



---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A8-0258/2017**

14.7.2017

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r.  
(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i  
Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawczyni: Julie Girling

### ***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 wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, 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>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	27
OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII.....	30
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI .....	45
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ.....	61
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ .....	62



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r.

(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0054),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0028/2017),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 31 maja 2017 r.<sup>1</sup>,
  - po konsultacji z Komitetem Regionów,
  - uwzględniając art. 59 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 (A8-0258/2017),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

---

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

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(2a) Ochrona środowiska należy do najważniejszych wyzwań, przed którymi stoi Unia.**

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(3a) Sprawnie funkcjonujący, zreformowany EU ETS ze wzmocnionym instrumentem służącym stabilizacji rynku będzie głównym europejskim instrumentem wykorzystywanym do osiągnięcia celu 40 % redukcji i obejmującym współczynnik liniowy i przydział bezpłatnych uprawnień po 2020 r. Udział przeznaczony do sprzedaży na aukcji powinien zostać wyrażony w prawodawstwie jako wartość procentowa w celu zwiększenia pewności planowania w odniesieniu do decyzji inwestycyjnych, zwiększenia przejrzystości, ograniczenia do minimum ucieczki emisji oraz uproszczenia i zwiększenia zrozumiałości całego systemu. Przepisy te powinny być spójne z unijnymi celami w dziedzinie klimatu i zobowiązaniami wynikającymi z porozumienia paryskiego oraz dostosowane do dialogu pomocniczego przewidzianego na 2018 r., pierwszego globalnego przeglądu w 2023 r. i następnych globalnych przeglądów przeprowadzanych co pięć lat w celu określenia kolejnych ustalonych na poziomie krajowym wkładów (NDC).**

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a od 2008 r. obowiązują w UE przepisy mające na celu ograniczenie wpływu działalności lotniczej na zmianę klimatu w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który funkcjonuje od 2005 r. W celu przyspieszenia postępów na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Unia dwukrotnie przyjęła ograniczone w czasie odstępstwa od EU ETS, tak aby ograniczyć obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z uwzględnieniem równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach, gdziekolwiek mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS – rozporządzenia (UE) nr 421/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady – ograniczono obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do lotów wewnątrz EOG w latach 2013–2016 oraz przewidziano ewentualne zmiany zakresu stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., po przeglądzie określonym w tym rozporządzeniu.

*Poprawka*

(4) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a od 2008 r. obowiązują w UE przepisy mające na celu ograniczenie wpływu działalności lotniczej na zmianę klimatu w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który funkcjonuje od 2005 r. ***W wyroku z dnia 21 grudnia 2011 r.<sup>1a</sup> Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że włączenie lotów poza EOG do EU ETS nie narusza prawa międzynarodowego.*** W celu przyspieszenia postępów na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Unia dwukrotnie przyjęła ograniczone w czasie odstępstwa od EU ETS, tak aby ograniczyć obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z uwzględnieniem równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach, gdziekolwiek mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS – rozporządzenia (UE) nr 421/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady – ograniczono obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do lotów wewnątrz EOG w latach 2013–2016 oraz przewidziano ewentualne zmiany zakresu stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., po przeglądzie określonym w tym rozporządzeniu.

---

<sup>1a</sup> ***Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z***

#### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

(5) W świetle rezolucji przyjętej na 39. zgromadzeniu ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., mającego na celu offsetowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego ponad poziom z 2020 r., ***uznaje się za właściwe, aby kontynuować obowiązujące obecnie odstępstwo w oczekiwaniu na dalsze postępy w zakresie opracowywania i wprowadzania w życie globalnego środka rynkowego.*** W tym względzie na rok 2018 planowane jest przyjęcie norm i zalecanych praktyk ICAO w celu uzupełnienia tej rezolucji i wdrożenia globalnego systemu. Jednakże konkretne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym system rejestrów. W związku z tym należy przedłużyć obecnie obowiązujące odstępstwo od obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, z ***zastrzeżeniem przeglądu wdrożenia programu Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO)***, w celu promowania dynamiki w ICAO i ułatwienia uruchomienia systemu ICAO. W związku z przedłużeniem odstępstwa ilość uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych nieodpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna być taka sama, jaka odpowiadałaby rokowi 2016 i powinna być

