și 4 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul salută directiva propusă, care prezintă o abordare pragmatică și cântărită atent privind moderarea și compensarea creșterii rapide a volumului gazelor cu efect de seră emise de industria aeronautică.

1.2 Prin includerea sectorului aviației în Sistemul european de comercializare a cotelor de emisii (ETS), sistemul însuși

devine în mod potențial mai puternic și consolidat, ca model de referință pentru lupta împotriva emisiilor de CO₂ la nivel global.

1.3 Propunerea este realistă. Recunoaște existența unor presiuni puternice de natură politică, economică și din partea consumatorilor în vederea continuării dezvoltării călătoriilor cu

avionul și a transportului aerian, utilizând totodată mecanismul de piață al ETS pentru a compensa unul din principalele impacturi externe negative ale industriei aeronautice.

1.4 Cu toate acestea, propunerea are puncte slabe. Viitorul acesteia este legat de ETS, un sistem criticat de mulți factori interesați, sistem care trebuie să-și dovedească eficacitatea și care, la rândul său, depinde de o alocare echitabilă a cotelor de CO₂, de investiții în soluții creative și inovatoare de reducere a nivelului de CO₂, precum și de punerea în aplicare a planurilor de alocare la nivel național de către statele membre.

1.5 CESE salută includerea în sistem a tuturor zborurilor înspre și dinspre Europa în 2012, dar consideră că anul de încerpere pentru operatorii europeni ar trebui să fie 2011.

1.6 Se observă că directiva permite includerea în sistem a creditelor flexibile de proiecte „externe” din cadrul mecanismului de punere în aplicare comună sau al mecanismului de dezvoltare nepoluantă (JI/CDM) prevăzute în Protocolul de la Kyoto. Sprijinul acordat pentru reducerea emisiilor de carbon, sistemelor autorizate pentru energii regenerabile/eficiență energetică în țările în curs de dezvoltare este pozitiv, cu condiția să se mențină un sistem strict de audit.

1.7 Comitetul recunoaște că această chestiune este complexă, dar este de părere că propunerea este destul de opacă și nu reușește să explice clar avantajele pe care le oferă. Propunerea face apel, în diferite moduri și la diferite niveluri, la UE în ansamblul ei, la fiecare stat membru, la diferitele sectoare ale industriei și la populație. Trebuie subliniat în special potențialul pozitiv al directivei de a susține și întări ETS. Comitetul consideră, de asemenea, că va fi necesar un sprijin activ și complementar din partea altor servicii ale Comisiei, în special din partea celor responsabile de transporturi, energie și cercetare.

1.8 Prin urmare, CESE recomandă următoarele:

1.8.1 Includerea aviației în ETS să fie utilizată ca o ocazie de a revizui acest sistem, de a corecta greșelile existente și de a întări aspectele slabe pentru a permite dezvoltarea unei adevărate piețe eficiente de comercializare a carbonului — un element esențial în sprijinirea angajamentului UE de reducere a emisiilor de CO₂ cu 20 % până în 2020.

1.8.2 Valoarea maximă propusă a emisiilor să fie redusă la un nivel care să oblige aviația să opereze modificări mai aproape de nivelurile cerute în alte sectoare care sunt deja în sistemul ETS.

1.8.3 Alocarea gratuită a cotelor operatorilor ar trebui eliminată sau redusă semnificativ, iar comercializarea tuturor cotelor sau a majorității acestora ar trebui să se facă prin licitație.

1.8.4 Pentru a asigura că o proporție ridicată din reducerea de emisii are loc pe teritoriul UE, să se aplice o limită comună pentru achizițiile de credite din sistemele JI/CDM.

1.8.5 Să fie avută în vedere o planificare din timp a modului în care efectele directivei vor fi prezentate publicului. Aceasta va contribui nu numai la creșterea sensibilizării în ce privește impactul aviației asupra schimbărilor climatice, ci și la încurajarea transparenței privind implicațiile financiare ale sistemului pentru clienți și operatori și la minimizarea riscului de a se înregistra profituri nejustificate.

1.8.6 Statelor membre ar trebui să li se ceară ca în mod voluntar să compenseze emisiile zborurilor șefilor de stat, șefilor de guvern și miniștrilor, care sunt la ora actuală scutite din motive administrative (zborurile operate, în general, de unități militare), pentru a da un exemplu pozitiv.

