



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

*Dokument z posiedzenia*

**A7-0079/2014**

31.1.2014

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa  
(COM(2013) 722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i  
Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Peter Liese

RR\1017711PL.doc

PE522.946v02-00

**PL**

*Zjednoczona w różnorodności*

**PL**

### ***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***

#### **Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn**

Skreślenia zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

#### **Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego**

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą***. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego ***tekstu wytłuszczonym drukiem i kursywą*** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
<b>PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO</b>	<b>4</b>
<b>UZASADNIENIE</b> .....	<b>22</b>
<b>OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII</b> .....	<b>30</b>
<b>OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI</b> .....	<b>41</b>
<b>PROCEDURA</b> .....	<b>58</b>

## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa (COM(2013) 722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2013) 722),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0374/2013),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 22 stycznia 2014 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Transportu i Turystyki (A7-0079/2014),
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.

---

<sup>1</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Sektor lotnictwa ma zdecydowanie międzynarodowy charakter. Z problemami na skalę światową, takimi jak emisje z tego sektora, można walczyć najskuteczniej w drodze podejścia międzynarodowego obejmującego zobowiązanie do przestrzegania tych samych środków lub osiągnięcia tych samych celów za pomocą różnych środków, dlatego inicjatywy dotyczące ochrony klimatu powinny być podejmowane jak najszybciej. Ogólnoświatowe porozumienie osiągnięte na szczelbu ICAO stanowi większą szansę na zapewnienie długotrwałej równowagi.***

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1b) Przyjęcie decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady 377/2013/UE pozwoliło na poczynienie postępów w ramach ICAO w celu zawarcia ogólnoświatowego porozumienia na najbliższym zgromadzeniu. Aby ułatwić zawarcie takiego porozumienia i uniknąć retorsji handlowych, pożądaną jest tymczasowe przedłużenie przepisów dotyczących „wstrzymania zegara”.***

---

<sup>1</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 377/2013/UE z dnia 24 kwietnia 2013 r. wprowadzająca tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE

*ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. L 113 z 24.4.2013, s. 1)*

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) W związku z tym pożądanym jest tymczasowe uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>4</sup> za spełnione, w przypadku gdy spełnione są zobowiązania w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich. Podejmując tego rodzaju kroki, Unia podkreśla, że wymogi mogą być stosowane w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), w taki sam sposób, jak wymogi prawne mogą zostać nałożone na większą ilość emisji pochodzących z lotów do i z takich lotnisk.

---

<sup>4</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.).

*Poprawka*

(2) W związku z tym, **aby utrzymać tempo prac osiągnięte w trakcie Zgromadzenia ICAO w 2013 r. oraz ułatwić postęp w trakcie zbliżającego się Zgromadzenia ICAO w 2016 r.**, pożądanym jest tymczasowe uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>4</sup> za spełnione **w odniesieniu do okresu do 2016 r.**, w przypadku gdy spełnione są zobowiązania w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich. Podejmując tego rodzaju kroki, Unia podkreśla, że wymogi mogą być stosowane w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), w taki sam sposób, jak wymogi prawne mogą zostać nałożone na większą ilość emisji pochodzących z lotów do i z takich lotnisk.

---

<sup>4</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.).

#### *Uzasadnienie*

*Obecne odstępstwo powinno mieć zastosowanie wyłącznie do 2016 r. oraz następnego*

Zgromadzenia ICAO. W oparciu o wnioski wyciągnięte podczas Zgromadzenia ICAO w 2016 r. oraz wyniki osiągnięte w jego trakcie Unia może rozważyć, czy należy podjąć dalsze kroki uwzględniające wyniki negocjacji międzynarodowych oraz jakie powinny być te kroki. Przy wygaśnięciu bieżącego odstępstwa z końcem 2016 r. ustawodawcy będą mieć wystarczającą ilość czasu, aby zakończyć wszelkie inne procedury współdecyzyjne, jakie mogą okazać się konieczne, ponieważ data umorzenia uprawnień odpowiadających emisjom za 2017 r. wypada w kwietniu 2018 r.

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(2a) W celu zbudowania na szczelbu międzynarodowym zaufania do unijnego systemu handlu emisjami (EU ETS), o ile wymagają tego nadrzędne zasady budżetowe państw członkowskich, takie jak zasada jednolitości i uniwersalności, przychody z aukcji przydziałów lub inne równoważne kwoty powinny być wykorzystywane do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, do dostosowania się do skutków zmiany klimatu w Unii i krajach trzecich, finansowania badań i rozwoju w zakresie ograniczeń emisji i dostosowań oraz do pokrycia kosztów administrowania EU ETS. Przychody ze sprzedaży aukcyjnej powinny być również przeznaczane na transport niskoemisyjny. Przychody ze sprzedaży aukcyjnej powinny w szczególności być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej i na rzecz ekofunduszu klimatycznego zgodnie z ramową konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) 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,*

*międzynarodowego środka rynkowego o znaczącym potencjale w zakresie ograniczenia wpływu lotnictwa na klimat, Unia powinna też zobowiązać się do przydzielenia przychodów 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.*

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu 7 lat do chwili, kiedy **zacznie funkcjonować** międzynarodowy środek rynkowy, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu do **2020** r.

*Poprawka*

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu **trzech** lat do chwili, kiedy **na 39. Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. uzgodniony zostanie ratyfikowalny międzynarodowy środek rynkowy mający zastosowanie do większości emisji z międzynarodowego lotnictwa**, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych



ograniczono do okresu do 2016 r.

### Uzasadnienie

*Poprawka opiera się na założeniu, że nie każdy międzynarodowy środek rynkowy będzie akceptowalny; będzie nim tylko taki środek, który jest prawnie wiążący oraz obejmuje większość emisji.*

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Odstępstwa przewidziane w niniejszej dyrektywie uwzględniają wyniki rozmów dwustronnych i wielostronnych z państwami trzecimi, **które Komisja będzie kontynuować** w imieniu Unii.

#### *Poprawka*

(4) Odstępstwa przewidziane w niniejszej dyrektywie uwzględniają wyniki rozmów dwustronnych i wielostronnych z państwami trzecimi. **Dodatkowy czas uzyskany dzięki „wstrzymaniu zegara” na późniejszy rok powinien zostać wykorzystany zarówno przez Komisję, jak i państwa członkowskie, występujące w imieniu Unii, aby zapewnić międzynarodową akceptację krajów trzecich dla podejścia opartego na przestrzeni powietrznej, które Unia zastosuje w najbliższych latach. Starania te należy wesprzeć oferując krajom trzecim wspólne podejście do korzystania z przychodów, na przykład na międzynarodową politykę przeciwdziałania zmianie klimatu lub wspólne projekty badawczo-rozwojowe służące rozwiązaniu problemu emisji gazów cieplarnianych przez lotnictwo. Państwa członkowskie powinny także wykorzystywać przychody z podatków krajowych i opłat, którymi obciążani są pasażerowie, na dokonywanie dalszych postępów w negocjacjach międzynarodowych i negocjacjach z krajami trzecimi.**

## **Poprawka 7**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(4a) Odstępstwa zawarte w niniejszej dyrektywie odnoszą się wyłącznie do emisji z działalności lotniczej do 2016 r. i są wprowadzone przez Unię w celu ułatwienia zawarcia porozumienia w sprawie przyjęcia ratyfikowalnego międzynarodowego środka rynkowego w trakcie 39. Zgromadzenia ICAO. Dalsze działania ustawodawcze będą podejmowane wyłącznie pod warunkiem, że taki środek zostanie przyjęty w 2016 r. W tym celu po zakończeniu Zgromadzenia ICAO w 2016 r. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyczerpujące sprawozdanie oraz szybko zaproponować zasadne środki spójne z jego wynikami. Jeśli państwa trzecie wyrażą zgodę na przystąpienie do EU ETS lub przyjmą równorzędne środki, odstępstwa przewidziane w niniejszej dyrektywie powinny zostać odpowiednio dostosowane.***

## **Poprawka 8**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 4 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(4b) Negocjacje Unii z państwami trzecimi dotyczące transportu lotniczego powinny zawsze obejmować kwestię handlu emisjami z sektora lotnictwa.***

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Zastosowanie wartości procentowych do zweryfikowanych emisji z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich lub zastosowanie metod alternatywnych przez operatorów powinny odnosić się do emisji **począwszy od roku 2014** w celu zapewnienia operatorom odpowiedniej ilości czasu na zrozumienie tego rodzaju podejścia przy planowaniu swojej działalności w zakresie przewozów lotniczych.

*Poprawka*

(9) Zastosowanie wartości procentowych do zweryfikowanych emisji z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich lub zastosowanie metod alternatywnych przez operatorów powinny odnosić się do emisji **od 2014 r. do 2016 r.** w celu zapewnienia operatorom odpowiedniej ilości czasu na zrozumienie tego rodzaju podejścia przy planowaniu swojej działalności w zakresie przewozów lotniczych.

#### *Uzasadnienie*

*Obecne odstępstwo powinno mieć zastosowanie wyłącznie do 2016 r. oraz następnego Zgromadzenia ICAO. W oparciu o wnioski wyciągnięte podczas Zgromadzenia ICAO w 2016 r. oraz wyniki osiągnięte w jego trakcie Unia może rozważyć, czy należy podjąć dalsze kroki uwzględniające wyniki negocjacji międzynarodowych oraz jakie powinny być te kroki. Przy wygaśnięciu bieżącego odstępstwa z końcem 2016 r. ustawodawcy będą mieć wystarczającą ilość czasu, aby zakończyć wszelkie inne procedury współdecyzyjne, jakie mogą okazać się konieczne, ponieważ data umorzenia uprawnień odpowiadających emisjom za 2017 r. wypada w kwietniu 2018 r.*

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

(10) Bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r. emisje pochodzące z lotów do i z państw, które są krajami rozwijającymi się, i których udział w całkowitych przychodach w tonokilometrach w międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynosi mniej niż 1 % powinny być

*Poprawka*

(10) Bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r. emisje pochodzące z lotów do i z państw, które są krajami rozwijającymi się, i których udział w całkowitych przychodach w tonokilometrach w międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynosi mniej niż 1 % powinny być

zwolnione w okresie **2014-2020**. Państwa uznawane za kraje rozwijające się do celów niniejszego wniosku to państwa, które w chwili przyjęcia niniejszego wniosku korzystają z preferencyjnego dostępu do rynku Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 978/2012/UE, czyli te, które nie zostały w 2013 r. zaklasyfikowane przez Bank Światowy jako kraje o wysokim dochodzie lub o średnio-wysokim dochodzie.

zwolnione w okresie **2014-2016**. Państwa uznawane za kraje rozwijające się do celów niniejszego wniosku to państwa, które w chwili przyjęcia niniejszego wniosku korzystają z preferencyjnego dostępu do rynku Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 978/2012/UE, czyli te, które nie zostały w 2013 r. zaklasyfikowane przez Bank Światowy jako kraje o wysokim dochodzie lub o średnio-wysokim dochodzie.

