



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0060/2013

13.3.2013

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Peter Liese

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się **wytluszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytluszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	18
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	23
PROCEDURA.....	34

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2012)0697),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0385/2012),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 13 lutego 2013 r.¹,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
 - uwzględniając art.55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A7-0060/2013),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Projekt rezolucji ustawodawczej
Umocowanie siódme a (nowe)

¹ Dz.U. C ...

uwzględniając art. 2 ust. 2 Protokołu z Kioto, który w imieniu Wspólnoty Europejskiej został zatwierdzony decyzją Rady 2002/358/WE¹,

¹ **Decyzja Rady z dnia 25 kwietnia 2002 r. dotycząca zatwierdzenia przez Wspólnotę Europejską Protokołu z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu i wspólnej realizacji wynikających z niego zobowiązań (Dz.U. L 130 z 15.5.2002, s. 1).**

Poprawka 2

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(-1) Sektor lotnictwa ma zdecydowanie międzynarodowy charakter. Z problemami na skalę światową, takimi jak emisje z tego sektora, można skutecznie walczyć w drodze podejścia międzynarodowego obejmującego światowe zobowiązanie do przestrzegania tych samych środków lub osiągnięcia tych samych celów za pomocą różnych środków. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) odgrywa kluczową rolę w tym procesie definiując takie wspólne cele w ramach porozumienia międzynarodowego.

Uzasadnienie

Problemy międzynarodowe, takie jak emisje gazów cieplarnianych przez sektor lotnictwa, wymagają rozwiązań na szczeblu światowym, dlatego też skuteczne może być podejście międzynarodowe.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący decyzji Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) **Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dokonała znaczących postępów** na rzecz przyjęcia, podczas Zgromadzenia ICAO w 2013 r., ram ułatwiających **poszczególnym** państwom stosowanie środków rynkowych w odniesieniu do emisji z lotnictwa międzynarodowego oraz opracowania ogólnoświatowego środka rynkowego.

Poprawka

(1) **W listopadzie 2012 r. ICAO, która zainicjowała dyskusje na temat ograniczenia emisji z lotnictwa już w 1998 r., poczyniła znaczne postępy** na rzecz przyjęcia, podczas Zgromadzenia ICAO w 2013 r., ram ułatwiających państwom **członkowskim ICAO** stosowanie środków rynkowych w odniesieniu do emisji z lotnictwa międzynarodowego oraz opracowania ogólnoświatowego środka rynkowego (**zwanego dalej „ŚR”**).

Uzasadnienie

Należy jasno stwierdzić, że dyskusje na temat ograniczenia emisji na szczeblu ICAO rozpoczęły się już ponad dziesięć lat temu i że w chwili zbliżania się terminu wprowadzenia unijnego systemu handlu emisjami poczyniono niewielkie postępy w tej dziedzinie.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący decyzji Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

(1a) **Unia Europejska oczekuje od Zgromadzenia ICAO, że uzgodni ogólnoświatowy ŚR wraz z realistycznym harmonogramem jego wdrożenia oraz w ramach ułatwiania kompleksowego stosowania krajowych i regionalnych ŚR do lotnictwa międzynarodowego, zanim zostanie zastosowany ogólnoświatowy ŚR.**

Poprawka

Uzasadnienie

Należy wyjaśnić, że UE ma bardzo jasne oczekiwania wobec Zgromadzenia ICAO i nie każdy wynik będzie postrzegana jako sukces.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Aby ułatwić postęp i nadać bieg **procesowi**, pożądanym jest odroczenie egzekwowania wymogów dotyczących lotów na lotniska i z lotnisk poza Unią i obszarami mającymi ściśle powiązania gospodarcze z Unią, dzielącymi z nią zaangażowanie w zwalczanie **zmiany klimatu, które to wymogi powstały przed Zgromadzeniem ICAO w 2013 r.** Nie należy zatem podejmować działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do wymogów wynikających z dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, **które powstały przed 1 stycznia 2014 r. w zakresie raportowania zweryfikowanych emisji i powiązanego umarzania uprawnień w odniesieniu do lotów na te lotniska i z tych lotnisk.** Operatorzy statków powietrznych, którzy **pragną** nadal spełniać te wymogi, powinni mieć taką możliwość.

Poprawka

(2) Aby ułatwić postęp i nadać bieg **wspólnemu zaangażowaniu państw członkowskich ICAO w rozwiązanie na szczeblu światowym problemu emisji pochodzących z lotnictwa**, pożądanym jest odroczenie egzekwowania wymogów **powstałych przed Zgromadzeniem ICAO w 2013 r.**, dotyczących lotów na lotniska i z lotnisk poza Unią i obszarami mającymi ściśle powiązania gospodarcze z Unią, dzielącymi z nią zaangażowanie w zwalczanie **zmian** klimatu. Nie należy zatem podejmować działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do wymogów z **lat kalendarzowych 2010-2012 w zakresie raportowania zweryfikowanych emisji i powiązanego umarzania uprawnień w odniesieniu do lotów na te lotniska i z tych lotnisk**, wynikających z dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie. Operatorzy statków powietrznych, którzy **chcą** nadal spełniać te wymogi, powinni mieć taką możliwość. **Unia negocjuje ze Szwajcarią pełne włączenie Szwajcarii do unijnego systemu handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych (UE-ETS), który objąłby loty wewnątrz Szwajcarii i ze Szwajcarii do państw trzecich. Kwestię, czy loty z państw członkowskich do Szwajcarii będą objęte UE-ETS, czy będą objęte dotychczasowym odstępstwem, należy przedyskutować na jak najwyższym szczeblu między Unią i Szwajcarią. Takie dyskusje należy prowadzić w sposób zgodny z okolicznościami prawnymi i przyjazną współpracą, przy uwzględnieniu**

***bardzo konstruktywnej roli, jaką przyjęła
Szwajcaria na forum ICAO.***

Uzasadnienie

W niektórych poprawkach poruszono sprawę Szwajcarii. Niektórzy uważają, że unijni współprawodawcy nie decydują o tym, czy loty w Szwajcarii lub loty międzykontynentalne ze Szwajcarii są objęte systemem. Kwestia ta podlega negocjacom między UE i Szwajcarią. Pozostaje tylko kwestia, czy w świetle obecnej sytuacji prawnej i wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości loty z UE mogą zostać objęte systemem, jak to przewidziano, czy też podlegają „zatrzymaniu zegara”. Należy rozwiązać tę kwestię na jak najwyższym szczeblu.

Poprawka 6

**Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 3**

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Aby uniknąć zakłócenia konkurencji, odstępstwo to powinno mieć zastosowanie wyłącznie do operatorów statków powietrznych, którzy nie otrzymali bezpłatnych uprawnień lub zwrócili wszystkie bezpłatne uprawnienia **przyznane** im w odniesieniu do tej działalności w 2012 r. Z tego samego względu uprawnień tych nie należy uwzględniać do celu obliczania praw do stosowania międzynarodowych jednostek w ramach dyrektywy 2003/87/WE.

Poprawka

(3) Aby uniknąć zakłócenia konkurencji, odstępstwo to powinno mieć zastosowanie wyłącznie do operatorów statków powietrznych, którzy nie otrzymali bezpłatnych uprawnień lub zwrócili wszystkie bezpłatne uprawnienia **wydane** im w odniesieniu do tej działalności **na** 2012 r. Z tego samego względu uprawnień tych nie należy uwzględniać do celu obliczania praw do stosowania międzynarodowych jednostek w ramach dyrektywy 2003/87/WE.