1.8.7 De asemenea, cea mai mare prioritate ar trebui acordată continuării lucrului la măsurile de reducere a emisiilor de carbon, altele decât cele prevăzute în ETS. Acestea includ eliminarea obstacolelor juridice la măsurile de impozitare și reglementare, în special pentru carburantul pentru aeronave; limitarea emisiilor de oxizi de azot; îmbunătățirea gestionării traficului aerian și cercetarea privind o eficiență crescută a motoarelor și fuzelajelor.

2. Introducere

2.1 Aviația a fost și rămâne o parte importantă și integrantă a economiei globale în creștere. Sub multe aspecte, dezvoltarea aviației reprezintă un succes. Din 1960, aviația a crescut în fiecare an în medie cu 9 %, ceea ce reprezintă o rată anuală de creștere de 2,4 ori mai mare decât rata de creștere globală a PIB-ului. Această creștere continuă, iar dacă se mențin tendințele actuale, volumul transportului aerian se va dubla până în 2020.

2.2 Acest succes a creat în mod inevitabil probleme, cum sunt dezvoltarea aeroporturilor și impactul local al acestora, dar, în contextul schimbărilor climatice, atenția se îndreaptă din ce în ce mai mult spre modul în care aviația, prin emisiile de gaze cu efect de seră și alte emisii, contribuie la încălzirea climei. Industria aeronautică, ca sector de servicii, produce aproximativ 0,6 % din valoarea economică adăugată a UE, dar produce 3,4 % din emisiile de gaze cu efect de seră (GHG) ale UE. Emisiile produse de aviație în UE au crescut cu 87 % din 1990, în timp ce totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din toate sursele în UE au scăzut cu 3 % în aceeași perioadă.

2.3 Zborurile internaționale au fost în mod tradițional excluse de la aplicarea taxelor pe carburant și nu sunt cuprinse în obiectivele Protocolului de la Kyoto. Având în vedere ciclul de viață lung al aeronavelor și posibilitățile de creștere în continuare a eficienței tehnice și de exploatare, creșterea aviației înseamnă că acest sector va duce în continuare la creșterea emisiilor de gaze cu efect de seră, subminând eforturile făcute în alte sectoare în care au loc reduceri. Deși, în general, aviația a înregistrat îmbunătățiri importante în reglementarea, coordonarea și punerea în aplicare în materie de siguranță și securitate, este dificil să se ajungă la un acord internațional privind chestiunile legate de mediu, care pot să aibă și un impact asupra intereselor comerciale.

2.4 Comisia încearcă să găsească de mai mult timp o modalitate de încurajare sau de punere în aplicare a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră produse de aviație. În 2005 a adoptat Comunicarea „Reducerea impactului aviației asupra schimbărilor climatice”⁽¹⁾. În aprilie 2006, CESE, în avizul său privind această comunicare⁽²⁾, a ajuns la concluzia că sunt necesare măsuri suplimentare de politică în acest domeniu pentru a controla impactul aviației asupra schimbărilor climatice și a recomandat, între altele, includerea aviației în Sistemul european de comercializare a cotelor de emisii. Poziții similare au adoptat și Consiliul de miniștri ai mediului, Consiliul European și Parlamentul European. Comisia a propus o nouă directivă — care face obiectul prezentului aviz — care include aviația în sistemul comunitar de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră.

3. Rezumatul propunerii de directivă

3.1 În introducerea la propunerea de directivă se menționează faptul că, până în 2012, creșterea emisiilor generate de aviație ar putea să anuleze cu mai mult de un sfert din contribuția Uniunii Europene pentru protecția mediului, în cadrul Protocolului de la Kyoto. Ajungerea la un acord la nivel internațional se dovedește dificilă, dar directiva propusă dorește să ofere un model de acțiune la nivel global și este singura inițiativă care oferă această posibilitate.

3.2 Prezenta propunere modifică directiva 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității pentru a include aviația în sistemul comunitar. Concluzia studiului de impact care însoțește propunerea este că, deși comercializarea drepturilor de emisii reprezintă soluția cea mai eficientă pentru reducerea impactului aviației asupra climei, impactul măsurilor ar avea „numai un efect redus asupra creșterii estimate a cererii” și, prin urmare, asupra volumului de emisii⁽³⁾. Deci trebuie să se înțeleagă că prezenta propunere nu urmărește limitarea dezvoltării aviației în sine, ci să se asigure că unele din consecințele negative ale aviației asupra mediului sunt compensate prin acțiuni în special în alte sectoare economice.