*Poprawka*

(5) W świetle rezolucji przyjętej na 39. zgromadzeniu ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., mającego na celu offsetowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego ponad poziom z 2020 r., na rok 2018 planowane jest przyjęcie norm i zalecanych praktyk ICAO w celu uzupełnienia tej rezolucji i wdrożenia globalnego systemu. Jednakże konkretne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym system rejestrów. W związku z tym należy przedłużyć ***do 2021 r.*** obecnie obowiązujące odstępstwo od obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich w celu promowania dynamiki w ICAO i ułatwienia uruchomienia systemu ICAO. W związku z przedłużeniem odstępstwa ilość uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych nieodpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna być taka sama, jaka odpowiadałaby rokowi 2016 i powinna być proporcjonalna do ograniczenia obowiązku przekazania uprawnień.



proporcjonalna do ograniczenia obowiązku przekazania uprawnień.

## **Poprawka 5**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5a) Od dnia 1 stycznia 2021 r. sprzedaż na aukcji powinna obejmować 50 % uprawnień, natomiast całkowita liczba przyznanych uprawnień powinna podlegać zastosowaniu liniowego współczynnika redukcji, zgodnie z postanowieniami art. 9 dyrektywy 2003/87/WE.***

## **Poprawka 6**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5b) Dochody uzyskane z aukcji uprawnień lub ich równowartość finansowa powinny zostać wykorzystane na przeciwdziałanie zmianie klimatu w Unii i w państwach trzecich, między innymi na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, dostosowanie się do skutków zmiany klimatu w Unii i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, finansowanie badań i rozwoju w zakresie łagodzenia zmiany klimatu i dostosowania się do niej, w tym w dziedzinie aeronautyki, transportu lotniczego i zrównoważonych alternatywnych paliw lotniczych, ograniczenie emisji dzięki transportowi niskoemisyjnemu oraz pokrycie kosztów zarządzania EU ETS. Szczególną uwagę należy zwrócić na państwa członkowskie, które wykorzystują te dochody na współfinansowanie programów lub***

*inicjatyw w zakresie badań i innowacji objętych dziewiątym programem ramowym na rzecz badań (9PR).  
Przejrzystość wykorzystania dochodów uzyskanych z aukcji uprawnień do emisji na mocy niniejszej dyrektywy ma zasadnicze znaczenie dla wspierania zobowiązań Unii.*

## **Poprawka 7**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(5c) Offsetowanie emisji w ramach globalnego środka rynkowego stanowi element pakietu środków ICAO służących osiągnięciu ambitnego celu, jakim jest wzrost neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla od 2020 r., i powinno być uzupełniane postępami w zakresie technologii budowy płatowca i technologii napędu. Stałe finansowanie strategii i programów badawczych, takich jak wspólne inicjatywy technologiczne „Czyste niebo”, Galileo, Wspólne Przedsięwzięcie SESAR i program „Horyzont 2020”, będzie miało zasadnicze znaczenie dla innowacji technologicznych i ulepszeń operacyjnych, które pozwolą nie tylko na wzrost neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla od 2020 r., ale również na osiągnięcie redukcji bezwzględnych wartości emisji w całym sektorze. Ponadto istotne jest, aby państwa członkowskie szybko i całkowicie wdrażały przepisy unijne, takie jak przepisy dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, których celem jest zapobieganie fragmentacji europejskiej przestrzeni powietrznej, a tym samym wzrostowi emisji CO<sub>2</sub> w lotnictwie.*

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Biorąc pod uwagę, że kluczowe elementy globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego w państwach członkowskich i regionach, ***uważa się za stosowne, aby dokonać przeglądu dopiero wtedy, gdy będą znane charakter i treść tych instrumentów prawnych i z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem globalnego środka rynkowego ICAO, a następnie przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W sprawozdaniu należy uwzględnić wszelkie normy lub inne instrumenty przyjęte przez ICAO, działania podejmowane przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2021 r., oraz inne istotne zmiany na szczeblu międzynarodowym (np. przepisy w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w sprawie rynku i rozliczania emisji). W sprawozdaniu tym należy rozważyć, jak wdrożyć te instrumenty do prawa unijnego w drodze przeglądu EU ETS. Powinno ono również uwzględniać przepisy mające zastosowanie do lotów wewnątrz EOG, w zależności od przypadku. Sprawozdaniu temu powinny towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wniosek do Parlamentu Europejskiego i Rady z zagwarantowaniem wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie na 2030 r. do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce.***