### *Uzasadnienie*

*Obecne odstępstwo powinno mieć zastosowanie wyłącznie do 2016 r. oraz następnego Zgromadzenia ICAO. W oparciu o wnioski wyciągnięte podczas Zgromadzenia ICAO w 2016 r. oraz wyniki osiągnięte w jego trakcie Unia może rozważyć, czy należy podjąć dalsze kroki uwzględniające wyniki negocjacji międzynarodowych oraz jakie powinny być te kroki. Przy wygaśnięciu bieżącego odstępstwa z końcem 2016 r. ustawodawcy będą mieć wystarczającą ilość czasu, aby zakończyć wszelkie inne procedury wspóldecyzyjne, jakie mogą okazać się konieczne, ponieważ data umorzenia uprawnień odpowiadających emisjom za 2017 r. wypada w kwietniu 2018 r.*

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(10a) Loty między regionami najbardziej oddalonymi określonymi w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) a kontynentalną częścią EOG powinny również podlegać regionalnemu podejściu rynkowemu. Wartości procentowe powinny zostać obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w kontynentalnej części EOG a regionem najbardziej oddalonym, który znajduje się nie dalej niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu kontynentalnej części EOG do momentu wejścia w życie***

*międzynarodowego środka rynkowego.*

## **Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(12) Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja powinna przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, aby zagwarantować uwzględnienie rozwoju sytuacji na arenie międzynarodowej oraz wszelkich kwestii dotyczących stosowania odstępstwa.*

*skreślony*

## **Poprawka 13**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt -1 (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 d – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*-1) W art. 3d ust. 4 otrzymuje następujące brzmienie:*

*„4. Państwa członkowskie wykorzystują przychody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej zmierzające do przeciwdziałania zmianom klimatu, w szczególności na szczeblu międzynarodowym, na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz na dostosowanie się w krajach rozwijających do skutków zmiany klimatu, a także na finansowanie badań i rozwoju w zakresie łagodzenia i dostosowań, w tym w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego. Przychody ze sprzedaży aukcyjnej przeznacza się również na*

*transport niskoemisyjny. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej powinny również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej i na rzecz ekofunduszu klimatycznego zgodnie z ramową konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu oraz na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu.*

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

## Poprawka 14

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit pierwszy – litera a

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego w 2013 r.;

#### *Poprawka*

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (**EOG**) w 2013 r.;

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit pierwszy – litera b

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

b) emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza **Europejskiego Obszaru Gospodarczego** (EOG) w każdym roku kalendarzowym, w okresie od 2014 do **2020 r.**, w przypadku gdy operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do odsetka zweryfikowanych emisji z tych lotów podanego zgodnie z załącznikiem IIc

#### *Poprawka*

b) emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza EOG w każdym roku kalendarzowym, w okresie od 2014 do **2016 r.**, w przypadku gdy operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do odsetka zweryfikowanych emisji z tych lotów podanego zgodnie z załącznikiem IIc lub obliczonego zgodnie z ust. 6;

lub obliczonego zgodnie z ust. 6;

## **Poprawka 16**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit pierwszy – litera b a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ba) emisji pochodzących z lotów między regionami najbardziej oddalonymi określonymi w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) a kontynentalną częścią EOG w każdym roku kalendarzowym aż do wejścia w życie międzynarodowego środka rynkowego w przypadku gdy w celu odzwierciedlenia odsetka lotów wykonywanych w obrębie europejskiej przestrzeni powietrznej operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do wartości procentowych, które powinny zostać obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w kontynentalnej części EOG a regionem najbardziej oddalonym, który znajduje się nie dalej niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu kontynentalnej części EOG lub obliczonych zgodnie z ust. 6;*

## **Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit pierwszy – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

c) emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku

c) emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku

powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze w każdym roku kalendarzowym do **2020** r., w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w roku kalendarzowym wynoszą mniej niż 1000 ton;

powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze w każdym roku kalendarzowym do **2016** r., w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w roku kalendarzowym wynoszą mniej niż 1000 ton;

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

Zweryfikowane emisje, o których mowa w ust. 1 lit. b), obliczone zgodnie z załącznikiem IIc są uznawane za zweryfikowane emisje operatora statku powietrznego do celów art. 11a, 12 i 14.

*Poprawka*

Zweryfikowane emisje, o których mowa w ust. 1 lit. b) **i ba**), obliczone zgodnie z załącznikiem IIc są uznawane za zweryfikowane emisje operatora statku powietrznego do celów art. 11a, 12 i 14.

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

W odniesieniu do działalności w latach 2013-**2020**, państwa członkowskie publikują liczbę bezpłatnych uprawnień do emisji lotniczych przydzielonych każdemu operatorowi do dnia **[OP: insert a date 4 months after the entry into force of this Directive]**.

*Poprawka*

W odniesieniu do działalności w latach 2013-**2016**, państwa członkowskie publikują liczbę bezpłatnych uprawnień do emisji lotniczych przydzielonych każdemu operatorowi do dnia **[Dz.U.: insert a date 4 months after the entry into force of this Directive]**.



## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3, liczba uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do okresu od 2013 do **2020** r. zostanie zmniejszona, tak aby odpowiadała udziałowi przyznanym emisji z lotnictwa wynikającemu z zastosowania **art. 28** lit. a)-c).

*Poprawka*

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3, liczba uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do okresu od 2013 do **2016** r. zostanie zmniejszona, tak aby odpowiadała udziałowi przyznanym emisji z lotnictwa wynikającemu z zastosowania **ust. 1** lit. a)-c).

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3, w przypadku lotów do i z krajów poza EOG, operator statku powietrznego może zdecydować, że raport na temat wielkości emisji nie będzie zawierać danych wyrażonych za pomocą wartości procentowych podanych w załączniku IIc, aby emisje te zostały obliczone przez właściwy organ. Obliczenia te powinny uwzględniać dane pochodzące z narzędzia dla niewielkich źródeł emisji zatwierdzonego przez Komisję i wykorzystującego dane dostarczone przez Eurocontrol pochodzące z jego mechanizmu wspierającego ETS. Właściwy organ przekazuje wszystkie takie obliczenia Komisji. Obliczenia emisji dokonane w takich okolicznościach uznaje się za zweryfikowane emisje operatora

*Poprawka*

6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3, w przypadku lotów do i z krajów poza EOG, **a także lotów do i z lotnisk położonych w najbardziej oddalonych regionach**, operator statku powietrznego może zdecydować, że raport na temat wielkości emisji nie będzie zawierać danych wyrażonych za pomocą wartości procentowych podanych w załączniku IIc, aby emisje te zostały obliczone przez właściwy organ. Obliczenia te powinny uwzględniać dane pochodzące z narzędzia dla niewielkich źródeł emisji zatwierdzonego przez Komisję i wykorzystującego dane dostarczone przez Eurocontrol pochodzące z jego mechanizmu wspierającego ETS. Właściwy organ przekazuje wszystkie

statków powietrznych do celów art. 11a, 12, 14 i 28a.

takie obliczenia Komisji. *Operator zostanie poinformowany o rezultacie obliczeń dokonanych przez właściwy organ, natomiast* obliczenia emisji dokonane w takich okolicznościach uznaje się za zweryfikowane emisje operatora statków powietrznych do celów art. 11a, 12, 14 i 28a.

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat *działań, które trzeba będzie podjąć w celu wprowadzenia międzynarodowego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2020 r., wraz z wnioskami dotyczącymi aktów prawnych w stosownych przypadkach.*

Jeśli międzynarodowy środek rynkowy nie będzie miał zastosowania od 2020 r., wspomniane sprawozdanie będzie zawierało propozycję odpowiedniego zakresu emisji z lotów do i z państw spoza EOG począwszy od **2020** r. w przypadku dalszego braku takiego międzynarodowego

*Poprawka*

**7. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie coroczne sprawozdanie na temat postępu negocjacji i przygotowań do Zgromadzenia ICAO w 2016 r., a także na temat wysiłków Komisji na rzecz promowania wśród krajów trzecich międzynarodowej akceptacji dla podejścia opartego na przestrzeni powietrznej.** Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja przedstawi **także** Parlamentowi Europejskiemu i Radzie **specjalne** sprawozdanie na temat **osiągniętych przez Zgromadzenie rezultatów. Jeżeli ratyfikowalny międzynarodowy środek rynkowy zostanie uzgodniony, takie sprawozdanie zawierać będzie stosowne wnioski stanowiące odpowiedź na te ustalenia. Każdemu wnioskowi towarzyszyć będzie szczegółowa ocena skutków.**

Jeśli międzynarodowy środek rynkowy nie będzie miał zastosowania od 2020 r., wspomniane sprawozdanie będzie zawierało propozycję odpowiedniego zakresu emisji z lotów do i z państw spoza EOG począwszy od **2016** r. w przypadku dalszego braku takiego międzynarodowego

środka rynkowego. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również rozwiązania dotyczące innych kwestii, jakie mogą wyniknąć w związku ze stosowaniem ust. 1–4, przy jednoczesnym zachowaniu równego traktowania wszystkich podmiotów na tej samej trasie”.

środka rynkowego. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również rozwiązania dotyczące innych kwestii, jakie mogą wyniknąć w związku ze stosowaniem ust. 1–4, przy jednoczesnym zachowaniu równego traktowania wszystkich podmiotów na tej samej trasie”.

## **Poprawka 23**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Załącznik**

Dyrektywa 2003/87/WE

Załącznik II c – wyjaśnienia do tabeli – akapit szósty

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

W okresie 2014–**2020**, bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r., wartości procentowe mające zastosowanie do lotów między państwami członkowskimi EOG i krajami rozwijającymi się, których udział w całkowitych przychodach w tonokilometrach w międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynosi mniej niż 1 % wynoszą zero. Państwa uznawane za kraje rozwijające się do celów niniejszego wniosku to państwa, które w chwili przyjęcia niniejszego wniosku korzystają z preferencyjnego dostępu do rynku Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 978/2012/UE, czyli te, które nie zostały w 2013 r. zaklasyfikowane przez Bank Światowy jako kraje o wysokim dochodzie lub o średnio-wysokim dochodzie.

#### *Poprawka*

W okresie 2014–**2016**, bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r., wartości procentowe mające zastosowanie do lotów między państwami członkowskimi EOG i krajami rozwijającymi się, których udział w całkowitych przychodach w tonokilometrach w międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynosi mniej niż 1 % wynoszą zero. Państwa uznawane za kraje rozwijające się do celów niniejszego wniosku to państwa, które w chwili przyjęcia niniejszego wniosku korzystają z preferencyjnego dostępu do rynku Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 978/2012/UE, czyli te, które nie zostały w 2013 r. zaklasyfikowane przez Bank Światowy jako kraje o wysokim dochodzie lub o średnio-wysokim dochodzie.