3.3 Sistemul actual ETS al UE⁽⁴⁾ acoperă aproximativ 12 000 de instalații industriale mari consumatoare de energie, care produc 50 % din totalul de CO₂ din UE. În urma propunerii, liniile aeriene vor primi cote de emisii comercializabile care le dau dreptul să emită anual un anumit nivel de CO₂, cu o valoare superioară definită pe baza nivelului mediu anual al emisiilor din industria aviației în cei trei ani din perioada 2004-2006. Operatorii pot comercializa surplusul de cote sau pot cumpăra cote suplimentare pe piața ETS, de exemplu de la instalațiile industriale care și-au redus emisiile sau de la proiectele de energie nepoluantă din țările terțe în cadrul mecanismelor Protocolului de la Kyoto.

3.4 Directiva propusă va cuprinde emisiile de la zborurile în interiorul UE începând din 2011 și toate zborurile înspre și dinspre aeroporturi UE începând din 2012. Directiva îi are în vedere atât pe operatorii de aeronave UE, cât și pe operatorii străini. Se estimează că, până în 2020, propunerea poate duce la creșterea costului unui bilet de avion dus-întors în interiorul Europei cu 1,8-9 EUR și cu mai mult pentru zborurile pe distanțe lungi, de exemplu cu 8-40 EUR pentru un bilet de avion dus-întors la New York. Impactul foarte redus al unei astfel de majorări asupra industriei aviației, caracterizată prin elasticitatea prețurilor, este motivul pentru care se consideră că influența sistemului asupra creșterii este limitată.

3.5 Trebuie remarcat că Comisia recunoaște că includerea aviației în ETS reprezintă doar una din măsurile posibile care trebuie luate la nivel internațional pentru a lupta împotriva impactului negativ în creștere asupra climei al emisiilor produse de aviație. Comisia sugerează prezentarea unor propuneri cu privire la emisiile de oxizi de azot, ca urmare a unui studiu de impact în 2008. Organizația Internațională a Aviației Civile (ICAO) intenționează, de asemenea, să facă propuneri în acest sens cu ocazia reuniunii sale care va avea loc în septembrie 2007, deși există anumite indicii cu privire la exercitarea unor presiuni pentru a slăbi și submina inițiativa UE.

4. Observații generale

4.1 CESE întâmpină cu satisfacție faptul că includerea aviației în sistemul ETS reprezintă primul pas, la nivel internațional, pentru a face ca transportul aerian să suporte o parte din costurile impactului asupra mediului, pe care le externalizează încă de la începutul său. Includerea operatorilor din afara UE este, de asemenea, binevenită. În plus, sistemul propus va impune ca aeronavele mai puțin eficiente din punctul de vedere al carburantului să folosească un permis de alocare mai mare, ca un stimulent modest în vederea creșterii eficienței tehnice și de exploatare. Deoarece companiile aeriene low-cost au în medie un factor de încărcare cu 10 % mai mare decât companiile tradiționale, propunerea va avea, de asemenea, un impact oarecum mai redus asupra companiilor aeriene low-cost și, în același timp, va încuraja toate companiile aeriene să vândă la preț redus ultimele locuri libere.

⁽¹⁾ COM(2005)459 final, 27.9.2005.

⁽²⁾ NAT/299 — Impactul aviației asupra schimbărilor climatice.

⁽³⁾ Rezumatul studiului de impact, la punctul 5.3.1.

⁽⁴⁾ A se vedea în anexa I o scurtă descriere a ETS.

4.2 Comitetul recunoaște că măsurile privind eficiența tipurilor de zbor, carburanții alternativi, designul îmbunătățit și factorii de încărcare mai mare vor avea o anumită contribuție la reducerea creșterii emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, majoritatea acestor măsuri au fost puse în aplicare în mod activ în aviație încă din 1990 și totuși în această perioadă emisiile au crescut cu mai mult de 85 % — o cifră care continuă să crească datorită creșterii semnificative a numărului de pasageri și a volumului de mărfuri transportat.