Uzasadnienie

Jak wskazano powyżej, brzmienie nie powinno pozostawiać pola do interpretacji. Dlatego należy jasno powiedzieć, że liczba uprawnień podlegających zwrotowi opiera się na udziale zweryfikowanych tonokilometrów danych przewozów lotniczych w oparciu o referencyjny rok 2010. W innym razie operatorzy mogliby interpretować kwotę w odmienny sposób. Ponadto należy doprecyzować, że jedynie uprawnienia do emisji lotniczych na rok 2012 kwalifikują się jako uprawnienia, które podlegają zwrotowi w celu anulowania. W przeciwnym wypadku zaistniałoby zakłócenie liczby uprawnień w ruchu w odniesieniu do 15%, które mają podlegać aukcji (zob. poprawka 4).

Poprawka 7

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Uprawnienia, których nie przyznano tym operatorom lub które zwrócono, należy anulować. Liczba uprawnień do emisji lotniczych sprzedawanych na aukcji **musi spełniać wymogi art. 3d ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE,**

Poprawka

(4) Uprawnienia **do emisji lotniczych na rok 2012**, których nie przyznano tym operatorom lub które zwrócono, należy anulować. Liczba uprawnień do emisji lotniczych sprzedawanych na aukcji **przez państwa członkowskie powinna zostać zmniejszona zgodnie z obliczeniami Komisji, tak by wynosić 15% całkowitej kwoty uprawnień do emisji lotniczych ogółem w obrocie.**

Uzasadnienie

Bez tej zmiany nie ma podstawy prawnej dla zmniejszenia kwoty sprzedawanej na aukcji. Dla umożliwienia sprzedaży na aukcji kwoty uprawnień zmniejszonej o anulowanie bezpłatnych uprawnień zgodnie z art. 2, decyzja musi obejmować odstępstwo od art. 3d dyrektywy, zwłaszcza od ust. 1 i 3. W rezultacie 15% całkowitej kwoty uprawnień w obrocie będzie podlegało sprzedaży na aukcji.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) W celu zbudowania na szczeblu międzynarodowym zaufania do UE-ETS, o ile wymagają tego nadrzędne zasady budżetowe państw członkowskich, takie jak zasada jedności i powszechności, dochody z aukcji przydziałów lub inne równoważne kwoty powinny być wykorzystywane do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, do dostosowania się do skutków zmian klimatu w Unii i krajach trzecich, finansowania badań i rozwoju w zakresie ograniczeń emisji i dostosowań oraz do pokrycia kosztów administrowania UE-ETS. Dochody ze sprzedaży aukcyjnej powinny być również

przeznaczone na transport niskoemisyjny. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej powinny w szczególności być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej i ekofunduszu klimatycznego zgodnie z Ramową konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu oraz na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu, a także na ułatwienie dostosowań w krajach rozwijających się. W ramach porozumienia w sprawie skutecznego, powiązanego z trasami, ogólnoświatowego ŚR o znaczącym potencjale w zakresie ograniczenia wpływu lotnictwa na klimat Unia powinna też zobowiązać się do przydzielenia dochodów wygenerowanych dzięki takiemu środkowi na ekofundusz klimatyczny na mocy UNFCCC, tak aby odzwierciedlić zasadę wspólnej, lecz zróżnicowanej odpowiedzialności, a także odnośne możliwości, a także na międzynarodowe działania finansujące badania i rozwój na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa.

Uzasadnienie

W czasie negocjacji nad obecną dyrektywą Parlament Europejski nalegał na wiążące przeznaczenie środków. W owym czasie państwa członkowskie nie były jeszcze gotowe do akceptacji i w dyrektywie zawarto jedynie zalecenie. Akceptacja unijnego systemu byłaby łatwiejsza, gdyby państwa członkowskie zgodziły się na dużo jaśniejsze zobowiązanie. Można wraz z krajami trzecimi tworzyć wspólne projekty badawcze dotyczące technologii zmniejszania emisji w lotnictwie. Wkład państw członkowskich UE w dostosowanie i ograniczenie emisji obejmujący ekofundusz klimatyczny na mocy UNFCCC byłby bardzo pomocny dla ułatwienia wsparcia dla krajów rozwijających się. Tę zasadę należy również wprowadzić do negocjacji międzynarodowych.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 4 b (nowy)

(4b) Odroczenie uwzględniania lotów międzykontynentalnych w UE-ETS do września 2013 r. stanowi wyjątek, a jego celem jest posunięcie naprzód negocjacji w ICAO i doprowadzenie ich do końca. W celu uniknięcia zakłóceń konkurencji i osłabienia integralności środowiskowej systemu odstępstwo powinno się stosować przez maksymalnie jeden rok. Dalsze działania prawodawcze będą wskazane tylko wówczas, gdy w Zgromadzeniu ICAO osiągnięte zostaną jasne i wystarczające postępy w sprawie emisji z lotnictwa międzynarodowego, w tym osiągnięte zostanie porozumienie w sprawie ogólnoświatowego ŚR wraz z realistycznym harmonogramem jego wdrożenia oraz w niedyskryminujących ramach kompleksowo obejmujących emisje pochodzące z lotnictwa międzynarodowego za pośrednictwem krajowych i regionalnych ŚR, zanim zostanie zastosowany ogólnoświatowy ŚR. W razie potrzeby takie działanie powinno uwzględniać również potencjalny wpływ na wewnątrz europejski ruch lotniczy, by uniknąć zakłóceń konkurencji.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 4 c (nowy)

(4c) Unia jest zobowiązana do zmniejszenia swoich emisji CO₂, w tym emisji pochodzących z lotnictwa. Dla osiągnięcia znacznych redukcji emisji żaden szczególny sektor gospodarki unijnej nie powinien podlegać odstępstwu. W tym względzie należy zauważyć, że branża lotnicza korzysta z szeregu subwencji, nie podlega podatkowi od

wartości dodanej, a na działalność lotniczą nie nałożono podatku paliwowego. Branża lotnicza korzysta także z hojnych uregulowań o pomocy państwa, jak wskazano w komunikacie Komisji z 9 grudnia 2005 r. „Wspólnotowe wytyczne w zakresie finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla linii lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych”.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 4 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4d) ICAO i Unia powinny znacząco zwiększyć wysiłki na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych powodowanych przez lotnictwo zgodnie z celami Unii na 2020 r. i 2050 r. Odstępstwo, o którym mowa w tej decyzji, nie powinno podważać włączenia lotnictwa do UE-ETS oraz ogólnego celu, którym jest wspieranie skutecznego światowego systemu ograniczania rosnącego poziomu emisji z lotnictwa, powinno się w nim także jasno określić obowiązki, jakie powinny spełnić kraje oraz przewoźnicy lotniczy w okresie obowiązywania odstępstwa.

Uzasadnienie

Sektor lotnictwa, odpowiedzialny za rosnący poziom emisji gazów cieplarnianych, musi przyczynić się do redukcji emisji, podobnie jak czynią to inne rodzaje transportu; inne sektory przemysłu uczestniczą w systemie handlu emisjami już od lat, nie ma zatem powodu, dla którego sektor lotnictwa nie powinien w nim uczestniczyć.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 4 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4e) We wszystkich unijnych umowach lotniczych z państwami trzecimi należy uwzględnić włączenie lotnictwa do UE-ETS.