*Poprawka*

(6) Biorąc pod uwagę, że kluczowe elementy globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego w ***uczestniczących w nim*** państwach członkowskich i regionach, ***Komisja powinna regularnie przedkładać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach ICAO, a zwłaszcza w sprawie odpowiednich instrumentów przyjętych przez ICAO, działań podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji w latach 2021–2035, wysiłków na rzecz ustanowienia ambitnych i wiążących środków służących osiągnięciu długoterminowego celu sektora lotnictwa w postaci zmniejszenia o połowę, do 2050 r., emisji CO2 pochodzących z lotnictwa w porównaniu z poziomem z 2005 r. oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym (np. przepisów w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w sprawie rynku i rozliczania emisji). Gdy będzie już znany charakter i zawartość instrumentów ICAO oraz z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem globalnego środka rynkowego ICAO, Komisja powinna przedstawić sprawozdanie, w którym powinna rozważyć, jak wdrożyć te instrumenty i dostosować je do prawa unijnego w drodze przeglądu EU ETS. Sprawozdanie to powinno ponadto uwzględniać przepisy mające zastosowanie do lotów wewnątrz EOG, w zależności od przypadku. Sprawozdaniu temu powinny towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wniosek do Parlamentu Europejskiego i Rady z zagwarantowaniem wkładu***

lotnictwa w unijne zobowiązanie na 2030 r.  
do zmniejszenia emisji gazów  
cieplarnianych w całej gospodarce.

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(6a) W celu zapewnienia przestrzegania obecnych i przyszłych wewnętrznych norm unijnych dotyczących klimatu oraz bez uszczerbku dla przeglądu, o którym mowa w art. 28b dyrektywy 2003/87/WE, mechanizm CORSIA należy wdrożyć do prawa unijnego – oraz zapewnić jego spójność z tym prawem – za pośrednictwem systemu EU ETS.***

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(6b) Choć Rada ICAO nie przyjęła jeszcze przepisów technicznych dotyczących globalnego środka rynkowego ICAO, ważne jest, aby jak najwcześniej udostępnić organom regulacyjnym i operatorom statków powietrznych informacje o wymogach w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) i jednostkach emisji dopuszczalnych w ramach systemu ICAO, a tym samym ułatwić im przygotowanie się do wprowadzenia systemu ICAO i monitorowania emisji CO<sub>2</sub> od dnia 1 stycznia 2019 r. Wymogi MRW powinny być na tyle surowe, aby były zgodne z wymogami dotyczącymi monitorowania i raportowania w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych na mocy***

*rozporządzenia Komisji (UE) nr 601/2012 oraz powinny zapewnić weryfikację złożonych raportów na temat wielkości emisji zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 600/2012.*

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(6c) Uznając poufność prac technicznych ICAO, należy zarazem pamiętać, że państwa członkowskie ICAO, operatorzy statków powietrznych i społeczeństwo obywatelskie powinny być nadal zaangażowane w prace ICAO na rzecz wprowadzenia globalnego środka rynkowego, a ICAO powinno w odpowiednim czasie dostarczać wszystkim zainteresowanym stronom informacji o postępach i decyzjach. Osiągnięcie tego może wymagać zmiany protokołów o nieujawnianiu obowiązujących członków i obserwatorów Komitetu ICAO ds. Lotnictwa i Ochrony Środowiska (CAEP).*

## **Poprawka 12**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(7) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu powinny zostać przekazane Komisji w celu przyjmowania środków dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych na potrzeby opracowania przez ICAO

(7) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu powinny zostać przekazane Komisji w celu przyjmowania środków dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych na potrzeby opracowania przez ICAO

globalnego środka rynkowego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, **w tym** na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

globalnego środka rynkowego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, **zwłaszcza** na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych **w celu zwiększenia przejrzystości i skuteczności procesu decyzyjnego**.