4.3 Această directivă propune abordarea problemei contribuției crescânde a sectorului aviației asupra schimbării climatice prin includerea acestuia în ETS. Sistemul ETS însuși furnizează singurul mecanism internațional de reglementare și compensare pe scară largă a emisiilor de CO₂, dar a întâmpinat inițial probleme deosebite în faza sa de probă, care se încheie în 2007. Aceasta s-a datorat, în mare parte, supraalocării cotelor de către statele membre. Pentru ca sistemul EU-ETS să-și atingă obiectivul de a fi un instrument al pieței care reduce emisiile de CO₂, este esențial ca Comisia, sprijinită de toate statele membre, să stabilească și să pună în aplicare cu fermitate cotele de CO₂ și să asigure respectarea acestor dispoziții.

4.4 În practică, includerea aviației ar putea fi un mare avantaj pentru ETS. Aviația este mai puțin sensibilă la preț decât majoritatea proceselor industriale și a industriilor generatoare de energie care sunt în momentul de față răspunzătoare de majoritatea emisiilor de CO₂. Pe măsură ce (în mod inevitabil) proporția emisiilor de CO₂ produse de aviație va crește, în ETS vor intra noi fonduri considerabile, reprezentând o sursă de investiții pentru economii de carbon suplimentare în alte sectoare. Deși aviația în sine are o capacitate limitată de a genera asemenea economii, ea poate constitui un vector pentru realizarea de fonduri care să dea posibilitatea altor industrii să realizeze aceste economii.

4.5 De exemplu, Comisia estimează că directiva va duce la o reducere netă a emisiilor de gaze cu efect de seră de 183 milioane tone de CO₂ până în 2020, comparativ cu situația actuală. O proiecție a prețului carbonului pentru această perioadă este imprecisă și depinde de un sistem de alocare fermă, dar, dacă sectorul aviației ar cumpăra 100 milioane de tone în această perioadă, la un preț mediu de 30 EUR, aceasta ar contribui, în principiu, cu 3 miliarde EUR la reducerea emisiilor de CO₂.

4.6 În 2007, CESE a început un program extins de încurajare a acțiunilor și a bunelor practici în societatea civilă, cu privire la schimbările climatice, program din care fac parte integrantă reducerea în continuare a emisiilor de gaze cu efect de seră. Deși Comitetul recunoaște că această propunere este, din punct de vedere practic, cea mai bună abordare a includerii aviației în strategia de reducere a carbonului, trebuie totuși să atragă atenția asupra faptului că directiva propusă nu va face practic nimic ca să limiteze creșterea continuă a emisiilor de gaze cu efect de seră

din sectorul transportului aerian. Acest fapt creează o problemă majoră de „prezentare”. Industria aeronautică reprezintă deja sursa de emisii de gaze cu efect de seră cu cea mai rapidă creștere în Europa, iar directiva este permisivă față de această industrie, ca urmare a insistențelor acesteia în direcția creșterii, fără să impună o limită a emisiilor. Publicul va trebui să înțeleagă că directiva poate mobiliza resurse considerabile, care vor fi utilizate pentru reduceri compensatorii de CO₂.

5. Observații specifice

5.1 În ceea ce privește atingerea obiectivului fixat de a reduce semnificativ emisiile din industrie, directiva propusă este inexactă din punct de vedere terminologic. Deoarece companiile aeriene pot cumpăra cote de emisii la cursul „pieței” pentru a compensa emisiile peste valoarea maximă alocată, efectul asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul aviației va fi minim, fiind estimat la o reducere netă posibilă de 3 % până în 2020, ceea ce reprezintă mai puțin decât creșterea pe un singur an a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din aviație. Din cifrele furnizate chiar de Comisie se poate vedea că o creștere a costului marginal în prețul biletelor de avion va avea un efect redus asupra cererii de călătorii cu avionul.

5.2 Prin atribuirea majorității cotelor de emisii inițiale cu titlu gratuit liniilor aeriene și permiterea cumpărării de cote de emisii peste limita superioară alocată în cadrul general al ETS (un sistem deschis, comparativ cu un sistem închis, pentru transportul aerian sau chiar pentru transport în ansamblu), Comisia acceptă *situația existentă* și acționează prea puțin pentru a limita creșterea continuă și rapidă a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul aviației. Dar esența problemei principale este faptul că o asemenea restricție este în prezent inacceptabilă din punct de vedere politic și economic. Pentru a progresa, Comisia a calculat că includerea aviației în sistemul ETS nu numai că va duce la o anumită eficiență internă a reducerii de carbon, ci și, prin compensarea creșterilor de CO₂ din aviație cu reduceri în alte sectoare, va avea ca efect stimularea pieței și finanțarea cercetării și noilor aplicații pentru reducerea CO₂ în alte sectoare.