## **Poprawka 24**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Załącznik**

Dyrektywa 2003/87/WE  
Załącznik II c – wyjaśnienia do tabeli – akapit szósty a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Odsetek emisji, o których mowa w art. 28a, dla lotów do i z regionu najbardziej oddalonego także oblicza się według poniższej tabeli, do której przed przyjęciem zostaną wprowadzone wartości procentowe wynikające mutatis mutandis ze stosowania tego samego wzoru, na podstawie najlepszych dostępnych danych, w tym dostarczonych przez Eurocontrol.*

### **Poprawka 25**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik**

Dyrektywa 2003/87/WE

Załącznik II c – tabela – wiersz 37

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**CHINY, w tym HONGKONG, MAKAO i  
TAJWAN**

**CHINY, w tym HONGKONG i MAKAO**

### **Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik**

Dyrektywa 2003/87/WE

Załącznik II c – tabela – wiersz 147 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**TW - TAJWAN**

### **Poprawka 27**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II c – tabela – po ostatnim wierszu – wiersze 172 a – 172 i (nowe)**

PE522.946v02-00

20/58

RR\1017711PL.doc

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Gwadelupa*

*Gujana Francuska*

*Martynika*

*Réunion*

*Saint-Barthélemy*

*Saint-Martin*

*Azory*

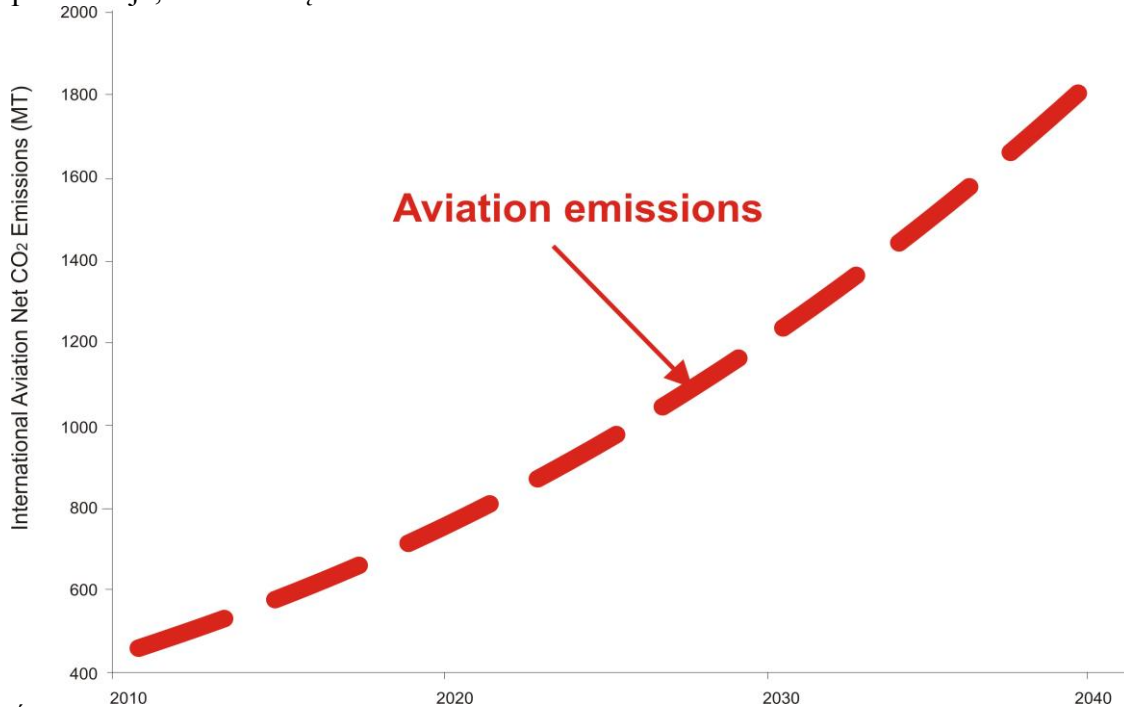
*Madera*

*Wyspy Kanaryjskie*

## UZASADNIENIE

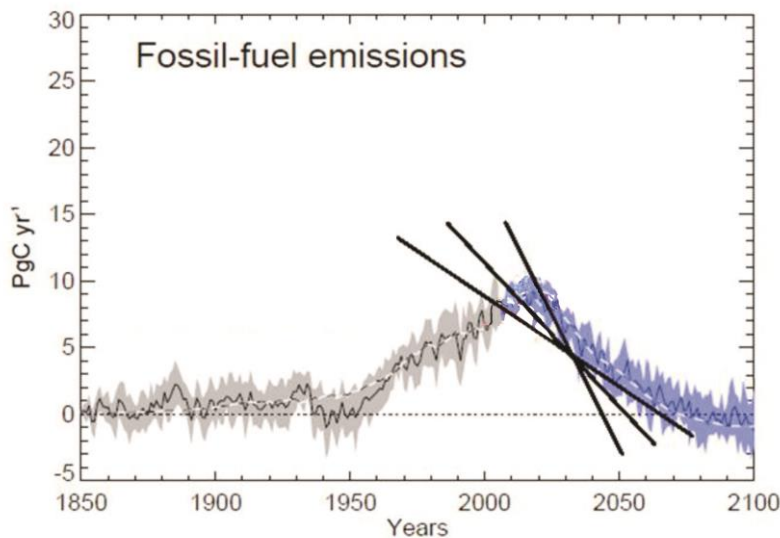
### Dlaczego niezbędne jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa?

Poziom emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa szybko wzrasta. Przyjmując scenariusz zakładający brak działań, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przewiduje, że wzrosną one do 1900 Mt do 2040 r.



Źródło: ICAO

Z innych szacunków wynika poziom 3500-4500 Mt do 2050 r. 3,5 gigaton to 20% wartości, do jakiej według IPCC należy obniżyć poziom globalnych emisji do 2050 r., aby ograniczyć zmianę klimatyczną do 2 stopni.

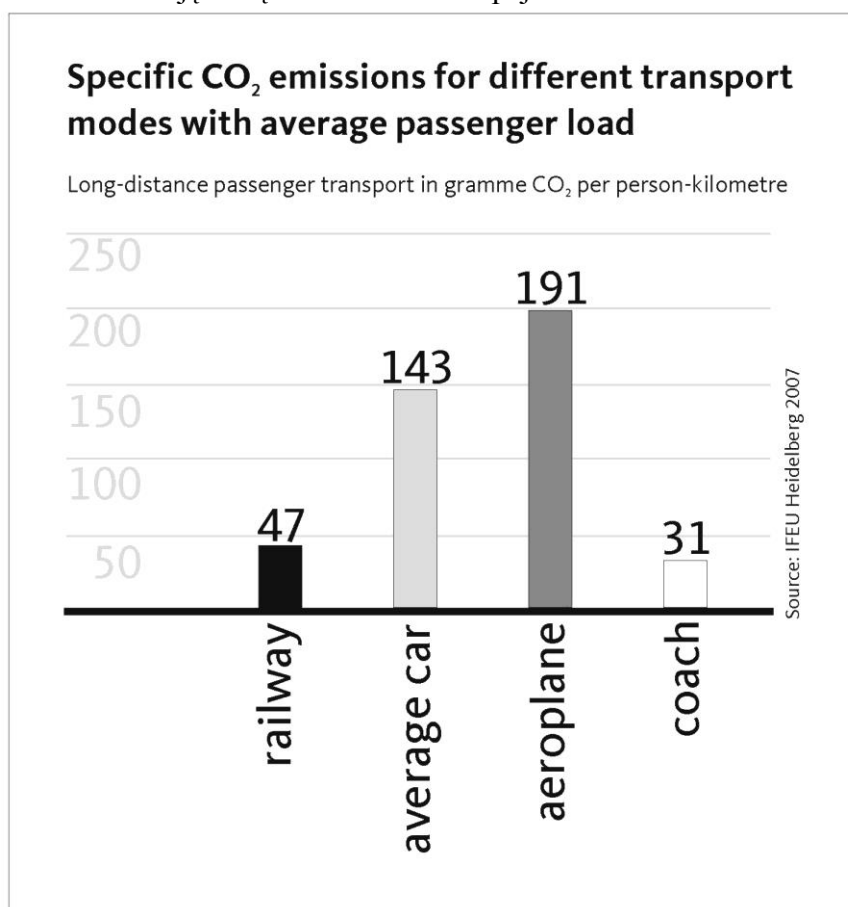


Według 5. IPCC (2013) do 2050 r. należy drastycznie zredukować poziom globalnych emisji, jeśli chcemy mieć 2/3 prawdopodobieństwa osiągnięcia celu 2 stopni w 2050 r.

Źródło: Międzyrządowy Zespół do spraw Zmian Klimatu (IPCC)

Zadanie regulacji emisji z lotnictwa zostało postawione ICAO przez wspólnotę międzynarodową w 1997 r. w ramach Protokołu z Kioto. Protokół z Kioto nie jest wystarczający, jeśli chodzi o wyzwania związane ze zmianami klimatycznymi, jednak nie można ignorować tego, że przynajmniej Unia Europejska wywiązała się ze swojego zobowiązania i ograniczyła emisje. Z drugiej strony nie podjęto żadnych znaczących działań mających na celu ograniczenie emisji z lotnictwa.

Niezbędne jest również uczestnictwo przemysłu lotniczego w wysiłkach mających na celu ograniczenie zmian klimatycznych pod kątem sprawiedliwego traktowania innych rodzajów transportu. Niestety lotnictwo jest najmniej przyjaznym środowisku rodzajem transportu i podczas gdy inne rodzaje transportu podlegają surowym regulacjom oraz wielu podatkom i opłatom, lotnictwem nie zajęto się na szczeblu europejskim:



### **Ustawodawstwo od 2008 r., krytyka ze strony państw trzecich oraz zasadność tej krytyki**

Przepisy obejmujące lotnictwo systemem ETS zostały przyjęte jednogłośnie przez Radę i większością ponad 90% przez Parlament Europejski po ponad dwuletniej debacie i zaangażowaniu wszystkich zainteresowanych stron. Podstawą przepisów było uwzględnienie wszystkich lotów, które startują z Europy lub w niej lądują. Było to założenie krytykowane przez państwa trzecie. Niemniej jednak po wyroku w sprawie wszczętej przez American Airlines Europejski Trybunał Sprawiedliwości zdecydował, że jest to w pełni zgodne z prawem międzynarodowym. Pomimo zastrzeżeń państw trzecich i nagłaśnianych czasem ogromnych obciążeń dla przemysłu koszty są bardzo umiarkowane. Zgodnie z ostatnimi

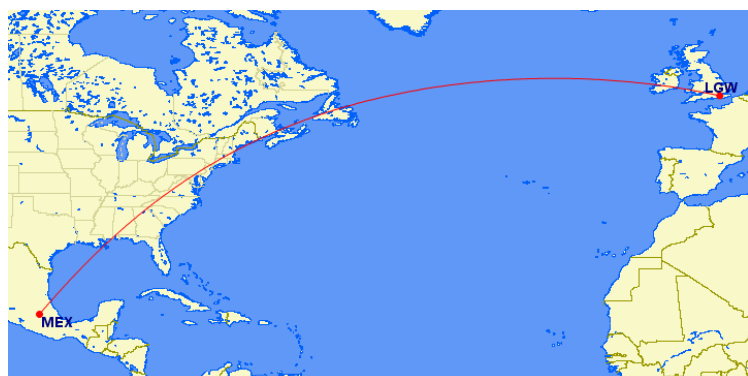
danymi koszt Ryanair wynosił 0,03 EUR, Easyjet 0,11 EUR (inne linie lotnicze posiadające mniej wydajną flotę mogą mieć nieznacznie wyższe koszty). Koszty związane z podatkami i opłatami nakładanymi przez państwa członkowskie UE lub państwa trzecie są znacznie wyższe.