### Poprawka 13

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(7a) Choć celem długoterminowym powinno być stworzenie, do czasu rozpoczęcia drugiego etapu systemu ICAO w 2024 r., jednolitego globalnego systemu redukcji emisji na rzecz przeciwdziałania emisjom dwutlenku węgla z lotnictwa, to w razie gdyby globalny środek rynkowy ICAO okazał się niewystarczający do osiągnięcia unijnych celów w dziedzinie klimatu i zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego, należy rozważyć również inne opcje zmniejszenia emisji dwutlenku węgla.***

## Poprawka 14

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(7b) Lotnictwo wpływa również na klimat przez uwalnianie na dużych wysokościach tlenków azotu, pary wodnej, cząsteczek siarki i sadzy. Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) ocenił, że całkowity wpływ sektora lotnictwa jest obecnie dwa do czterech razy wyższy niż wpływ samych emisji dwutlenku węgla, za jakie sektor ten odpowiadał w przeszłości. W oczekiwaniu na postępy w nauce należy zająć się w największym możliwym stopniu wszystkimi skutkami powodowanymi przez lotnictwo. Należy również wspierać badania dotyczące powstawania smug kondensacyjnych, ich przekształcania się w chmury pierzaste, mniej znaczących bezpośrednich skutków działania aerozoli siarczanowych, sadzy, smug kondensacyjnych powstających z pary wodnej oraz chmur pierzastych, jak również skutecznych środków łagodzących, w tym środków operacyjnych i technicznych.*

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9a) Nie podlega dyskusji, że szkodliwe dla klimatu emisje pochodzące z ruchu lotniczego wykraczają poza skutki związane wyłącznie z CO<sub>2</sub>. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE<sup>1a</sup> Komisja zobowiązała się do przedstawienia w 2008 r. odpowiedniego wniosku dotyczącego tlenków azotu. Mimo pojawiających się trudności technicznych i politycznych*

*Komisja powinna przyspieszyć swoje prace w tym zakresie.*

---

*<sup>1a</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 3).*

## **Poprawka 16**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 c – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*-1) w art. 3c dodaje się ustęp 3a w brzmieniu:*

*„3a. Łączna liczba uprawnień przyznanych operatorom statków powietrznych w 2021 r. jest o 10 % mniejsza niż średni przydział uprawnień na okres od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2016 r., a następnie jest co roku obniżana o taki sam współczynnik jak całkowity pułap EU ETS, o którym mowa w art. 9 akapit drugi, tak aby do 2030 r. lepiej dopasować pułap dla sektora lotniczego do pozostałych sektorów EU ETS.*

*Liczba uprawnień przyznawanych od 2021 r. na działalność lotniczą do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG może zostać skorygowana z uwzględnieniem globalnego środka rynkowego ICAO, który ma być stosowany od 2021 r. do offsetowania emisji z lotnictwa międzynarodowego przekraczających poziom z 2020 r.”*



## Poprawka 17

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt -1 a (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 d – ustęp 2

*Tekst obowiązujący*

2. Od dnia 1 stycznia **2013** r. odsetek przydziałów rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej wynosi **15** %. Ten odsetek może zostać zwiększony w ramach ogólnego przeglądu niniejszej dyrektywy.

*Poprawka*

**-1a) art. 3d ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. Od dnia 1 stycznia **2021** r. odsetek przydziałów rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej wynosi **50** %. Ten odsetek może zostać zwiększony w ramach ogólnego przeglądu niniejszej dyrektywy. **Pozostałe bezpłatne uprawnienia wykorzystuje się w razie potrzeby, aby uniknąć zastosowania art. 10a ust. 5 w latach 2021–2030.**”

## Poprawka 18

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt -1 b (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 d – ustęp 3 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

**„Przyjmuje się rozporządzenie zawierające szczegółowe przepisy regulujące rozdzielanie** przez państwa członkowskie w drodze sprzedaży aukcyjnej przydziałów, które nie muszą zostać wydane nieodpłatnie zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu lub art. 3f ust. 8. Liczba przydziałów, które mają zostać rozdzielone w drodze sprzedaży aukcyjnej w każdym okresie przez każde państwo członkowskie, jest proporcjonalna do udziału tego państwa w łącznej ilości przypisanych emisji lotniczych dla wszystkich państw członkowskich na dany rok odniesienia, wykazanych w sprawozdaniu składanym zgodnie z art. 14

*Poprawka*

**-1b) art. 3d ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

**„Na mocy art. 30b Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie szczegółowych zasad rozdzielania** przez państwa członkowskie w drodze sprzedaży aukcyjnej przydziałów, które nie muszą zostać wydane nieodpłatnie zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu lub art. 3f ust. 8. Liczba przydziałów, które mają zostać rozdzielone w drodze sprzedaży aukcyjnej w każdym okresie przez każde państwo członkowskie, jest proporcjonalna do udziału tego państwa w łącznej ilości przypisanych emisji lotniczych dla wszystkich państw członkowskich na dany

ust. 3 i zweryfikowanym zgodnie z art. 15. Dla okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 1, rokiem odniesienia jest rok 2010, a dla każdego następnego okresu, o którym mowa w art. 3c, rokiem odniesienia jest rok kalendarzowy kończący się 24 miesiące przed początkiem okresu, do którego odnosi się rozdzielanie w drodze sprzedaży aukcyjnej.”