5.3 Comisia observă că într-un sistem „închis” de comercializare a cotelor de emisii, adică numai în sectorul aviației, prețul cotei ar fi între 114-325 EUR, față de cel estimat de 30 EUR pe tonă. Un astfel de sistem închis ar putea avea ca efect creșterea prețului biletului de avion cu 8-30 EUR pentru un zbor pe distanțe scurte. Deși acest sistem ar putea fi considerat un mijloc mai realist de a stimula cererea și de a sprijini eficiența în materie de carburanți și cercetarea în vederea reducerii la minim a emisiilor, este improbabil ca acesta să fie susținut la nivelul UE în condițiile în care există priorități diferite în materie de transport. Un sistem închis sau un sistem „numai pentru transport” ar face și mai improbabilă realizarea unui acord global.

5.4 În propunerea de directivă, Comisia recunoaște aceasta, dar a decis să nu țină seama de analiza bine documentată care arată ca emisiile aeronavelor sunt de 2-4 ori mai dăunătoare pentru climă decât emisiile produse de alte industrii ⁽⁹⁾ (aceasta se datorează în mare parte faptului că majoritatea acestor emisii au loc în straturile superioare ale atmosferei, precum și efectelor emisiilor fără CO₂, cum sunt urmele de condensat și oxizii de azot). Trebuie luate măsuri complementare pentru reducerea sau compensarea emisiilor de oxizi de azot.

5.5 Companiile aeriene beneficiază deja de scutirea de impozit a carburantului pentru aeronave, iar atribuirea inițială a cotelor de emisii cu titlu gratuit va mări avantajele acordate de stat companiilor aeriene, în comparație cu alte sectoare de transport. Există riscul ca operatorii să folosească introducerea ETS pentru a proceda la o creștere generală a prețurilor. Dacă s-ar prezenta clar de către Comisie publicului impactul financiar real al sistemului asupra costurilor industriei, riscurile de profituri nejustificate ar putea fi reduse.

5.6 Este necesar să se reflecteze mai bine la „excepțiilor” propuse în directivă. De exemplu, exceptarea de la dispozițiile directivei prevăzută pentru zborurile șefilor de stat, șefilor de guvern și miniștrilor este în mod deosebit neavenită, deoarece acest grup ar trebui să dea un exemplu pozitiv. Deși există motive administrative pentru oferirea acestor scutiri (zborurile operate, în general, de unități militare), statelor membre ar trebui să li se solicite să compenseze aceste emisii în mod voluntar, decizie pe care unele state au luat-o deja.

5.7 Deoarece Comisia a optat pentru un sistem complementar deschis, nu pare să existe o justificare pentru a nu aduce valoarea de referință a sistemului mai aproape de angajamentul actual al UE pentru prima fază a Protocolului de la Kyoto (o reducere de 8 % între 2008-2012, față de nivelurile din 1990) și de angajamentele viitoare (de exemplu 30 % până în 2020 față de nivelurile din 1990). Opțiunea de a lua anul 2005 ca bază de referință permite deja sectorului să aibă un „punct de pornire” cu aproape 100 % mai ridicat decât cel din Protocolul de la Kyoto. Desigur, având în vedere faptul că aviația este primul sector de transport inclus în EU-ETS, este echitabil ca alocarea inițială să se efectueze pe aceleași principii ca și cele introduse în regulile EU-ETS.

5.8 Este puțin probabil ca prezenta directivă să reușească încetinirea semnificativă a creșterii emisiilor totale produse de aviație. Cu toate acestea, faptul că ar putea stabiliza emisiile nete de CO₂ prin ETS și, prin aceasta, ar furniza resurse pentru reduceri în continuare justifică în mare parte costul și complexitatea administrativă a punerii în aplicare a directivei. Directiva propusă nu oferă aviației numai o protecție din punctul de vedere al mediului, ci poate contribui în mod pozitiv la creșterea sensibilizării publicului, poate prezenta noi resurse semnificative de reducere a carbonului și poate prevedea o măsură pentru ca industria aviației să-și asume costurile privind protecția mediului, pe care până acum a putut să le ignore.