Uzasadnienie

Komisja negocjuje obecnie umowy lotnicze z kilkoma krajami sąsiadującymi i z ważnymi partnerami handlowymi. Istotne jest, by w umowach tych uwzględnić w pełnym zakresie cele polityki europejskiej. Komisja powinna zatem brać przykład z umowy o przewozach lotniczych między UE a Kanadą i zachęcać państwa trzecie do przyjmowania środków mających na celu zmniejszenie wpływu lotnictwa na zmianę klimatu.

Poprawka 13

**Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 4 f (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4f) Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu pełne sprawozdanie z postępów poczynionych podczas Zgromadzenia ICAO we wrześniu 2013 r. i szybko zaproponować środki adekwatne do wyników Zgromadzenia.

Poprawka 14

**Wniosek dotyczący decyzji
Artykuł 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W drodze odstępstwa od art. 16 dyrektywy 2003/87/WE państwa członkowskie nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do wymogów ***określonych*** w art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, ***które powstały przed 1 stycznia 2014 r.***, w odniesieniu do lotów na lotniska lub z lotnisk znajdujących się w państwach poza Unią ***Europejską***, które nie są członkami

W drodze odstępstwa od art. 16 dyrektywy 2003/87/WE państwa członkowskie nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do wymogów ***dotyczących lat kalendarzowych 2010-2012, wynikających*** z art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do lotów na lotniska lub z lotnisk znajdujących się w państwach poza Unią, które nie są

EFTA, terytoriami zależnymi, terytoriami państw członkowskich EOG, ani państwami które podpisały z Unią traktat o przystąpieniu, jeżeli tym operatorom statków powietrznych nie wydano bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do tej działalności na 2012 r. lub, jeżeli operatorom wydano takie uprawnienia, zwrócili oni **odpowiednią liczbę uprawnień** państwom członkowskim w celu anulowania.

członkami EFTA, terytoriami zależnymi, terytoriami państw członkowskich EOG, ani państwami które podpisały z Unią traktat o przystąpieniu, jeżeli tym operatorom statków powietrznych nie wydano bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do tej działalności na 2012 r. lub, jeżeli operatorom wydano takie uprawnienia, zwrócili oni państwom członkowskim w celu anulowania **liczbę uprawnień do emisji lotniczych odpowiadającą udziałowi zweryfikowanych tonokilometrów takiej działalności w referencyjnym roku 2010.**

Uzasadnienie

Wyjaśnienie, że odstępstwo od art. 16 dyrektywy 2003/87/WE odnosi się tylko do wymogów na lata kalendarzowe 2010-2012. Dla uniknięcia konieczności transpozycji decyzji przez państwa członkowskie zakres odstępstwa powinien być doprecyzowany, by uniknąć wszelkich niejednoznaczności.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący decyzji Artykuł 2

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie anulują wszystkie uprawnienia na 2012 r. w odniesieniu do lotów na lotniska lub z lotnisk, o których mowa w art. 1, które nie zostały wydane lub, jeżeli zostały wydane, zostały im zwrócone.

Poprawka

Państwa członkowskie anulują wszystkie uprawnienia **do emisji lotniczych** na 2012 r. w odniesieniu do lotów na lotniska lub z lotnisk, o których mowa w art. 1, które nie zostały wydane lub, jeżeli zostały wydane, zostały im zwrócone. ***W drodze odstępstwa od art. 3d dyrektywy 2003/87/WE państwa członkowskie sprzedają na aukcji zmniejszoną liczbę uprawnień do emisji lotniczych na 2012 r. Zmniejszenie jest proporcjonalne do niższej całkowitej liczby uprawnień do emisji lotniczych w obrocie.***

Uzasadnienie

Bez tej zmiany nie ma podstawy prawnej dla zmniejszenia kwoty sprzedawanej na aukcji. Dla umożliwienia sprzedaży na aukcji kwoty uprawnień zmniejszonej o anulowanie bezpłatnych

uprawnień zgodnie z art. 2, decyzja musi obejmować odstępstwo od art. 3d dyrektywy, zwłaszcza od ust. 1 i 3. W rezultacie 15% całkowitej kwoty uprawnień w obrocie będzie podlegało sprzedaży na aukcji.

Poprawka 16
Wniosek dotyczący decyzji
Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3 a

**Art. 3d ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE
otrzymuje brzmienie:**

„Państwa członkowskie wykorzystują przychody uzyskane z aukcji przydziałów na wysiłki zmierzające do zaradzenia zmianom klimatu, w szczególności na szczeblu międzynarodowym, na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych oraz na dostosowanie się w krajach rozwijających się do skutków zmian klimatycznych, a także na finansowanie badań i rozwoju w zakresie ograniczeń emisji i dostosowań, w tym w dziedzinie żeglugi powietrznej i transportu lotniczego. Dochody ze sprzedaży aukcyjnej przeznacza się również na transport niskoemisyjny. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej przekazuje się również na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej i na rzecz ekofunduszu klimatycznego zgodnie z ramową konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu.

Państwa członkowskie regularnie informują Komisję o działaniach podjętych na mocy akapitu pierwszego.

Uzasadnienie

W czasie negocjacji nad obecną dyrektywą Parlament Europejski nalegał na wiążące przeznaczanie środków. W owym czasie państwa członkowskie nie były jeszcze gotowe do akceptacji i w dyrektywie zawarto jedynie zalecenie. Akceptacja unijnego systemu byłaby

łatwiejsza, gdyby państwa członkowskie zgodziły się na dużo jaśniejsze zobowiązanie. Można wraz z krajami trzecimi tworzyć wspólne projekty badawcze dotyczące technologii zmniejszania emisji w lotnictwie. Wkład państw członkowskich UE w dostosowanie i ograniczenie emisji obejmujący ekofundusz klimatyczny na mocy UNFCCC byłby bardzo pomocny dla ułatwienia wsparcia dla krajów rozwijających się. Tę zasadę należy również wprowadzić do negocjacji międzynarodowych.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący decyzji Artykuł 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3b

Komisja regularnie informuje Parlament Europejski i państwa członkowskie o postępach poczynionych w negocjacjach ICAO i przedkłada sprawozdanie z wyników uzyskanych na Zgromadzeniu ICAO. Jeżeli we wrześniu 2013 r. Zgromadzenie ICAO nie poczyni znacznych postępów w zakresie światowego ŚR, UE-ETS znów obejmie wszystkie loty międzynarodowe do Unii i z Unii począwszy od roku kalendarzowego 2013 r. Jeżeli jednak Zgromadzeniu ICAO uda się określić ramy dla ogólnoświatowego ŚR, Komisja może zaproponować dalsze działania.

Uzasadnienie

Należy jasno sprecyzować konsekwencje osiągnięcia znacznych postępów na łonie ICAO. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu możliwie najpełniejsze informacje na temat negocjacji w ramach ICAO, aby mógł on dokonać oceny tych osiągnięć zanim Komisja Europejska będzie mogła rozszerzyć zakres odstępstwa lub zanim podejmie jakiegokolwiek inne działania.

UZASADNIENIE

Obowiązujące prawodawstwo

W 2008/ r. Parlament Europejski i Rada Ministrów po długiej i uważnej analizie postanowiły włączyć lotnictwo do systemu UE-ETS.