Kraj	Prawo	koszt lotu
Niemcy	Luftverkehrssteuer	Do 42,18 EUR w zależności od portu docelowego
Zjednoczone Królestwo	Podatek lotniskowy APD	Do ponad 184 GBP na 6000 mil
Stany Zjednoczone	Międzynarodowy Podatek od Usług Transportowych	16,30 USD na pasażera
UE	ETS	0,03 EUR (Ryanair) Do 2 EUR/lot międzykontynentalny (szacunki Komisji)
Indie	Podatek wyjazdowy + 10,3% opłaty za obsługę (opłata na rozwój lotniska w Delhi)	<b>7,40 EUR, 10 USD +19 EUR, 25 USD (tylko w Delhi)</b>
Austria	Flugabgabegesetz	Do 35 EUR w zależności od odległości

Jednym z ważnych argumentów podnoszonych przez państwa trzecie było to, że przepisy Unii Europejskiej są nielegalne z uwagi na ich eksterytorialność. Według Trybunału Sprawiedliwości ten argument jest bezzasadny, ponieważ przepisy obejmują wyłącznie loty startujące w Europie lub tam lądujące. Niemniej jednak obowiązek umorzenia uprawnień jest oczywiście wyższy w przypadku dłuższego lotu. Jednak nie jest to jedyna cecha przepisów UE. Ponadto podatki i opłaty krajowe opierają się na tej samej zasadzie, na przykład opłata brytyjska jest znacznie wyższa w przypadku lotu do Meksyku niż w przypadku lotu do Kanady, mimo iż odległość między Kanadą a Meksykiem to głównie terytorium Stanów Zjednoczonych, co widać na poniższej mapie:



Lot do Toronto w Kanadzie podlega opłacie APD w wysokości 130 GBP (156 EUR).



Lot w klasie biznesowej z Londynu do miasta Meksyk (ok.

RR\1017711PL.doc



5000 mil) podlega opłacie APD w wysokości 162 GBP (195 EUR).

## Proces ICAO i przepisy o podejściu wstrzymującym

Mimo iż krytyka jest bezzasadna, Unia Europejska zareagowała na argumenty państw trzecich. Stwierdzono, że przepisy europejskie są przeszkodą dla porozumienia międzynarodowego. Powyższe nigdy nie było prawdą, jednak aby okazać dobrą wolę, Komisja zaproponowała ograniczenie systemu do lotów wewnątrzunijnych na jeden rok, aby w trakcie Zgromadzenia Ogólnego ICAO we wrześniu i październiku 2013 r. spróbować znaleźć lepsze porozumienie.

W przepisach podano wyraźnie:

*„Odstępstwo przewidziane w niniejszej decyzji odnosi się wyłącznie do emisji lotniczych za 2012 r.”.*

*(10) (...) Unia wprowadza to odstępstwo, by ułatwić osiągnięcie na 38. sesji Zgromadzenia ICAO porozumienia w sprawie realistycznego harmonogramu opracowania międzynarodowego środka rynkowego na okres po 38. sesji Zgromadzenia ICAO oraz ram mających ułatwić całościowe stosowanie krajowych i regionalnych środków rynkowych do lotnictwa międzynarodowego do czasu wprowadzenia międzynarodowego środka rynkowego.*

Podczas Zgromadzenia ICAO we wrześniu i październiku 2013 r. przyjęto rezolucję, w której uwzględniono zobowiązanie do „opracowania międzynarodowego środka rynkowego dotyczącego lotnictwa międzynarodowego, z uwzględnieniem prac, do których wezwano w ustępie 19”. Jest to ważny krok, jednak niestety rezolucja obejmuje również wiele warunków i warunków wstępnych. W związku z powyższym nie jest wcale pewne, czy podczas Zgromadzenia ICAO w 2016 r. naprawdę uda się wprowadzić jasne reguły dotyczące międzynarodowego środka rynkowego. Wzięto pod uwagę fakt, że w trakcie Zgromadzenia ICAO w 2001 r. wyrażono zgodę na handel emisjami, jednak niestety nie poczyniono żadnych faktycznych postępów:

<b>Zgromadzenie ICAO 2001:</b>	<b>Zgromadzenie ICAO 2013:</b>
c) Handel emisjami; c) Wyraża zgodę na opracowanie otwartego systemu handlu emisjami dla lotnictwa międzynarodowego;	18. Podejmuje decyzję o opracowaniu ogólnoświatowego środka rynkowego dla lotnictwa międzynarodowego, z uwzględnieniem prac, do których wezwano w ustępie 19;

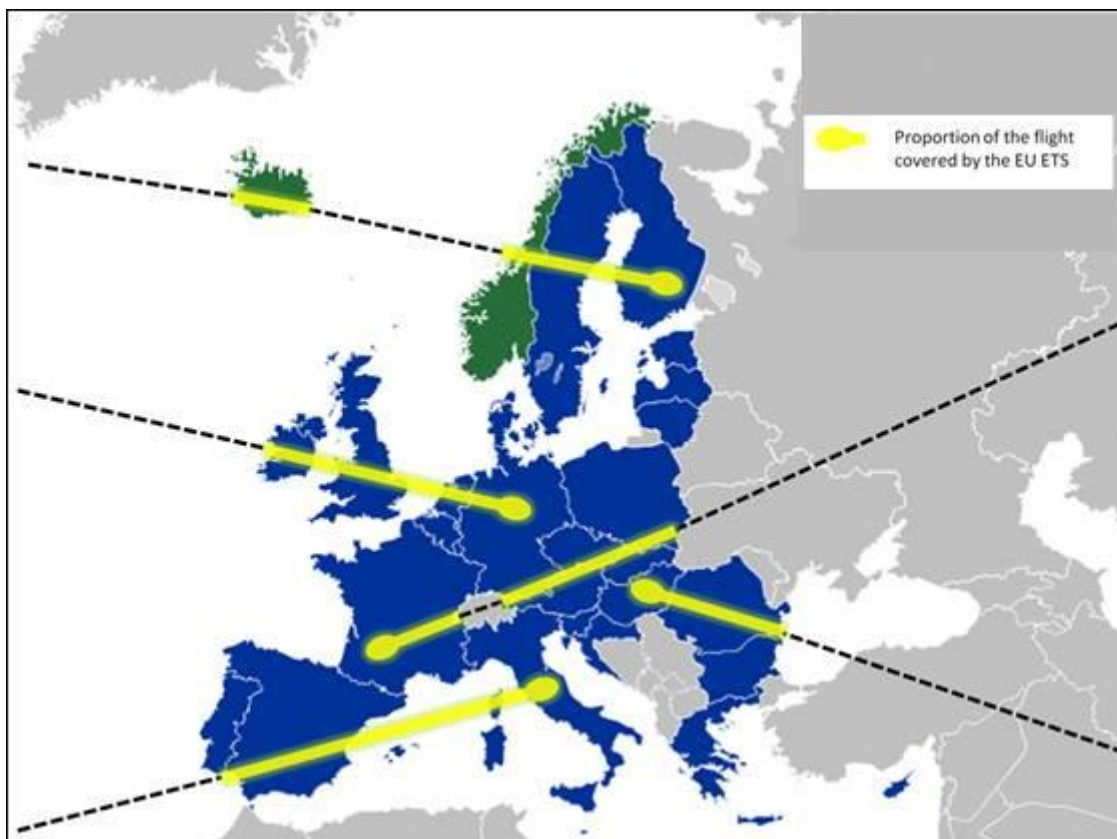
W porównaniu ze znacząco odmiennymi postęпами Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu należy przyznać, że nawet 19. konferencja klimatyczna COP w Warszawie przyniosła bardziej konkretne i pozytywne wyniki niż Zgromadzenie ICAO. Bardzo ważnym uwarunkowaniem ze strony Unii Europejskiej, aby wprowadzać dalsze zmiany w ustawodawstwie unijnym, było przyjęcie ram systemów krajowych i regionalnych, jak na przykład system UE. Niestety to się nie stało. Przemysł lotniczy, reprezentowany głównie przez IATA, niestety w znacznym stopniu działał przeciwko Unii Europejskiej w procesie ICAO, jednak z drugiej strony należy przyznać, że

IATA przyczyniło się do procesu ogólnoświatowego. Zobowiązanie podmiotów przemysłowych do zredukowania emisji o 50% do 2050 r. wychodzi znacznie dalej niż tekst ICAO.

### Konsekwencje dla UE po Zgromadzeniu ICAO

Wiele zainteresowanych stron, jak na przykład Zrzeszenie Europejskich Przewoźników Niskokosztowych ELFAA, które reprezentuje niemal 50% lotów wewnątrzunijnych, wiele organizacji pozarządowych oraz wielu posłów do Parlamentu wniosło o niewprowadzanie zmian do istniejących przepisów. Oznaczałoby to, że pełny system ETS, obejmujący loty międzynarodowe, które startują w Europie i tam lądują, na całym ich dystansie, powinien zostać wprowadzony od 1 maja przyszłego roku. Inni (wiele stron zainteresowanych nieoficjalnie przyjmuje to stanowisko) opowiadają się za przedłużeniem obowiązujących przepisów o podejściu wstrzymującym do 2016 r. lub nawet do 2020 r., co oznaczałoby, że przez wiele lat system obejmuje wyłącznie loty wewnątrzunijne, nawet jeśli latają one w europejskiej przestrzeni powietrznej.