rok odniesienia, wykazanych w sprawozdaniu składanym zgodnie z art. 14 ust. 3 i zweryfikowanym zgodnie z art. 15. Dla okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 1, rokiem odniesienia jest rok 2010, a dla każdego następnego okresu, o którym mowa w art. 3c, rokiem odniesienia jest rok kalendarzowy kończący się 24 miesiące przed początkiem okresu, do którego odnosi się rozdzielanie w drodze sprzedaży aukcyjnej.

## Poprawka 19

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt -1 c (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 d – ustęp 3 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**-1c) w art. 3d ust. 3 skreśla się akapit drugi.**

## Poprawka 20

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**„Do państw członkowskich należy określić, w jaki sposób wykorzystane zostaną dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej. Dochody te powinny być wykorzystane do przeciwdziałania zmianom klimatu w UE i w państwach trzecich, między innymi na środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, do dokonania dostosowań z myślą o skutkach zmian klimatu w UE i w**

**-1d) art. 3d ust. 4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

**„Wszystkie dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej wykorzystuje się do przeciwdziałania zmianom klimatu w UE i w państwach trzecich, między innymi na środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, do dokonania dostosowań z myślą o skutkach zmian klimatu w UE i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, do finansowania badań i rozwoju w zakresie**

państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, do finansowania badań i rozwoju w zakresie łagodzenia i dostosowań, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, do ograniczenia emisji poprzez transport niskoemisyjny, i na pokrycie kosztów administrowania systemem wspólnotowym. Wpływy ze sprzedaży na aukcji **powinny** również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu.”

łagodzenia i dostosowań, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, do ograniczenia emisji poprzez transport niskoemisyjny, i na pokrycie kosztów administrowania systemem wspólnotowym. Wpływy ze sprzedaży na aukcji **mogą** również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu.

***Szczególną uwagę zwraca się na państwa członkowskie, które wykorzystują dochody na współfinansowanie programów lub inicjatyw w zakresie badań i innowacji objętych dziewiątym programem ramowym na rzecz badań (9PR). Państwa członkowskie informują Komisję o działaniach podjętych na mocy niniejszego ustępu.”***

## Poprawka 21

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt -1 e (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 12 – ustęp 3

*Tekst obowiązujący*

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 30 kwietnia każdego roku operatorzy każdego urzędu zwracali liczbę przydziałów ***innych niż przydziały wydane na mocy rozdziału II,*** odpowiadającą całkowitej ilości emisji z urzędów w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, oraz aby były one następnie anulowane.

*Poprawka*

***-1e) art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:***

„3. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 30 kwietnia każdego roku operatorzy każdego urzędu zwracali liczbę uprawnień odpowiadającą całkowitej ilości emisji z urzędów w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, oraz aby były one następnie anulowane.”

## Poprawka 22

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt -1 f (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 21 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**-1f) w art. 21 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:**

**„2a. Sprawozdanie, sporządzone z wykorzystaniem danych dostarczonych w ramach współpracy, o której mowa w art. 18b, zawiera wykaz operatorów statków powietrznych podlegających wymogom niniejszej dyrektywy, którzy nie otworzyli rachunku w rejestrze.”**

## Poprawka 23

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 28a – ustęp 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. **do dnia 31 grudnia 2020 r.** z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;

## Poprawka 24

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) wszystkich emisji pochodzących z lotów pomiędzy lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b”;

*Poprawka*

b) wszystkich emisji pochodzących z lotów pomiędzy lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. **do dnia 31 grudnia 2020 r.** z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;

**Poprawka 25**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i a (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ia. dodaje się nowy punkt w brzmieniu:***

***ba) wszystkich emisji pochodzących z lotów pomiędzy lotniskami znajdującymi się w EOG, wykonanych w wyniku przekierowania lotu, o którym mowa w lit. a) i b), na lotnisko znajdujące się w EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2017 r. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b.***

**Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b – podpunkt i**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

**Począwszy** od dnia 1 stycznia 2017 r., na zasadzie odstępstwa od artykułów 3d–3f oraz do czasu wejścia w życie zmian w następstwie przeglądu, o którym mowa w art. 28b, operatorom statków powietrznych wydaje się co roku liczbę uprawnień, która odpowiada rokowi 2016. Począwszy od 2021 r., liczba uprawnień podlega zastosowaniu współczynnika liniowego, o którym mowa w art. 9.