Rada poparła te uregulowania **jednogłośnie**, **Parlament większością 90%** głosów. Uzasadnieniem włączenia lotnictwa była potrzeba rozwiązania problemu szybko rosnącej emisji gazów cieplarnianych pochodzących z tej branży. Od 1990 r., bazowego roku przewidzianego w protokole z Kioto, **emisje gazów cieplarnianych z lotnictwa wzrosły o ok. 100%**. Wyraźnie sprzeciwia się to nakazowi zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i celowi drugiego stopnia, który wspólnota międzynarodowa poparła przykładowo w Cancun. Nierozwiązanie problemu emisji z lotnictwa byłoby także nieodpowiedzialne w kontekście spójności i sprawiedliwości w odniesieniu do innych branż i innych środków transportu, które podlegają regulacji w UE i w państwach członkowskich. ETS dla lotnictwa jest **bardzo umiarkowany** w porównaniu do innych branż w Unii Europejskiej. Branża lotnicza powinna zmniejszyć emisje tylko o 5% do 2020 r. wobec 21% dla pozostałych branż, zaś korzysta z redukcji w innych sektorach. Uprawnienia do emisji lotniczych stanowią jedynie 15% uprawnień sprzedawanych na aukcji wobec 100% uprawnień przeznaczonych na aukcję w branży energetycznej i niższej kwoty bezpłatnych uprawnień w wielu branżach. Obciążenia nałożone na pasażerów i linie lotnicze jest bardzo umiarkowane. Według Komisji Europejskiej cena biletu za lot międzykontynentalny zwiększy się o mniej niż 2 euro, jeżeli linie lotnicze nie włączą do ceny bezpłatnych certyfikatów. Wiele europejskich i pozaeuropejskich linii lotniczych zwiększyło już umiarkowanie swoje ceny w związku z wprowadzeniem UE-ETS. Przykładowo Ryanair podniósł cenę biletu o **25 centów za lot**¹. Wiele podatków i opłat wprowadzonych przez państwa członkowskie UE i kraje trzecie takie jak USA i Indie powoduje dużo większe obciążenia.

„Cena ETS dla lotu z Londynu Heathrow do Szanghaju jest niższa niż cena filiżanki kawy w Heathrow” (Gerben-Jan Gerbrandy, wiceprzewodniczący komisji ENVI).

Obecne **przepisy obejmują wszystkie loty z i do Europy**, zaś linie lotnicze z krajów trzecich uczestniczą w ETS, jeżeli starują lub lądują w Europie. Loty wchodzące i wychodzące ujęto głównie z powodów ekologicznych, jako że **dwie trzecie** emisji pochodzi z lotów międzykontynentalnych, a tylko jedna trzecia z lotów wewnątrz Unii Europejskiej. Uważnie rozpatrzyli ten przepis prawnicy, nie tylko z Komisji Europejskiej, ale również prawnicy niezależni, i w wyniku analizy stwierdzili, że jest on w pełni zgodny z prawem międzynarodowym.

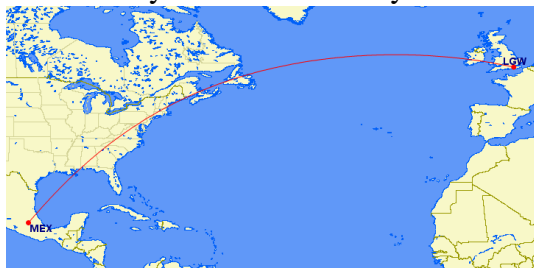
Sprzeciw państw trzecich i analiza krytyczna

Już przed przyjęciem przedmiotowych przepisów państwa trzecie, takie jak USA i Chiny, wyraziły sprzeciw wobec włączenia do systemu lotów ich odpowiednich linii lotniczych. Opierając się na analizie prawnej oraz argumentach politycznych i środowiskowych

¹ Ryanair realizuje głównie loty w Unii Europejskiej.

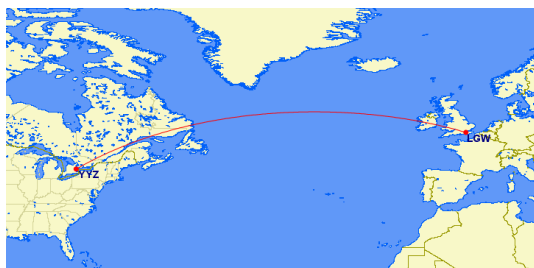
dotyczących równego traktowania, Parlament i Rada postanowiły jednakowoż włączyć linie lotnicze z krajów trzecich na zasadzie niedyskryminacji. US Airline Association (Stowarzyszenie linii lotniczych w USA) i trzy amerykańskie linie lotnicze zaskarżyły te przepisy na podstawie prawa brytyjskiego i sprawę przekazano do rozstrzygnięcia **Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości**. Trybunał jasno orzekł, że przedmiotowe **przepisy są zgodne z prawem międzynarodowym** (wyrok ETS w sprawie C-366/10 z 21 grudnia 2011 r.). Zarzut ze strony krajów trzecich polegał na tym, że Unia Europejska nakładałaby na ich linie lotnicze opłaty za korzystanie z ich własnej przestrzeni powietrznej, np. nakazywałaby liniom uiszczanie opłat za przelot nad terytorium USA. Jest on bezpodstawny, gdyż UE-ETS dotyczy przylotu i wylotu z portów lotniczych, a pomiar dotyczy emisji w czasie lotu. Nie jest specyfika UE-ETS. Także w krajowych systemach opłat i podatków, przykładowo w Zjednoczonym Królestwie czy w Niemczech, stosuje się podobną zasadę. Brytyjski podatek od przewozu lotniczego pasażerów (APD) jest wyższy dla lotu do Meksyku niż dla lotu do Toronto w Kanadzie.

Lot z Londynu do Mexico City



Lot w klasie business z Londynu do Mexico City po 1 kwietnia 2012 r. (ok. 5000 mil) objęty jest podatkiem APD w wysokości 162 GBP (195 EUR / 257 USD).

Lot z Londynu do Toronto

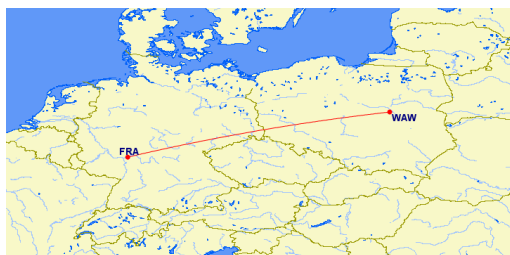


Lot do Toronto w Kanadzie (ok. 3500 mil) jest objęty podatkiem APD w wysokości tylko 130 GBP (156 EUR / 206 USD).

Różnica w cenie wynika z różnicy odległości. Duża część odległości obejmuje przestrzeń powietrzną USA. Oznacza to, że różnica między APD w kwocie 130 GBP i 162 GBP wynika z większej odległości, która znajduje się głównie w przestrzeni powietrznej USA.