Wniosek Komisji uwzględniający podejście oparte na przestrzeni powietrznej stanowi kompromis między tymi dwiema skrajnościami:



Źródło: Komisja Europejska

Oznacza to, że wszystkie loty, które startują w Europie i tam lądują są objęte systemem w zakresie dotyczącym dystansu przebytego w europejskiej przestrzeni powietrznej. Na przykład lot z Paryża lub z Londynu na lotnisko w Stambule (jest to bardzo ważne, ponieważ

w Stambule ma zostać otwarte największe lotnisko świata) zostanie objęty do granicy Grecji, co oznacza niemal 100%. W ramach przepisów o podejściu wstrzymującym ten lot nie zostałyby nim objęty w ogóle. Emisje z lotu do portu przesiadkowego w Emiratach w ramach podejścia opartego na przestrzeni powietrznej byłyby pokryte niemal w 50%.

### **Wniosek sprawozdawcy**

Sprawozdawca zasadniczo popiera wniosek Komisji Europejskiej. Nadal jest przekonany, że nacisk ze strony państw trzecich jest bezzasadny, należy jednak wziąć pod uwagę, że proces międzynarodowy może ucierpieć na skutek pełnego wdrożenia systemu. Podejście oparte na przestrzeni powietrznej ma wiele korzyści w porównaniu z przepisami o podejściu wstrzymującym:

- 1) Ochrona środowiska i klimatu:  
Wniosek Komisji obejmuje ok. 40% emisji w porównaniu z pierwotnymi przepisami o podejściu wstrzymującym, które obejmowały tylko ok. 20%.
- 2) Konsekwencje dla negocjacji międzynarodowych:  
Zwykle rozszerzenie przepisów o podejściu wstrzymującym mogłoby być postrzegane jako bezwarunkowa kapitulacja ze strony Unii Europejskiej. Jeśli obserwuje się postęp na szczeblu międzynarodowym, jest to spowodowane głównie naciskiem ze strony Unii Europejskiej. Wiele wniosków rozpatrywanych w ramach ICAO nie obniżyłoby w rzeczywistości emisji z lotnictwa, ale uwzględnia się tylko wzrost neutralny pod względem CO<sub>2</sub> od 2020 r. Główna strategia ICAO opiera się na zobowiązaniach offsetowych (które oznaczają głównie mechanizmy właściwego rozwoju – CDM) oraz na biopaliwach. Uwzględniając krytyczną dyskusję na temat tych dwóch instrumentów w Unii Europejskiej, ważne jest, aby móc wskazać alternatywę. Nasz system w rzeczywistości zmusza do redukcji emisji, nawet jeśli tylko o 5%.
- 3) Konkurencyjność europejskich lotnisk i przemysłu lotniczego:  
Wniosek dotyczący podejścia wstrzymującego wpływa na sytuację konkurencyjności europejskich linii lotniczych i lotnisk. Duże węzły lotnicze w pobliżu Unii Europejskiej, np. Stambuł, skorzystają, jeśli je przedłużymy. Linie lotnicze, które latają głównie wewnątrz Europy są w niekorzystnej sytuacji pod względem konkurencyjności w porównaniu z liniami lotniczymi, które mogą korzystać z wzajemnego subsydiowania lotów wewnątrz Unii Europejskiej.
- 4) Sytuacja prawna:  
Zgodnie z wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i z konwencją z Chicago jest oczywiste, że podejście oparte na przestrzeni powietrznej jest w pełni zgodne z prawem międzynarodowym. Na początku września Rada ICAO jednogłośnie poparła podejście oparte na przestrzeni powietrznej. Rezolucja ICAO nie obejmująca podejścia opartego na przestrzeni powietrznej nie jest prawnie wiążąca w tym zakresie, ponieważ UE oraz wiele innych podmiotów zgłosiło do niej zastrzeżenia.

### **Poprawki proponowane przez sprawozdawcę**

Sprawozdawca proponuje, aby w możliwie największym stopniu zachować treść wniosku

Komisji, jednak zasadne wydaje się wprowadzenie kilku poprawek.

**1. Sytuacja prawna po 2016 r.:**

Poprawka do dyrektywy jest uzasadniona wyłącznie dlatego, że oczekuje się przełomu w dążeniu do prawnie wiążącej umowy w zakresie międzynarodowego lotnictwa w 2016 r. Jest to realna możliwość, jednak nic nie jest pewne. Dlatego też rozsądne jest ograniczenie podejścia opartego na przestrzeni powietrznej do 2016 r. a następnie ponowne wprowadzenie pełnego systemu ETS od 2017 r. Jeśli w trakcie ICAO w 2016 r. faktycznie zostanie przyjęte porozumienie międzynarodowe, Unia Europejska powinna być gotowa, aby wprowadzić stosowne zmiany do przepisów.

**2. Poprawki mające na celu zwiększenie dążeń i integralności z punktu widzenia środowiska oraz zagwarantowanie sprawiedliwego traktowania na równi z innymi sektorami przemysłu:**

Poziom sprzedaży aukcyjnej w ETS w lotnictwie wynosi tylko 15% w porównaniu ze średnią 40% w pozostałych sektorach przemysłu. Stopa ograniczenia wynosi tylko 5% w porównaniu z 21% w pozostałych sektorach przemysłu. Ten aspekt był zawsze krytykowany a Parlament Europejski już w latach 2007-2008 w trakcie procedury ustawodawczej wnosił o równie traktowanie wszystkich sektorów przemysłu. Podejście oparte na przestrzeni powietrznej redukuje emisje objęte ETS do 40% w porównaniu z pierwotnym systemem. Aby ograniczyć szkodliwy wpływ na środowisko zasadnym jest podwyższenie poziomu sprzedaży aukcyjnej, niezbędna jest również redukcja emisji (stopa ograniczenia) co najmniej do poziomu, który obowiązuje inne sektory przemysłu już od początku 2013 r.

**Wdrożenie istniejącego ustawodawstwa UE jest kluczowe dla jakiegokolwiek postępu**

Uwagę sprawozdawcy zwrócił fakt, że pomimo iż system EU ETS jest ograniczony do lotów wewnątrzunijnych, obecnie niektóre państwa członkowskie wydają się wahać nad wdrożeniem przepisów. Państwa trzecie, takie jak Chiny i Indie, odmawiają umorzenia uprawnień dotyczących lotów w Europie, jak na przykład z Frankfurtu do Londynu. Sprawozdawca uważa za niedopuszczalne prowadzenie rozmów z Radą na temat jakichkolwiek wyników wniosku ustawodawczego zanim nie będzie jasne, że zostały wdrożone i tak bardzo ograniczone przepisy o podejściu wstrzymującym. Nie możemy zaakceptować tego, że państwa trzecie, takie jak Chiny i Indie, odmawiają przestrzegania przepisów europejskich, podczas gdy prowadzą działania wewnątrz Unii Europejskiej.

**Przyjęcie do kwietnia jest kwestią kluczową**

Wszystkie podmioty, które nie chcą zachowania systemu EU ETS dla lotnictwa w pierwotnej formie, co oznaczałoby, że wszystkie loty międzykontynentalne są objęte od startu do miejsca docelowego, muszą dążyć do porozumienia w sprawie zmienionej dyrektywy do kwietnia, w przeciwnym przypadku od 1 maja należy wdrożyć oryginalne przepisy. Dlatego też uzgodniono ambitne ramy czasowe, również z osobami odpowiedzialnymi w Komisji Transportu. Sprawozdawca uważa, że niezbędne jest dojście do porozumienia w sprawie poprawek i wyraża chęć rozmowy ze stronami zaangażowanymi, jednak nie zaleca Parlamentowi Europejskiemu ograniczenia kompromisu do przedłużenia podejścia wstrzymującego.



24.1.2014

## **OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII**

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa  
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Eija-Riitta Korhola

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

Kontekst ogólny

Zmiana klimatu to problem globalny, który należy rozwiązać także na poziomie globalnym. Włączenie lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) było decyzją podjętą ze względu na mały postęp w działaniach ICAO; decyzja ta w chwili jej podejmowania wydawała się słuszna. Miała ona stanowić przykład do naśladowania, który zachęciłby społeczność międzynarodową do opracowania prawdziwie globalnego rozwiązania. Wiele państw planowało już w tym czasie środki rynkowe (MBM), jednak globalne porozumienie zdawało się nadal odległe. Niemniej jednak po przyjęciu unijnego systemu ETS w lotnictwie, objęcie przepisami UE przewoźników państw trzecich stało się natychmiast tematem budzącym wielki niepokój i szybko przyniosło widoczne skutki. Od początku 2012 r. w trakcie wdrażania EU ETS w lotnictwie państwa członkowskie i ich linie lotnicze narażone były na działania odwetowe ze strony państw trzecich, które w dużym stopniu osłabiły konkurencyjność i potencjał wzrostu linii lotniczych. W związku z tym i ze względu na wyraźną niechęć państw trzecich do współpracy i zapewnienia zgodności z EU ETS Unia Europejska musiała „wstrzymać zegar” – od tego momentu decyzja ta okazała się prawidłowa i słuszna.

Aktualna sytuacja

W opinii sprawozdawczyni istnieje kilka powodów, dla których należy umożliwić swobodną realizację działań ICAO, nie usiłując jednocześnie w dalszym ciągu narzucać wewnętrznego

prawodawstwa UE państwom trzecim, co nie tylko zagroziłoby samym działaniom ICAO, lecz także naraziłoby państwa członkowskie i linie lotnicze UE na dalsze działania odwetowe i spory handlowe. Po pierwsze, decyzje dotyczące globalnego środka rynkowego zostały podjęte, a proces ten jest w trakcie realizacji; ICAO to jedyny organ, który może wypracować rozwiązanie globalne. Po drugie, mechanizm globalny jest wyraźnie i czynnie wspierany po raz pierwszy także poza UE, przy zaangażowaniu głównych graczy. Po trzecie, wszystkie zainteresowane strony, w tym linie lotnicze i przemysł lotniczy, wspierają to globalne rozwiązanie, które nigdy wcześniej nie było tak bliskie osiągnięcia. Państwa są gotowe, bardziej zaangażowane i chętne do porozumienia niż miało to miejsce dotychczas. Ponadto propozycja UE dotycząca przestrzeni powietrznej została odrzucona przez ICAO.

## Wniosek

Sprawozdawczyni uważa, że w związku z powyższym UE musi być aktywnym podmiotem działającym na rzecz wspierania globalnego porozumienia, a nie podmiotem kontynuującym działania jednostronne, które spowodują jedynie cofnięcie procesu. Unia Europejska musi unikać jakichkolwiek działań, które będą postrzegane przez naszych partnerów międzynarodowych jako niekonstruktywne i które utrudnią negocjacje ICAO. Wszelkie sprawozdania państw trzecich dotyczące tej propozycji wskazują na sytuację zupełnie odwrotną, w związku z czym sprawozdawczyni sugeruje, by nadal stosować strategię „wstrzymywania zegara” wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego aż do 2016 r. Dzięki zakresowi EU ETS Unia Europejska nadal pełniłaby także rolę przywódcy w początkowych działaniach na rzecz ograniczenia emisji pochodzących z lotnictwa. Nawet jeśli UE ma wyłączne prawo do stanowienia prawa na własnym terytorium, sprawozdawczyni uważa, że nie jest to właściwa droga, jeśli chcemy znaleźć prawdziwe globalne rozwiązanie. Dyplomacja w dziedzinie klimatu oznacza, że każda zaangażowana strona musi być graczem zespołowym, dążącym do osiągnięcia wzajemnego celu przy wykorzystaniu wzajemnych środków. Ponadto, aby znaleźć globalne rozwiązanie, priorytety UE muszą zabezpieczać dobrą kondycję naszego przemysłu lotniczego, jego konkurencyjność oraz możliwości operacyjne w tym niezwykle konkurencyjnym obszarze.