*Poprawka*

Od dnia 1 stycznia 2017 r. **do dnia 31 grudnia 2020 r.**, na zasadzie odstępstwa od artykułów 3d–3f oraz do czasu wejścia w życie zmian w następstwie przeglądu, o którym mowa w art. 28b, operatorom statków powietrznych wydaje się co roku liczbę uprawnień, która odpowiada rokowi 2016. Począwszy od 2021 r., liczba uprawnień podlega zastosowaniu współczynnika liniowego, o którym mowa w art. 9.

## **Poprawka 27**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b – podpunkt ii**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

ii. **skreśla się akapit trzeci.**

*Poprawka*

ii. **akapit trzeci otrzymuje brzmienie:**

**Jeśli chodzi o działania w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2020 r. państwa członkowskie publikują liczbę uprawnień do emisji lotniczych przyznaną każdemu operatorowi statków powietrznych do dnia 1 września 2018 r.**

## **Poprawka 28**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera c**

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 od dnia 1 stycznia 2013 r.,

*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

zostaje zmniejszona tak, aby odpowiadała udziałowi przyznanym emisji z lotnictwa w odniesieniu do lotów, do których nie mają zastosowania odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu.

dnia 1 stycznia 2013 r. **do dnia 31 grudnia 2020 r.** zostaje zmniejszona tak, aby odpowiadała udziałowi przyznanym emisji z lotnictwa w odniesieniu do lotów, do których nie mają zastosowania odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu.

## Poprawka 29

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera d a (nowa)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*da) skreśla się ust. 8.*

## Poprawka 30

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Komisja przedkłada sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie odpowiednich norm ICAO lub innych instrumentów prawnych, jak również w sprawie krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym.

1. ***Do dnia 1 stycznia 2019 r., a następnie w regularnych odstępach czasu*** Komisja przedkłada sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie odpowiednich norm ***i zalecanych metod postępowania ICAO (SARPs), zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka rynkowego*** lub innych instrumentów prawnych, jak również w sprawie krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., ***konsekwencji zastrzeżeń ze strony państw trzecich*** oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym. ***Ponadto Komisja systematycznie przekazuje***

*Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najnowsze informacje w sprawie tworzenia globalnego rejestru oraz rozwoju SARPs, zgodnie z procedurami opracowywania norm ICAO. Zgodnie z globalnym przeglądem przewidzianym w UNFCCC, przedkłada ona również sprawozdanie z działań podejmowanych w dążeniu do osiągnięcia ambitnego długoterminowego celu sektora lotnictwa w postaci zmniejszenia o połowę, do 2050 r., emisji CO2 pochodzących z lotnictwa w porównaniu z poziomem z 2005 r.*

## Poprawka 31

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. *W sprawozdaniu należy rozpatrzyć sposoby* wdrożenia instrumentów ICAO do prawa unijnego w drodze przeglądu niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu należy też przeanalizować przepisy mające odpowiednio zastosowanie w odniesieniu do lotów w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG).

*Poprawka*

2. *Do dnia 1 marca 2020 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie adekwatności instrumentów ICAO oraz możliwości* wdrożenia instrumentów ICAO do prawa unijnego w drodze przeglądu niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu należy też przeanalizować przepisy mające odpowiednio zastosowanie w odniesieniu do lotów w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG). *Sprawozdanie bada także ambicje i ogólną integralność środowiskową globalnego środka rynkowego, w tym jego ogólne ambicje w odniesieniu do celów wynikających z porozumienia paryskiego, poziom uczestnictwa, wykonalność, przejrzystość, kary za niezgodność, procedury wkładu publicznego, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność i zasady dotyczące wykorzystania biopaliw. Ponadto w sprawozdaniu należy rozważyć,*



*czy należy wprowadzić zmiany do aktu delegowanego przyjętego na podstawie art. 28c ust. 2.*

## **Poprawka 32**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2a. Wyklucza się możliwość przedłużenia odstępstwa, o którym mowa w art. 28a, na okres po 2020 r. w odniesieniu do lotów do i z państwa trzeciego nieuczestniczącego w globalnym środku rynkowym, jeżeli państwo to posiadało ilościowo określone zobowiązania zawarte w załączniku B do protokołu z Kioto.**

## **Poprawka 33**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

3. Sprawozdaniu **temu mogą towarzyszyć** wnioski skierowane odpowiednio do Parlamentu Europejskiego i do Rady w celu zmiany, skreślenia, rozszerzenia lub zastąpienia odstępstw przewidzianych w art. 28a, spójne z zobowiązaniem na rok 2030 dotyczącym zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce UE.