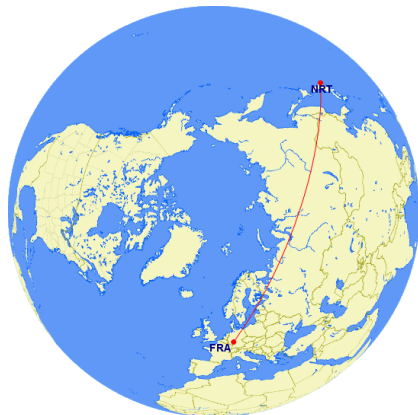
To samo odnosi się do niemieckiego podatku od przewozów lotniczych.

Lot z Frankfurtu do Warszawy



Na podstawie niemieckiego podatku od przewozów lotniczych lot z Frankfurtu do Warszawy jest objęty opłatą 7,50 EUR (10 USD).

Lot z Frankfurtu do Tokio



Na podstawie niemieckiego podatku od przewozów lotniczych lot z Frankfurtu do Tokio jest objęty opłatą 42,18 EUR (56 USD).

Oznacza to, że różnica między bardzo niskim i bardzo wysokim niemieckim podatkiem od pasażerskich przewozów lotniczych wynika z dużo większej odległości, która znajduje się głównie w przestrzeni powietrznej Rosji.

Kraje trzecie akceptują zarówno środek niemiecki, jak i podatek brytyjski; oba podatki nie spotkały się z **taką intensywną krytyką lub jakimkolwiek rodzajem retorsji**. Podobnie jak ma to miejsce w systemie UE-ETS, zgodnie ze stanowiskiem wskazanych państw mogą one opodatkować loty, które startują lub lądują na ich odpowiednich terytoriach. Takie jest także uzasadnienie podatku amerykańskiego i indyjskiego. Pokazuje to, że w debacie **na ten temat pojawia się zasadniczy element polityczny**. Opór może po części wynikać z założenia, że prawo unijne nie jest tak ważne jak prawo państw członkowskich. Także fakt, że UE-ETS uzasadnia się zwłaszcza przeciwdziałaniem zmianom klimatu, może powodować ostrą krytykę ze strony niektórych państw trzecich. Przykładowo nowa większość w Izbie Reprezentantów USA chce pokazać, że bezskuteczna jest jej własna ustawa o klimacie, która regulowała także lotnictwo międzynarodowe (Waxman-Markey).

Proces w ICAO

Już w **1997 r. Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) powierzono zadanie uregulowania emisji pochodzących z lotnictwa**.

Niestety, do tej pory nie znaleziono rozwiązania. UE zawsze twierdziła, że najlepszym rozwiązaniem byłaby oczywiście umowa międzynarodowa, zatem w obowiązujących przepisach regulujących UE-ETS zawarto obowiązek dalszego prowadzenia negocjacji. Na posiedzeniu **Rady ICAO w dniu 9 listopada 2012 r.** poczyniono istotne postępy w kierunku globalnej regulacji emisji pochodzących z lotnictwa. Powołano grupę wysokiego szczebla w celu przygotowania rozwiązania na kolejne Zgromadzenie Ogólne ICAO. Zgromadzenie Ogólne ICAO zbiera się tylko raz na trzy lata, najbliższe posiedzenie odbędzie się we wrześniu 2013 r. Kraje trzecie sprzeciwiające się systemowi europejskiemu zawsze twierdziły, że chcą rozwiązania na szczeblu światowym pod auspicjami ICAO.

Niestety, jak do tej pory państwa sprzeciwiające się UE-ETS nie były w stanie uzgodnić, w jaki sposób ICAO miałyby rozwiązać to zagadnienie. Przy tym należy jednak zauważyć **bardzo duże zaangażowanie ICAO jako lidera.**

Propozycja „zatrzymania zegara”

W świetle decyzji Rady ICAO z 9 listopada 2012 r. Komisja Europejska ogłosiła propozycję zawieszenia stosowania UE-ETS do lotów międzykontynentalnych.

20 listopada Komisja przedstawiła Parlamentowi i Radzie wniosek dotyczący „zatrzymania zegara”. Wniosek ten ma **na celu wzmocnienie tej pozytywnej tendencji w ICAO oraz zwiększenie szans na osiągnięcie pozytywnych wyników podczas Zgromadzenia ICAO w 2013 r.** Po pierwsze w odniesieniu do opracowania ogólnoświatowego środka rynkowego oraz, po drugie, przyjęcia ram ułatwiających poszczególnym państwom stosowanie środków rynkowych w lotnictwie międzynarodowym, zanim ogólnoświatowy środek rynkowy wejdzie w życie.

Wniosek przewiduje, że **UE-ETS nie będzie stosowany do lotów międzykontynentalnych dla emisji w 2012 r. Loty wewnątrz przestrzeni europejskiej będą objęte obowiązkiem dyrektywy, zgodnie z postanowieniem Parlamentu i Rady z 2008 r. Wszystkie środki mają niedyskryminacyjny charakter, co oznacza, że te same reguły stosuje się do statków powietrznych z UE i spoza UE.** Oznacza to, że statek powietrzny z UE lecący z unijnego portu lotniczego do kraju trzeciego będzie wyłączony, zaś statki z kraju trzeciego dokonujące lotu wewnątrz przestrzeni europejskiej będą objęte obowiązkami wynikającymi z dyrektywy.

Zalecenie sprawozdawcy

Co do zasady sprawozdawca **z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji** i zaleca jego **szybkie przyjęcie.** Na mocy obecnej dyrektywy do 30 kwietnia 2013 r. linie lotnicze muszą przedstawić swoje uprawnienia. Zatem z uwagi na pewność prawną procedurę legislacyjną należy zakończyć przed tym terminem, uznając, że argumenty trzeba oceniać ostrożnie, zaś koledzy z komisji ENVI i TRAN powinni mieć możliwość zgłoszenia poprawek.

Niektóre poprawki wydają się konieczne ze względów prawnych. Wyjaśniają tylko założenie wniosku przedstawione w uzasadnieniu, motywach i towarzyszącym mu komunikacie Komisji.

Jako że Komisja nie przewiduje transpozycji do krajowych porządków prawnych państw członkowskich, decyzję należy sformułować precyzyjnie i nie pozostawiać swobody interpretacyjnej. Poprzez wyraźne stwierdzenie, które wymogi będą objęte odstępstwem oraz ile i które uprawnienia operatorzy muszą zwrócić, by skorzystać z odstępstwa, stwarza się pewność prawną.

Konieczna jest także podstawa prawna dla zmniejszenia kwot sprzedawanych na aukcji, której do tej pory nie było, jako że wniosek zawiera jedynie odstępstwo od art. 16. Jeżeli obliczanie kwoty sprzedawanej na aukcji nie ulegnie zmianie, państwa członkowskie będą musiały sprzedawać na aukcji tę samą liczbę, czego z pewnością nie zamierzano. Tymczasem kwota sprzedawana na aukcji powinna wynosić 15% całkowitej kwoty uprawnień do emisji lotniczych ogółem w obrocie w roku 2012 (zob. poprawki 1, 3, 4, 6 i 7).