Bruxelles, 31 mai 2007.

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁹⁾ IPCC Summary for Policymakers 2007, The science of climate change (Știința schimbărilor climatice): <http://www.ipcc.ch/pub/sarsum1.htm>.

ANEXA I

la Avizul Comitetului

Următoarele amendamente au fost respinse de Adunare, dar au fost susținute de mai mult de o pătrime din voturile exprimate.

Punctul 1.8.2

Se modifică după cum urmează:

- 1.8.2 Valoarea maximă propusă a emisiilor este ~~redușă stabilită la un nivel care să oblige aviația să opereze modificări mai aproape de nivelurile cerute în alte sectoare care sunt deja în sistemul UE-ETS.~~ redușă stabilită la un nivel care să oblige aviația să opereze modificări mai aproape de nivelurile cerute în alte sectoare care sunt deja în sistemul UE-ETS.

Voturi

Pentru 18

Împotrivă 33

Abțineri 9

Punctul 1.8.3

Se modifică după cum urmează:

- 1.8.3 Alocarea gratuită propusă a cotelor operatorilor ar trebui eliminată sau redusă semnificativ, iar comercializarea tuturor cotelor sau a majorității acestora ar trebui să se facă prin licitație stabilită în cadrul regulilor sistemului ETS al UE și al documentelor orientative

Voturi

Pentru 13

Împotrivă 24

Abțineri 6

ANEXA II

În 2005, Uniunea Europeană a instituit o piață europeană a emisiilor de dioxid de carbon pentru marile industrii producătoare de emisii de gaze cu efect de seră. Acest mecanism este un precursor al unui sistem similar care va funcționa începând din 2008, în conformitate cu Protocolul de la Kyoto, între semnatarii acestuia. Obiectivul sistemului ETS comunitar este de a pregăti țările europene pentru Kyoto.

Sistemul se bazează pe alocarea cotelor de emisie de gaze cu efect de seră, numite cote comunitare sau EUA (EU Allowances), sectoarelor industriale specifice prin intermediul planurilor naționale de alocare (national allocation plans — NAP) supervizate de Comisia Europeană. Aceste cote pot fi tranzacționate. Prima fază a sistemului ETS comunitar acoperă perioada 2005-2007, iar cea de-a doua fază coincide cu prima perioadă de angajament a Protocolului de la Kyoto, 2008-2012.

Prima fază a sistemului ETS comunitar se aplică unui număr de 7 300 de societăți și 12 000 de instalații din sectoarele industriei grele din UE. Acestea includ utilitățile de energie, rafinăriile, producătorii de fier și oțel, industria de celuloză și hârtie, precum și producătorii de ciment, sticlă, var, cărămizi și ceramică.

Sistemul ETS impune pentru fiecare țară UE obiective anuale de emisii de dioxid de carbon (CO₂), iar fiecare țară, la rândul ei, alocă din cotele naționale acelor societăți ale căror fabrici și uzine constituie principalii producători de dioxid de carbon — unitățile producătoare de energie, producătorii de materiale de construcții și alte întreprinderi din industria grea.

Fiecare cotă comunitară îi dă dreptul deținătorului său să emită o tonă de dioxid de carbon. Societățile care nu-și utilizează cotele în întregime, adică emit mai puțin decât au dreptul, pot să le tranzacționeze. Societățile care depășesc nivelul de emisii stabilit trebuie să compenseze emisiile excedentare prin cumpărarea de cote comunitare sau să plătească o amendă de 40 EUR pe tonă.

Pentru a gestiona comercializarea cotelor și a verifica cine este deținătorul acestora, ETS prevede ca toate statele membre ale UE să creeze un registru național de cote de emisie cu ajutorul căruia să se țină evidența tuturor societăților incluse în acest sistem.

Piața funcționează prin intermediul brokerilor și al schimburilor electronice prin care cotele comunitare sunt comercializate zilnic. Schimburile privesc mai ales contractele „forward” de cote comunitare, adică se comercializează cotele de emisie care se vor livra la o dată ulterioară. Aceste date corespund sfârșitului anului calendaristic aferent cotelor respective.