Ze względu na wyżej wymienione powody sprawozdawczyni sugeruje, aby utrzymać przepisy wewnętrzne Europejskiego Obszaru Gospodarczego dotyczące „wstrzymania zegara” aż do zgromadzenia ogólnego ICAO w 2016 r. w celu opracowania prawdziwie globalnego rozwiązania, które będzie w pełni korzystne dla klimatu oraz wszystkich zaangażowanych podmiotów.

## POPRAWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie następujących poprawek:

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Unia dąży do zawarcia przyszłego międzynarodowego porozumienia mającego na celu kontrolę emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, **a w międzyczasie ogranicza wpływ wywierany na zmianę klimatu przez działalność lotniczą prowadzoną z i do lotnisk w Unii za pomocą autonomicznych działań. Aby zapewnić, że cele te nawzajem się uzupełniają, a nie pozostają w sprzeczności, należy wziąć pod uwagę** rozwój sytuacji na forach międzynarodowych i stanowiska na nich przyjmowane, a w szczególności **uwzględnić rezolucję zawierającą** skonsolidowane określenie polityk i praktyk ICAO w zakresie ochrony środowiska **przyjętą** na 38. sesji Zgromadzenia ICAO.

*Poprawka*

(1) Unia dąży do zawarcia przyszłego międzynarodowego porozumienia mającego na celu kontrolę emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa. Rozwój sytuacji na forach międzynarodowych i stanowiska na nich przyjmowane **będą brane pod uwagę**, a w szczególności **uwzględniona zostanie rezolucja zawierająca** skonsolidowane określenie polityk i praktyk ICAO w zakresie ochrony środowiska **przyjęta** na 38. sesji Zgromadzenia ICAO.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) **W związku z tym pożądanym jest tymczasowe uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>4</sup> za spełnione, w przypadku gdy spełnione są zobowiązania w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich. Podejmując tego rodzaju kroki Unia podkreśla, że wymogi mogą być stosowane w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach Europejskiego Obszaru**

*Poprawka*

**skreślony**



*Gospodarczego (EOG) w taki sam sposób, jak wymogi prawne mogą zostać nałożone na większą ilość emisji pochodzących z lotów do i z takich lotnisk.*

---

*<sup>4</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).*

#### *Uzasadnienie*

*Motyw skreślony ze względu na ograniczenie zakresu dyrektywy wyłącznie do lotów wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego.*

### **Poprawka 3**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu 7 lat do chwili, kiedy zaczną funkcjonować międzynarodowy środek rynkowy, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność*

*skreślony*

wartości procentowych ograniczono do okresu do 2020 r. Jeżeli międzynarodowy środek rynkowy nie zostanie uzgodniony na 39.

#### Uzasadnienie

Motyw skreślony ze względu na ograniczenie zakresu dyrektywy wyłącznie do lotów wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

#### Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(6) W celu ustalenia odsetka zweryfikowanych emisji dotyczących lotów do i z lotnisk w państwach trzecich, konieczna jest znajomość emisji z całego lotu. Emisje nieobjęte powyższym odsetkiem nie są jednak brane pod uwagę.*

*skreślony*

#### Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(7) Ponadto w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, operator statku powietrznego powinien zamiast raportowania zweryfikowanych emisji z tych lotów mieć możliwość wyboru posłużenia się szacunkiem emisji z takich lotów, które nie wykraczają poza państwa EOG, tak dokładnym na ile to możliwe.*

*skreślony*

#### Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(9) Zastosowanie wartości procentowych do zweryfikowanych emisji z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich lub zastosowanie metod alternatywnych przez operatorów powinny odnosić się do emisji począwszy od roku 2014 w celu zapewnienia operatorom odpowiedniej ilości czasu na zrozumienie tego rodzaju podejścia przy planowaniu swojej działalności w zakresie przewozów lotniczych.**

**skreślony**

### **Poprawka 7**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 10**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(10) Bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r. emisje pochodzące z lotów do i z państw, które są krajami rozwijającymi się, i których udział w całkowitych przychodach w tonokilometrach w międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynosi mniej niż 1 % powinny być zwolnione w okresie 2014-2020. Państwa uznawane za kraje rozwijające się do celów niniejszego wniosku to państwa, które w chwili przyjęcia niniejszego wniosku korzystają z preferencyjnego dostępu do rynku Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 978/2012/UE, czyli te, które nie zostały w 2013 r. zaklasyfikowane przez Bank Światowy jako kraje o wysokim dochodzie lub o średnio-wysokim dochodzie.**

**skreślony**

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit pierwszy – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego w 2013 r.;

*Poprawka*

wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego w **każdym roku kalendarzowym począwszy od 2013 r. do 2020 r. włącznie**;

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit pierwszy – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

***b) emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym w okresie od 2014 do 2020 r., w przypadku gdy operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do odsetka zweryfikowanych emisji z tych lotów podanego zgodnie z załącznikiem IIc lub obliczonego zgodnie z ust. 6;***

*Poprawka*

***skreślona***

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

***Zweryfikowane emisje, o których mowa w ust. 1 lit. b), obliczone zgodnie z załącznikiem IIc są uznawane za***

*Poprawka*

***skreślony***

*zweryfikowane emisje operatora statku powietrznego do celów art. 11a, 12 i 14.*

## **Poprawka 11**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 28 a – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

Na zasadzie odstępstwa od art. 3g, 12, 15 i 18a, w przypadku gdy całkowite roczne emisje operatora statku powietrznego wynoszą mniej niż 25 000 ton uznaje się je za emisje zweryfikowane, jeśli określone są one przy *zastosowaniu narzędzia dla niewielkich źródeł emisji zatwierdzonego przez Komisję i wykorzystującego dane dostarczone przez Eurocontrol pochodzące z jego mechanizmu wspierającego ETS*, a państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile zapewniona jest przynajmniej taka dokładność, jaką gwarantuje takie narzędzie.

*Poprawka*

Na zasadzie odstępstwa od art. 3g, 12, 15 i 18a, w przypadku gdy całkowite roczne emisje operatora statku powietrznego wynoszą mniej niż 25 000 ton uznaje się je za emisje zweryfikowane, jeśli określone są one przy *wykorzystaniu danych dostarczonych przez Eurocontrol pochodzących z jego mechanizmu wspierającego ETS*, a państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile zapewniona jest przynajmniej taka dokładność, jaką gwarantuje takie narzędzie.

*Uzasadnienie*

*Rola narzędzia dla niewielkich źródeł emisji nie jest w tym kontekście oczywista, ponieważ raport na temat wielkości emisji można uzyskać z mechanizmu wspierającego ETS, jeśli przewoźnik ma licencję na korzystanie z tego programu.*

## **Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 28 a – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 w przypadku lotów do i z krajów poza EOG operator statku powietrznego może zdecydować, że raport na temat wielkości emisji nie będzie zawierać danych wyrażonych za pomocą wartości procentowych podanych w załączniku IIc, aby emisje te zostały obliczone przez właściwy organ. Obliczenia te powinny uwzględniać dane pochodzące z narzędzia dla niewielkich źródeł emisji zatwierdzonego przez Komisję i wykorzystującego dane dostarczone przez Eurocontrol pochodzące z jego mechanizmu wspierającego ETS. Właściwy organ przekazuje wszystkie takie obliczenia Komisji. Operator zostanie poinformowany i zaakceptuje wynik obliczeń dokonanych przez organ, a obliczenia emisji dokonane w takich okolicznościach uznaje się za zweryfikowane emisje operatora statków powietrznych do celów art. 11a, 12, 14 i 28a.**

**skreślony**

### **Poprawka 13**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2. Załączniki zmienia się w zgodzie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.**

**skreślony**

### **Poprawka 14**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*[...]*

*skreślony*

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy 2003/87/WE ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 24.10.2013
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 24.10.2013
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	16.12.2013
<b>Data przyjęcia</b>	23.1.2014
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 29 -: 22 0: 3
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Maria Badiá i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke



22.1.2014

## **OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI**

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Mathieu Grosch

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

#### **Kontekst ogólny**

Obecnie lotnictwo odpowiedzialne jest za ok. 3% ogółu emisji gazów cieplarnianych, a ich poziom rośnie w bardzo szybkim tempie. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oszacowała, że poziom emisji CO<sub>2</sub> z lotnictwa w latach 1990 – 2006 prawie się podwoił. Tymczasem wzrost poziomu emisji pochodzących z paliw kopalnych wyniósł 34%. ICAO przewiduje, że do 2020 r., czyli w okresie, w którym UE zobowiązała się ograniczyć emisje CO<sub>2</sub> 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. Z tego względu na całym świecie powinno się przyjąć takie same cele klimatyczne. Można to osiągnąć jedynie w drodze porozumienia zawartego na szczeblu ICAO.

W 2013 r. Zgromadzenie ICAO uznało, że do promowania zrównoważonego wzrostu w lotnictwie niezbędne będą środki rynkowe oraz że wykonalne są trzy opcje realizacji systemu środków rynkowych (obowiązkowe rozliczenia wzajemne z podziałem przychodów lub bez takiego podziału oraz handel emisjami). Postanowiono opracować międzynarodowy system środków rynkowych i podjąć decyzję w tej sprawie na Zgromadzeniu w 2016 r. Rozwiązanie miałyby być wdrażane od 2020 r.

#### **Wniosek Komisji**

Najnowszy wniosek Komisji zakłada całkowite wyłączenie lotów wykonywanych do państw trzecich w 2013 r. i ograniczenie systemu handlu uprawnieniami do emisji w taki sposób, aby w latach 2014 – 2020 obejmował on tylko część międzynarodowych lotów wykonywanych w przestrzeni lotniczej EOG (12 mil morskich od najdalszego punktu zewnętrznej linii brzegowej wyznaczającej terytorium EOG).

Loty z państw o niskich i średnio-niskich dochodach posiadających mniej niż 1% udziału w międzynarodowym lotnictwie miałyby zostać wyłączone, zgodnie z treścią uchwały ICAO. Ponadto wyznaczono nowe poziomy wyłączeń w odniesieniu do operatorów odrzutowców biznesowych. Rozwiązanie takie przyjmuje się z zadowoleniem, ponieważ pozwala ono na duże oszczędności w obszarze kosztów zapewnienia zgodności, a jednocześnie nie wpływa w znacznym stopniu na unikanie emisji.