Należy doprecyzować, że stosowanie systemu tylko wewnątrz UE **nie może być rozwiązaniem na dłużej niż rok**. Wszystkie linie na tych samych połączeniach traktowane są tak samo. Uprawnienia, które mają zostać umorzone do 30 kwietnia 2013 r., dotyczą roku 2012 – roku, w którym cena emisji była bardzo niska (6-8 EUR) oraz kiedy linie lotnicze mogą wykorzystać do 15% kredytów CDM (ok. 0,4 EUR). Z tego względu ogranicza się potencjalne zakłócenia konkurencji między statkami unijnymi i pochodzącymi z krajów trzecich w odniesieniu do zachęt zmierzających do obsługi różnych połączeń, np. 13,6 centa za lot z Hamburga do Frankfurtu. Wszelkie przedłużenie tego stanu rzeczy mogłoby jednak spowodować poważne zakłócenie konkurencji i nie wykazywałoby wystarczającej ambicji ekologicznej. Z tego względu należy doprecyzować, że zasada „zatrzymania zegara” nie może być przedłużona po 31 grudnia 2013 r. Należy również zaznaczyć, **czego UE oczekuje od Zgromadzenia ICAO**. Nie każdy wynik można postrzegać jako zadowalający. Już w obecnych przepisach wskazano, że jesteśmy gotowi dokonać zmian w naszym prawie, jeśli osiągnięte zostanie porozumienie na światowym poziomie. Trzeba podkreślić, że przed końcem 2013 r. nie zostanie przyjęta globalna umowa, która w zadowalający sposób ureguluje emisje lotnicze. Właśnie dlatego **w międzyczasie** należy przyjąć **ramy** dla systemów regionalnych i krajowych. Jednak UE nie powinna akceptować sytuacji, w której obecne uregulowania zostaną uchylone w związku z jedynie potencjalnym porozumieniem pod auspicjami ICAO (zob. poprawkę 2 i 5).

Wniosek Komisji daje możliwość **jednoznacznego pokazania, że to nie UE stoi na drodze do umowy międzynarodowej**. Jeżeli nawet po przyjęciu tego wniosku państwa trzecie nie osiągną rzeczywistego kompromisu na szczeblu ICAO, będzie to jednoznaczny sygnał, że ci, którzy domagają się międzynarodowego rozwiązania pod auspicjami ICAO, w istocie wcale do niego nie zmierzają. Z drugiej strony jeżeli ICAO dojdzie do porozumienia, będzie to rozwiązanie najkorzystniejsze dla wszystkich, w tym dla Unii Europejskiej.

19.2.2013

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Mathieu Grosch

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Obecnie lotnictwo odpowiedzialne jest za ok. trzy procent ogółu emisji gazów cieplarnianych, a ich poziom rośnie w bardzo szybkim tempie. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oszacowała, że poziom emisji CO₂ z lotnictwa w latach 1990–2006 prawie się podwoił, biorąc pod uwagę, że wzrost poziomu emisji pochodzących z paliw kopalnych wyniósł 34%. Organizacja ta przewiduje, że do 2020 r., czyli w okresie, w którym UE zobowiązała się ograniczyć emisje CO₂ o 20% w stosunku do poziomu z 1990 r., ich poziom wzrośnie o 63–88%.

Z ociepleniem globalnym można skutecznie walczyć jedynie na szczeblu międzynarodowym. Emisje dwutlenku węgla, czy zmiana klimatu to zjawiska wykraczające poza granice krajowe. Na całym świecie powinno się realizować te same cele w dziedzinie klimatu. Dlatego też rola ICAO jest tak ważna. W 1991 r. rozpoczęła ona rozmowy na temat środków rynkowych, zaś w 1998 r. na temat handlu emisjami, jednak poczyniła nieznaczne postępy. Dlatego też w 2008 r. Unia Europejska postanowiła włączyć lotnictwo do systemu handlu emisjami. Prawodawstwo to spotkało się z jednomyślnym poparciem w Radzie, a także zdobyło zdecydowaną większość głosów w Parlamencie. W swej opinii Komisja Transportu wezwała sektor lotnictwa do podjęcia podobnych wysiłków, jakie podjęto już w przypadku innych środków transportu oraz w innych porównywalnych sektorach. Opowiedziała się ona za tym, aby w roku 2012 włączyć lotnictwo do systemu handlu emisjami oraz stwierdziła, że „objęcie europejskim systemem handlu uprawnieniami do emisji samolotów z krajów trzecich startujących z portów lotniczych Wspólnoty i w nich lądujących jest dopuszczalne z prawnego punktu widzenia”. Trybunał Sprawiedliwości potwierdził to w 2011 r.

Jednak państwa trzecie z niechęcią odnoszą się do europejskiego systemu handlu emisjami. Pomimo to szacunkowy wpływ włączenia lotnictwa do tego systemu jest niewielki w

stosunku do opłat pasażerskich w państwach trzecich, takich jak 16,30 USD, które to Stany Zjednoczone pobierają od wszystkich pasażerów wjeżdżających do ich kraju i z niego wyjeżdżających (oprócz dodatkowych opłat w ramach elektronicznego systemu zezwoleń na podróż pobieranych od osób niebędących obywatelami tego kraju).

W listopadzie 2012 r. ICAO poczyniła znaczne postępy w dziedzinie rynkowych środków walki z emisjami z lotnictwa międzynarodowego. W związku z tym Komisja Europejska postanowiła dać sygnał negocjującym stronom, proponując tzw. „wstrzymanie zegara”. Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje tę propozycję, jako że jest ona zgodna z dążeniem Europy do osiągnięcia porozumienia międzynarodowego i ogranicza się do jednego roku.

Ograniczenie to ma ogromne znaczenie, jeżeli chodzi o utrzymanie nacisków na negocjujących ze sobą partnerów. Należy jasno stwierdzić, że wobec braku zadowalającego porozumienia w kwestii walki z emisjami z lotnictwa, począwszy od 2013 r. do systemu tego zostaną włączone wszystkie loty międzynarodowe. W przeciwnym wypadku istnieje zagrożenie, że proces zainicjowany przez ICAO będzie trwał lata, a nawet dziesięciolecia.

Ograniczenie do jednego roku jest ważne, jeżeli chodzi o uspokojenie obaw o ewentualne zakłócenia rynku, na które zwrócono uwagę. Wyłączenie z systemu handlu emisjami lotów przychodzących lub wychodzących z Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) przy jednoczesnym objęciu tym systemem lotów na terenie Europy mogłoby doprowadzić do zakłóceń konkurencji.

Jeżeli w wyniku negocjacji międzynarodowych powstaną mechanizmy rynkowe lub mechanizmy gwarantujące poddanie emisji z lotnictwa tej samej presji redukcyjnej, którą stosuje się w stosunku do innych sektorów, możliwe będzie rozważenie dostosowania systemu handlu emisjami. Nie jest to kwestia narzucenia europejskich norm środowiskowych na szczeblu światowym, ale raczej wypracowanie wspólnych środków w ramach rozwiązywania wspólnego problemu.

Jeżeli we wrześniu 2013 r. ICAO osiągnie porozumienie, które obejmie wydłużenie okresu różnego traktowania lotów wewnętrznych i zewnętrznych na okres po 2013 r., powinno się sporządzić szczegółową analizę wpływu takiego stanu rzeczy na konkurencję pomiędzy europejskimi liniami lotniczymi a liniami lotniczymi państw trzecich. Komisja Europejska musi podjąć odpowiednie działania, aby zapobiec jakimkolwiek zakłóceniom konkurencji. Ani środowisko ani gospodarka europejska nie odniosą korzyści, jeżeli linie lotnicze otrzymywałyby sztuczne zachęty do częstszego korzystania z nieeuropejskich węzłów lotniczych. Ponadto Parlament Europejski powinien mieć możliwość dokonania oceny wyniku negocjacji prowadzonych przez ICAO zanim Komisja Europejska zaproponuje dalsze działania.

Reasumując, choć jednoroczne odstępstwo dla lotów przychodzących i wychodzących z EOG nie jest rozwiązaniem idealnym, niemniej jednak oferuje ono większe możliwości osiągnięcia satysfakcjonującego porozumienia międzynarodowego niż aktualne ustawodawstwo. Dlatego też Parlament powinien dążyć do szybkiego przyjęcia tego wniosku w celu wyeliminowania niepewności prawnej, jeżeli chodzi o zobowiązania linii lotniczych, a także aby wysłać wyraźny sygnał naszym międzynarodowym partnerom negocjacyjnym. Powinni oni zrozumieć, że Europa pragnie porozumienia międzynarodowego, jest otwarta na negocjacje najlepszych form środków rynkowych, jednak nie jest gotowa czekać w nieskończoność na

rozwiązanie kwestii emisji z lotnictwa podobnie, jak uczyniły to pozostałe sektory.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(-1) Sektor lotnictwa ma zdecydowanie międzynarodowy charakter. Z problemami na skalę światową, takimi jak emisje z tego sektora, można skutecznie walczyć w drodze podejścia międzynarodowego obejmującego światowe zobowiązanie do przestrzegania tych samych środków i lub tych samych celów za pomocą różnych środków. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) odgrywa kluczową rolę w tym procesie definiując wspólne cele w ramach porozumienia międzynarodowego.

Uzasadnienie

Problemy międzynarodowe, takie jak emisje gazów cieplarnianych przez sektor lotnictwa, wymagają rozwiązań na szczeblu światowym, dlatego też skuteczne może być podejście międzynarodowe.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dokonała znaczących postępów na rzecz przyjęcia,

(1) W listopadzie 2012 r. ICAO, która zainicjowała dyskusje na temat ograniczenia emisji z lotnictwa już w

podczas Zgromadzenia ICAO w 2013 r., ram ułatwiających poszczególnym państwom stosowanie środków rynkowych w odniesieniu do emisji z lotnictwa międzynarodowego oraz opracowania ogólnoświatowego środka rynkowego.

1998 r., poczyniła znaczne postępy na rzecz przyjęcia, podczas Zgromadzenia ICAO w 2013 r., ram ułatwiających poszczególnym państwom stosowanie środków rynkowych w odniesieniu do emisji z lotnictwa międzynarodowego oraz opracowania ogólnoświatowego środka rynkowego.

Uzasadnienie

Należy jasno stwierdzić, że dyskusje na temat ograniczenia emisji na szczelbu ICAO rozpoczęły się już ponad dziesięć lat temu i że w chwili zbliżania się terminu wprowadzenia unijnego systemu handlu emisjami poczyniono niewielkie postępy w tej dziedzinie.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw 2 – przypis 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W tym państwach **EFTA**, państwach, które podpisały z Unią traktat o przystąpieniu, oraz terytoriami zależnymi i terytoriami państw członkowskich EOG.

Poprawka

1. W tym państwach **EOG**, państwach, które podpisały z Unią traktat o przystąpieniu, oraz terytoriami zależnymi i terytoriami państw członkowskich EOG.

Uzasadnienie

Nie wszystkie państwa EFTA zgodziły się włączyć dyrektywę 2003/87/WE do swoich ustawodawstw krajowych. Uczyniły to tylko państwa EFTA, które są też członkami EOG (tj. Islandia, Liechtenstein i Norwegia, ale nie Szwajcaria). W tekście powinno się zatem znaleźć odniesienie do państw EOG, a nie do państw EFTA.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Aby uniknąć zakłócenia konkurencji, odstępstwo to powinno mieć zastosowanie wyłącznie do operatorów statków powietrznych, którzy nie otrzymali bezpłatnych uprawnień lub zwrócili wszystkie bezpłatne uprawnienia przyznane im w odniesieniu do tej

Poprawka

(3) Aby uniknąć zakłócenia konkurencji, odstępstwo to powinno mieć zastosowanie wyłącznie do operatorów statków powietrznych, którzy nie otrzymali bezpłatnych uprawnień lub zwrócili wszystkie bezpłatne uprawnienia przyznane im w odniesieniu do tej

działalności w 2012 r. Z tego samego względu uprawnień tych nie należy uwzględniać do celu obliczania praw do stosowania międzynarodowych jednostek w ramach dyrektywy 2003/87/WE.

działalności w 2012 r. Z tego samego względu uprawnień tych nie należy uwzględniać do celu obliczania praw do stosowania międzynarodowych jednostek w ramach dyrektywy 2003/87/WE, z **wyjątkiem międzynarodowych jednostek nabytych przed wejściem w życie niniejszej decyzji.**

Uzasadnienie

Należy wprowadzić pewność prawa i nie karać odpowiedzialnych przedsiębiorstw, które przez cały rok 2012 przygotowywały się do wdrożenia dyrektywy w sprawie lotnictwa. Przepis ten umożliwiłby też zapewnienie równego traktowania operatorów bez względu na to, czy korzystają oni z rzeczzonego odstępstwa.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący decyzji Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) ICAO i Unia powinny znacząco zwiększyć wysiłki na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych powodowanych przez lotnictwo zgodnie z celami Unii na 2020 r. i 2050 r. Odstępstwo, o którym mowa w tej decyzji, nie powinno podważać włączenia transportu lotniczego do unijnego systemu handlu emisjami oraz ogólnego celu, którym jest wspieranie skutecznego światowego systemu ograniczania rosnącego poziomu emisji z lotnictwa, powinno się w nim także jasno określić obowiązki, jakie powinny spełnić kraje oraz przewoźnicy lotniczy w okresie obowiązywania odstępstwa.

Uzasadnienie

Sektor lotnictwa, odpowiedzialny za rosnący poziom emisji gazów cieplarnianych, musi przyczynić się do redukcji emisji, podobnie jak czynią to inne rodzaje transportu; inne sektory przemysłu uczestniczą w systemie handlu emisjami już od lat, nie ma zatem powodu, dla którego sektor lotnictwa nie powinien w nim uczestniczyć.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4b) Czasowe odstępstwo nie może obowiązywać dłużej niż rok. Jeżeli w tym okresie, obejmującym realny czas na wdrożenie, w ramach negocjacji ICAO nie zostanie uzgodniony żaden ogólnosiwiatowy system środków rynkowych mających zastosowanie wobec emisji powodowanych przez lotnictwo, wszystkie loty z lotnisk i na lotniska poza Unią zostaną ponownie objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji, jak stanowi dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 4 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4c) Komisja powinna przekazać Parlamentowi Europejskiemu pełne sprawozdanie z postępów poczynionych podczas Zgromadzenia ICAO we wrześniu 2013 r. i szybko zaproponować środki adekwatne do rezultatów.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący decyzji
Motyw 4 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4d) Jeżeli po wygaśnięciu odstępstwa przewidzianego niniejszą decyzją Komisja zadecyduje o podjęciu dalszych działań w tej dziedzinie, powinna ona wziąć pod uwagę ewentualny wpływ na ruch lotniczy na terenie Europy, a także podjąć odpowiednie działania w celu

zapobieżenia jakimkolwiek zakłóceniom konkurencji.