### **Ogólnoświatowe porozumienie na szczeblu ICAO stanowi rozwiązanie długoterminowe**

Chociaż wyłączenie państw o niskich dochodach nawiązuje do ważnego aspektu uchwały ICAO, stosowanie podejścia opartego na przestrzeni powietrznej mogłoby podważyć znaczenie międzynarodowej dobrej woli, która będzie niezbędna do osiągnięcia ogólnoświatowego porozumienia w 2016 r. Ryzyko jest większe, ponieważ brakuje powszechnie przyjętej definicji „europejskiej przestrzeni powietrznej”. W niniejszej opinii wyraża się zatem poparcie dla wydłużenia tzw. podejścia wstrzymującego, które przyjęto na 2012 r., aż do kolejnego Zgromadzenia ICAO.

W tym okresie Komisja powinna podjąć bardziej intensywne rozmowy dwustronne i wielostronne z państwami trzecimi celem promowania porozumienia ICAO oraz zachęcania – w ramach środka tymczasowego – do przystępowania do systemu handlu uprawnieniami do emisji lub przyjmowania porównywalnych środków. Towarzyszyć powinny temu również inne działania służące ograniczeniu emisji z lotnictwa, w szczególności ustanowienie „jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej”, która pozwoliłaby ograniczyć opóźnienia i rozbieżności w zakresie kontroli ruchu powietrznego.

### **Potrzeba stabilności**

Za wydłużeniem podejścia wstrzymującego przemawia również częstotliwość zmian, jakie miały miejsce w sektorze w przeciągu ostatnich lat. Początkowy system ogłoszony w 2012 r. zakładał objęcie systemem handlu uprawnieniami do emisji wszystkie loty do i z Europy. Faktyczny system na 2012 r. wyłączał loty do i z państw trzecich. Obecnie Komisja proponuje stosować dalej to wyłączenie również w odniesieniu do 2013 r., a następnie wprowadzić trzeci system na lata 2014 – 2020.

Sprawozdawca sugeruje tymczasem utrzymanie systemu z 2012 r. co najmniej do 2016 r., a nawet do 2020 r., jeżeli kolejne Zgromadzenie ICAO osiągnie porozumienie w kwestii wprowadzenia od 2020 r. środków ogólnoświatowych. Jeżeli porozumienie nie zostałoby osiągnięte, w 2017 r. wprowadzono by podejście oparte na przestrzeni powietrznej.

Takie rozwiązanie maksymalnie zwiększyłoby szanse na osiągnięcie międzynarodowego porozumienia bez kwestionowania prawa UE do regulowania własnej przestrzeni powietrznej,

które to prawo gwarantowane jest konwencją chicagowską oraz zostało podtrzymane przez Trybunał Sprawiedliwości. Unia Europejska okazałaby w ten sposób międzynarodowym partnerom gotowość do konstruktywnej pracy w drodze międzynarodowych i dwustronnych negocjacji. Dałaby również do zrozumienia, że oczekuje od ICAO dowodów zaangażowania w podjęcie decyzji w 2016 r. oraz że kolejne opóźnienia byłyby niedopuszczalne.

## POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Unia dąży do zawarcia przyszłego międzynarodowego porozumienia mającego na celu kontrolę emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, *a* w międzyczasie ***ogranicza wpływ wywierany na zmianę klimatu przez działalność lotniczą prowadzoną z i do lotnisk w Unii za pomocą autonomicznych działań. Aby zapewnić, że cele te nawzajem się uzupełniają, a nie pozostają w sprzeczności,*** należy wziąć pod uwagę rozwój sytuacji na forach międzynarodowych i stanowiska na nich przyjmowane, a w szczególności uwzględnić rezolucję zawierającą skonsolidowane określenie polityk i praktyk ICAO w zakresie ochrony środowiska przyjętą na 38. sesji Zgromadzenia ICAO.

*Poprawka*

(1) Unia dąży do zawarcia przyszłego międzynarodowego porozumienia mającego na celu kontrolę emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa. W międzyczasie należy wziąć pod uwagę rozwój sytuacji na forach międzynarodowych i stanowiska na nich przyjmowane, a w szczególności uwzględnić rezolucję zawierającą skonsolidowane określenie polityk i praktyk ICAO w zakresie ochrony środowiska przyjętą na 38. sesji Zgromadzenia ICAO.

### Poprawka 2

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 a (nowy)

**(1a) Sektor lotnictwa ma zdecydowanie międzynarodowy charakter. Należy szybko podjąć inicjatywy na rzecz ochrony klimatu, jako że z problemami na skalę światową, takimi jak emisje z tego sektora, można walczyć najskuteczniej w drodze podejścia międzynarodowego obejmującego zobowiązanie do przestrzegania tych samych środków lub osiągnięcia tych samych celów za pomocą różnych środków. Ogólnoświatowe porozumienie osiągnięte na szczelbu ICAO zapewnia większe szanse na zapewnienie długotrwałej zrównoważoności.**

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

**(2) W związku z tym pożądanym jest tymczasowe uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>4</sup> za spełnione, w przypadku gdy spełnione są zobowiązania w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich. Podejmując tego rodzaju kroki, Unia podkreśla, że wymogi mogą być stosowane w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), w taki sam sposób, jak wymogi prawne mogą zostać nałożone na większą ilość emisji pochodzących z lotów do i z takich lotnisk.**

**(2) Przyjęcie decyzji nr 2013/377/UE<sup>4a</sup> pozwoliło na poczynienie znacznych postępów w ramach ICAO na drodze do zawarcia ogólnoświatowego porozumienia podczas kolejnego zgromadzenia tej organizacji. Aby utworzyć drogę dla zawarcia takiego porozumienia, zapewnić konkurencyjność europejskiego sektora lotnictwa oraz uniknąć retorsji handlowych, należy tymczasowo – przynajmniej do kolejnego zgromadzenia ogólnego ICAO w 2016 r. – rozszerzyć okres stosowania przepisów wstrzymujących.**

---

<sup>4</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13

*października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.).*

*<sup>4a</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 377/2013/UE z dnia 24 kwietnia 2013 r. wprowadzająca tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie.*

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych **w ciągu 7 lat** do chwili, kiedy zaczną funkcjonować międzynarodowy środek rynkowy, **wartości procentowe zostały obliczone** przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu **do 2020 r.**

*Poprawka*

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych do chwili, kiedy zaczną funkcjonować międzynarodowy środek rynkowy, **włączanie emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), a także obliczanie** przez Eurocontrol **wartości procentowych** na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG **będzie miało zastosowanie dopiero od 2017 r., jeżeli podczas kolejnego Zgromadzenia ICAO w 2016 r. nie zostanie uzgodniony międzynarodowy mechanizm rynkowy.** W związku z tym, że Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem

lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu *wejścia w życie międzynarodowego środka rynkowego*.

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Odstępstwa przewidziane w niniejszej dyrektywie uwzględniają wyniki rozmów dwustronnych i wielostronnych z państwami trzecimi, które Komisja będzie kontynuować w imieniu Unii.

*Poprawka*

(4) Odstępstwa przewidziane w niniejszej dyrektywie uwzględniają wyniki rozmów dwustronnych i wielostronnych z państwami trzecimi, które Komisja będzie kontynuować w imieniu Unii. ***Jeżeli negocjacje takie doprowadzą do zgody państw trzecich na przystąpienie do europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji lub przyjęcia przez nie równorzędnych środków, odstępstwa przewidziane w niniejszej dyrektywie powinny zostać odpowiednio dostosowane.***

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(4a) Państwa członkowskie – w celu budowania na szczeblu międzynarodowym zaufania do systemu unijnego – powinny przeznaczać przychody uzyskane w efekcie stosowania europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji na sektor lotniczy, aby łagodzić wpływ emisji z lotnictwa. Powinno to obejmować wspieranie działań na rzecz ochrony klimatu podejmowanych przez państwa rozwijające się zgodnie z art. 3d ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE.***

## **Poprawka 7**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(4b) Negocjacje UE z państwami trzecimi dotyczące transportu lotniczego powinny zawsze zawierać kwestię handlu emisjami dla sektora lotnictwa.***

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(6) W celu ustalenia odsetka zweryfikowanych emisji dotyczących lotów do i z lotnisk w państwach trzecich, konieczna jest znajomość emisji z całego lotu. Emisje nieobjęte powyższym odsetkiem nie są jednak brane pod uwagę.***

***skreślony***

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(9) Zastosowanie wartości procentowych do zweryfikowanych emisji z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich lub zastosowanie metod alternatywnych przez operatorów powinny odnosić się do emisji począwszy od roku 2014 w celu zapewnienia operatorom odpowiedniej ilości czasu na zrozumienie tego rodzaju podejścia przy planowaniu swojej działalności w zakresie przewozów lotniczych.***

***skreślony***

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

(10) ***Bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r.*** emisje pochodzące z lotów do i z państw, które są krajami rozwijającymi się, i których udział w całkowitych przychodach w tonokilometrach w międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynosi mniej niż 1 % powinny być zwolnione w okresie **2014-2020**. Państwa uznawane za kraje rozwijające się do celów niniejszego wniosku to państwa, które w chwili przyjęcia niniejszego wniosku korzystają z preferencyjnego dostępu do rynku Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 978/2012/UE, czyli te, które nie zostały w 2013 r. zaklasyfikowane przez Bank Światowy jako kraje o wysokim dochodzie lub o średnio-wysokim dochodzie.

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(10) Emisje pochodzące z lotów do i z państw, które są krajami rozwijającymi się, i których udział w całkowitych przychodach w tonokilometrach w międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynosi mniej niż 1 % powinny być zwolnione w okresie ***od 2014 do czasu wprowadzenia w życie środka rynkowego.*** Państwa uznawane za kraje rozwijające się do celów niniejszego wniosku to państwa, które w chwili przyjęcia niniejszego wniosku korzystają z preferencyjnego dostępu do rynku Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 978/2012/UE, czyli te, które nie zostały w 2013 r. zaklasyfikowane przez Bank Światowy jako kraje o wysokim dochodzie lub o średnio-wysokim dochodzie.