Uzasadnienie

W okresie, kiedy odstępstwo dotyczy lotów pozaeuropejskich, loty pomiędzy lotniskami w państwach EOG będą nadal podlegać przepisom dyrektywy o unijnym systemie handlu emisjami. Sytuacja ta może doprowadzić do zakłócenia konkurencji pomiędzy europejskimi liniami lotniczymi, które prowadzą działalność głównie na terenie Europy, a co za tym idzie mają dużą część swych lotów włączoną do unijnego systemu handlu emisjami, a liniami lotniczymi krajów trzecich prowadzącą działalność głównie w krajach trzecich. Komisja Europejska musi przeanalizować tę sytuację oraz podjąć właściwe działania, aby uniknąć potencjalnych zakłóceń konkurencji, zanim zaproponuje dalsze środki.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw 4 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4e) We wszystkich unijnych umowach lotniczych z państwami trzecimi należy uwzględnić włączenie lotnictwa do europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji.

Uzasadnienie

Komisja negocjuje obecnie umowy lotnicze z kilkoma krajami sąsiadującymi i z ważnymi partnerami handlowymi. Istotne jest, by w umowach tych uwzględnić w pełnym zakresie cele polityki europejskiej. Komisja powinna zatem brać przykład z umowy o przewozach lotniczych między UE a Kanadą i zachęcać państwa trzecie do przyjmowania środków mających na celu zmniejszenie wpływu lotnictwa na zmianę klimatu.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący decyzji

Motyw 4 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4f) Aby zdobyć zaufanie dla systemu unijnego na szczeblu międzynarodowym, państwa członkowskie powinny wykorzystywać przychody ze stosowania

unijnego systemu handlu emisjami na sektor lotnictwa w celu łagodzenia wpływu tych emisji oraz przeznaczyć środki z tego systemu na finansowanie działań na rzecz klimatu na szczeblu międzynarodowym na rzecz m. in. ochrony klimatu krajów rozwijających się zgodnie z art. 3d ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE.

Uzasadnienie

Aby ułatwić wprowadzenie ogólnoświatowego środka rynkowego w sektorze lotnictwa, UE powinna zachęcać do przydzielania wszelkich dochodów uzyskiwanych w tym sektorze na finansowanie międzynarodowych działań na rzecz klimatu na mocy porozumienia zawartego w ramach UNFCCC. Unijny system handlu uprawnieniami do emisji powinien obejmować lotnictwo do czasu, aż wdrożony zostanie skuteczny system ogólnoświatowy, który w istotnym zakresie ograniczy wpływ tego sektora na klimat. Należy zatem nadal wywierać presję, aby osiągnąć wspólne cele.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący decyzji Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

W drodze odstępstwa od art. 16 dyrektywy 2003/87/WE państwa członkowskie nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do wymogów określonych w art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, które powstały przed 1 stycznia 2014 r., w odniesieniu do lotów na lotniska lub z lotnisk znajdujących się w państwach poza Unią Europejską, które nie są członkami **EFTA**, terytoriami zależnymi, terytoriami państw członkowskich EOG, ani państwami, które podpisały z Unią traktat o przystąpieniu, jeżeli tym operatorom statków powietrznych nie wydano bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do tej działalności na 2012 r. lub, jeżeli operatorom wydano takie uprawnienia, zwrócili oni odpowiednią liczbę uprawnień państwom członkowskim w celu anulowania.

Poprawka

W drodze odstępstwa od art. 16 dyrektywy 2003/87/WE państwa członkowskie nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do wymogów określonych w art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, które powstały przed 1 stycznia 2014 r., w odniesieniu do lotów na lotniska lub z lotnisk znajdujących się w państwach poza Unią Europejską, które nie są członkami **EOG**, terytoriami zależnymi, terytoriami państw członkowskich EOG, ani państwami, które podpisały z Unią traktat o przystąpieniu, jeżeli tym operatorom statków powietrznych nie wydano bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do tej działalności na 2012 r. lub, jeżeli operatorom wydano takie uprawnienia, zwrócili oni odpowiednią liczbę uprawnień państwom członkowskim w celu anulowania.

Uzasadnienie

Nie wszystkie państwa EFTA zgodziły się włączyć dyrektywę 2003/87/WE do swoich ustawodawstw krajowych. Uczyniły to tylko państwa EFTA, które są też członkami EOG (tj. Islandia, Liechtenstein i Norwegia, ale nie Szwajcaria). W tekście powinno się zatem znaleźć odniesienie do państw EOG, a nie do państw EFTA.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący decyzji

Artykuł 3 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Uprawnień anulowanych zgodnie z art. 2 nie uwzględnia się do celu obliczania praw do stosowania międzynarodowych jednostek w ramach dyrektywy 2003/87/WE.

Poprawka

Uprawnień anulowanych zgodnie z art. 2 nie uwzględnia się do celu obliczania praw do stosowania międzynarodowych jednostek w ramach dyrektywy 2003/87/WE. **Międzynarodowe jednostki nabyte przed wejściem w życie niniejszej decyzji zgodnie z dyrektywą 2008/101/WE można wykorzystywać w 2013 r. do poziomu 15% uprawnień anulowanych lub zwróconych.**

Uzasadnienie

Należy wprowadzić pewność prawa i nie karać odpowiedzialnych przedsiębiorstw, które przez cały rok 2012 przygotowywały się do wdrożenia dyrektywy w sprawie lotnictwa. Przepis ten umożliwiłby też zapewnienie równego traktowania operatorów bez względu na to, czy korzystają oni z rzeczzonego odstępstwa.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący decyzji

Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3a

Komisja regularnie informuje Parlament Europejski i państwa członkowskie o postępach poczynionych w negocjacjach ICAO i przedkłada sprawozdanie z wyników uzyskanych na Zgromadzeniu ICAO. Jeżeli we wrześniu 2013 r.

Zgromadzenie ICAO nie poczyni znacznych postępów w zakresie światowego mechanizmu rynkowego, europejski system handlu emisjami obejmie znów wszystkie loty międzynarodowe do Unii i z Unii Europejskiej począwszy od 2013 r. Jeżeli jednak uda się określić ramy dla ogólnoświatowych środków rynkowych, Komisja może zaproponować dalsze działania.

Uzasadnienie

Należy jasno sprecyzować konsekwencje osiągnięcia znacznych postępów na łonie ICAO. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu możliwie najpełniejsze informacje na temat negocjacji w ramach ICAO, aby mógł on dokonać oceny tych osiągnięć zanim Komisja Europejska będzie mogła rozszerzyć zakres odstępstwa lub zanim podejmie jakiegokolwiek inne działania.

PROCEDURA

Tytuł	Tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie
Odsyłacze	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 10.12.2012
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 10.12.2012
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Mathieu Grosch 19.12.2012
Rozpatrzenie w komisji	22.1.2013
Data przyjęcia	19.2.2013
Wynik głosowania końcowego	+: 35 -: 1 0: 6
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

PROCEDURA

Tytuł	Tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie			
Odsyłacze	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
Data przedstawienia w PE	20.11.2012			
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 10.12.2012			
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN 10.12.2012			
Opinie niewydane Data wydania decyzji	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
Sprawozdawca(y) Data powołania	Peter Liese 3.12.2012			
Rozpatrzenie w komisji	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
Wynik głosowania końcowego	+: -: 0:	51 0 8		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zanoni			
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Phil Prendergast			