***(10a) Loty pomiędzy regionami najbardziej oddalonymi wymienionymi w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej a kontynentalną częścią EOG powinny również podlegać regionalnemu podejściu rynkowemu do momentu wejścia w życie międzynarodowego środka rynkowego. Wartości procentowe powinny zostać obliczone przez Eurocontrol na podstawie***



*części długości ortodromy między głównymi lotniskami w kontynentalnej części EOG a regionem najbardziej oddalonym, który znajduje się nie dalej niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu kontynentalnej części EOG.*

### **Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt -1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3d – ustęp 4 – punkt -1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(-1) Art. 3d ust. 4 pkt 1 dyrektywy 2003/87/WE otrzymuje brzmienie:*

*4. „Państwa członkowskie wykorzystują przychody uzyskane z aukcji przydziałów na działania lub badania w dziedzinie walki ze zmianą klimatu.”*

### **Poprawka 13**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. *Na zasadzie* odstępstwa od art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 państwa *członkowskie uznają wymogi określone w tych ustępach za spełnione w odniesieniu do:*

1. Odstępstwa od art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 państwa:

### **Poprawka 14**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

(a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego w 2013 r.;

*Poprawka*

(a) **na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 państwa członkowskie uznają, że wymogi określone w tych ustępach zostały spełnione pod względem** wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego w **każdym roku kalendarzowym od 2013 r. do 2016 r.**; **jeżeli Zgromadzenie ICAO w postanowi 2016 r. wprowadzić międzynarodowy środek rynkowy począwszy od roku 2020, okres ten będzie obowiązywał nadal w latach kalendarzowych 2017–2020;**

*Uzasadnienie*

*Stanowiłoby to wydłużenie podejścia wstrzymującego i wyłączenia lotów z lub do państw trzecich na okres trwania negocjacji na szczepku ICAO. Pozwoliłoby też na uniknięcie konfrontacji z liniami lotniczymi, które musiały już przygotować się do pierwotnego wniosku z 2012 r., a następnie do wstrzymania i nowego systemu na 2014 r.*

## **Poprawka 15**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

(b) emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym, w **okresie od 2014 do 2020 r.**, w przypadku gdy operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do odsetka zweryfikowanych emisji z tych lotów podanego zgodnie z załącznikiem IIc lub obliczonego zgodnie z ust. 6;

*Poprawka*

(b) **jeżeli w 2016 r. Zgromadzenie ICAO postanowi nie wprowadzać międzynarodowego środka rynkowego, wówczas na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych ustępach za spełnione pod względem** emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym **począwszy od 2017 r.** w przypadku gdy, **aby odzwierciedlić proporcję lotów wykonywanych w obrębie europejskiej przestrzeni powietrznej,**

operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do odsetka zweryfikowanych emisji z tych lotów podanego zgodnie z załącznikiem IIc lub obliczonego zgodnie z ust. 6;

#### *Uzasadnienie*

*Wprowadziłoby to podejście oparte na europejskiej przestrzeni powietrznej od 2017 r., jeżeli negocjacje ICAO nie zakończyłyby się sukcesem (zob. poprawka 7).*

#### **Poprawka 16**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 1 – litera ba

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(ba) na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 do chwili wejścia w życie międzynarodowego środka rynkowego państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych ustępach za spełnione pod względem emisji pochodzących z lotów pomiędzy regionami najbardziej oddalonymi wymienionymi w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej a kontynentalną częścią EOG, w przypadku gdy, aby odzwierciedlić proporcję lotów wykonywanych w obrębie europejskiej przestrzeni powietrznej, operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do odsetków, które muszą zostać obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w kontynentalnej części EOG a regionami najbardziej oddalonymi, która znajduje się nie dalej niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu kontynentalnej części EOG lub została obliczona zgodnie z ust. 6;*

**Poprawka 17**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 1**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 28a – ustęp 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

(c) emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze w każdym roku kalendarzowym do **2020 r.**, w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w roku kalendarzowym wynoszą mniej niż 1000 ton;

*Poprawka*

(c) **na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych ustępach za spełnione pod względem emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze w każdym roku kalendarzowym do *momentu wprowadzenia międzynarodowego środka rynkowego***, w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w roku kalendarzowym wynoszą mniej niż 1000 ton;

**Poprawka 18**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 1**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 28a – ustęp 1 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

(d) umorzenia uprawnień odpowiadających zweryfikowanym emisjom w 2013 r. pochodzącym z lotów między państwami EOG **dokonywanego** do dnia 30 kwietnia 2015 r., zamiast do dnia 30 kwietnia 2014 r. oraz zgłoszenia zweryfikowanych emisji dla tych lotów w 2013 r. do dnia 31 marca 2015 r., zamiast do dnia 31 marca 2014 r.

*Poprawka*

(d) **na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych ustępach za spełnione pod względem umorzenia uprawnień odpowiadających zweryfikowanym emisjom w 2013 r. pochodzącym z lotów między państwami EOG *dokonywanych*** do dnia 30 kwietnia 2015 r., zamiast do dnia 30 kwietnia 2014 r. oraz zgłoszenia zweryfikowanych emisji dla tych lotów w 2013 r. do dnia 31 marca 2015 r., zamiast do dnia 31 marca 2014 r.

## **Poprawka 19**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 1 – ostatni punkt

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Zweryfikowane emisje, o których mowa w ust. 1 lit. b), obliczone zgodnie z załącznikiem IIc są uznawane za zweryfikowane emisje operatora statku powietrznego do celów art. 11a, 12 i 14.

#### *Poprawka*

Zweryfikowane emisje, o których mowa w ust. 1 lit. b) *i lit. ba*), obliczone zgodnie z załącznikiem IIc są uznawane za zweryfikowane emisje operatora statku powietrznego do celów art. 11a, 12 i 14.

## **Poprawka 20**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 4

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3, liczba uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do okresu od 2013 do 2020 r. zostanie zmniejszona, tak aby odpowiadała udziałowi przyznanym emisji z lotnictwa wynikającemu z *zastosowania art. 28 lit. a)-c*).

#### *Poprawka*

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3, liczba uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do okresu od 2013 do 2020 r. zostanie zmniejszona, tak aby odpowiadała udziałowi przyznanym emisji z lotnictwa wynikającemu z *zastosowania ust. 1 lit. a- c*).

#### *Uzasadnienie*

*Doprecyzowanie, że odniesienie odwołuje się do nowego art. 28 a, dodanego niniejszą dyrektywą.*

## **Poprawka 21**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3, w przypadku lotów do i z krajów poza EOG, operator statku powietrznego może zdecydować, że raport na temat wielkości emisji nie będzie zawierać danych wyrażonych za pomocą wartości procentowych podanych **w załączniku IIc**, aby emisje te zostały obliczone przez właściwy organ. Obliczenia te powinny uwzględniać dane pochodzące z narzędzia dla niewielkich źródeł emisji zatwierdzonego przez Komisję i wykorzystującego dane dostarczone przez Eurocontrol pochodzące z jego mechanizmu wspierającego ETS. Właściwy organ przekazuje wszystkie takie obliczenia Komisji. Obliczenia emisji dokonane w takich okolicznościach uznaje się za zweryfikowane emisje operatora statków powietrznych do celów art. 11a, 12, 14 i 28a.

*Poprawka*

6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3, w przypadku lotów do i z krajów poza EOG, **a także lotów do i z lotnisk położonych w najbardziej oddalonych regionach**, operator statku powietrznego może zdecydować, że raport na temat wielkości emisji nie będzie zawierać danych wyrażonych za pomocą wartości procentowych podanych **w załączniku IIc**, aby emisje te zostały obliczone przez właściwy organ. Obliczenia te powinny uwzględniać dane pochodzące z narzędzia dla niewielkich źródeł emisji zatwierdzonego przez Komisję i wykorzystującego dane dostarczone przez Eurocontrol pochodzące z jego mechanizmu wspierającego ETS. Właściwy organ przekazuje wszystkie takie obliczenia Komisji. **Operator zostanie poinformowany o rezultacie obliczeń dokonanych przez właściwy organ, natomiast** obliczenia emisji dokonane w takich okolicznościach uznaje się za zweryfikowane emisje operatora statków powietrznych do celów art. 11a, 12, 14 i 28a.

**Poprawka 22**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 6 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6a. Komisja regularnie informuje Parlament Europejski i Radę o postępach negocjacji w ramach ICAO oraz negocjacji z państwami trzecimi.**

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 7 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat działań, które trzeba będzie podjąć w celu wprowadzenia międzynarodowego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2020 r., wraz z wnioskami dotyczącymi aktów prawnych w stosownych przypadkach.

*Poprawka*

7. Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat działań, które trzeba będzie podjąć w celu wprowadzenia międzynarodowego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2020 r., wraz z wnioskami dotyczącymi aktów prawnych w stosownych przypadkach. **Wszelkim wnioskom powinny towarzyszyć oceny wpływu.**

## Poprawka 24

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 7 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

Jeśli międzynarodowy środek rynkowy nie będzie miał zastosowania **od 2020 r.**, wspomniane sprawozdanie będzie zawierało propozycję odpowiedniego zakresu emisji z lotów do i z państw spoza EOG **poczawszy od 2020 r.** w przypadku dalszego braku takiego międzynarodowego środka rynkowego. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również rozwiązania dotyczące innych kwestii, jakie mogą wyniknąć w związku ze stosowaniem ust. 1–4, przy jednoczesnym zachowaniu równego traktowania wszystkich podmiotów na tej samej trasie”.

*Poprawka*

Jeśli międzynarodowy środek rynkowy nie będzie miał zastosowania, wspomniane sprawozdanie będzie zawierało propozycję odpowiedniego zakresu emisji z lotów do i z państw spoza EOG w przypadku dalszego braku takiego międzynarodowego środka rynkowego. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również rozwiązania dotyczące innych kwestii, jakie mogą wyniknąć w związku ze stosowaniem ust. 1–4, przy jednoczesnym zachowaniu równego traktowania wszystkich podmiotów na tej samej trasie”.

## **Poprawka 25**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik IIc – ostatni ustęp**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Odsetek emisji, o których mowa w art. 28a dla lotów do i z regionu najbardziej oddalonego oblicza się według poniższej tabeli, do której przed przyjęciem zostaną wprowadzone wartości procentowe wynikające odpowiednio z zastosowania tego samego ze wzoru, na podstawie najlepszych dostępnych danych, w tym dostarczonych przez Eurocontrol.*

## **Poprawka 26**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik IIc – nowy rząd**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Należy dodać rubryki: Gwadelupa, Gujana Francuska, Martynika, Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Azory, Madera i Wyspy Kanaryjskie.*



## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy 2003/87/WE ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 24.10.2013
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 24.10.2013
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Mathieu Grosch 4.11.2013
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	16.12.2013            20.1.2014
<b>Data przyjęcia</b>	21.1.2014
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+:                    31 -:                    6 0:                    4
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommarrina Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy 2003/87/WE ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa	
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
<b>Data przedstawienia w PE</b>	16.10.2013	
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 24.10.2013	
<b>Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 24.10.2013	TRAN 24.10.2013
<b>Sprawozdawca(y)</b> Data powołania	Peter Liese 17.10.2013	
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	17.12.2013	23.1.2014
<b>Data przyjęcia</b>	30.1.2014	
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+ :                    41 - :                    7 0 :                    6	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
<b>Data złożenia</b>	31.1.2014	