3. Sprawozdaniu, **o którym mowa w ust. 2, towarzyszą** wnioski skierowane odpowiednio do Parlamentu Europejskiego i do Rady w celu zmiany, skreślenia, rozszerzenia lub zastąpienia odstępstw przewidzianych w art. 28a, spójne z zobowiązaniem na rok 2030 dotyczącym zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce UE **z myślą o zapewnieniu pełnej integralności środowiskowej i skuteczności działań UE w dziedzinie klimatu i wyeliminowaniu wszelkich niejasności przed uruchomieniem mechanizmu CORSIA.**

## Poprawka 34

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 c – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja przyjmuje przepisy w celu odpowiedniego monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego opracowywanego w ramach ICAO. Przepisy te **opierają się na tych samych zasadach, które określono w** rozporządzeniu, o którym mowa w art. 14 ust. 1, i dają pewność, że złożone sprawozdania dotyczące emisji zostaną zweryfikowane zgodnie z art. 15.

*Poprawka*

1. Komisja przyjmuje przepisy w celu odpowiedniego monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego opracowywanego w ramach ICAO. Przepisy te **są w pełni spójne z zasadami określonymi** w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 14 ust. 1, i dają pewność, że złożone sprawozdania dotyczące emisji zostaną zweryfikowane zgodnie z art. 15.

## Poprawka 35

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 a (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 30 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2a) w art. 30 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:**

**4a. Do dnia 1 stycznia 2020 r. Komisja przedstawia zaktualizowaną analizę wpływu lotnictwa na klimat wynikającego z emisji innych niż CO<sub>2</sub>, oraz, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze dotyczące najlepszych sposobów przeciwdziałania temu wpływowi.**

## UZASADNIENIE

Około 1,3 % światowych emisji CO<sub>2</sub> pochodzi z lotnictwa międzynarodowego. W związku z prognozowanym wzrostem natężenia ruchu lotniczego w ciągu kolejnych trzech dziesięcioleci, do roku 2050 poziom światowych emisji może dodatkowo zwiększyć się o 300–700 %, jeżeli nie zostaną podjęte odpowiednie działania, aby ograniczyć ten wzrost.

Już od jakiegoś czasu Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) planuje opracowanie globalnego środka rynkowego w ramach „zestawu środków” mających na celu łagodzenie wpływu emisji lotniczych na zmianę klimatu. Na 37. sesji Zgromadzenia Ogólnego w 2010 r. ICAO uzgodniła ambitny globalny cel neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla wzrostu do roku 2020. Trzy lata później organizacja utworzyła grupę roboczą ds. opracowania globalnego mechanizmu rynkowego, aby osiągnąć ten cel.

W dniu 6 października 2016 r. na 39. sesji Zgromadzenia Ogólnego ICAO przyjęła rezolucję 39-3 wprowadzającą globalny mechanizm kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (CORSIA), na mocy którego po przekroczeniu średniego referencyjnego poziomu emisji operatorzy statków powietrznych będą musieli dokonać zakupu jednostek kompensacji emisji w celu osiągnięcia neutralności emisyjnej w międzynarodowym lotnictwie cywilnym od 2021 r. Ten średni referencyjny poziom emisji będzie obliczany na podstawie średniego poziomu emisji w latach 2019–2020. Program ma na celu uzupełnienie nowych technologii, usprawnień operacyjnych i środków infrastrukturalnych w celu osiągnięcia zrównoważonego wzrostu sektora lotnictwa oraz ambitnego długoterminowego celu zmniejszenia do 2050 r. o połowę emisji CO<sub>2</sub> netto w tym sektorze w porównaniu z poziomem z 2005 r. Wszystkie państwa członkowskie UE przystąpią do programu na samym początku jego istnienia.

ICAO nadal musi opracowywać metody, procedury i narzędzia wdrażania, aby umożliwić wejście w życie globalnego mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w 2021 r., co obejmuje monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji, kryteria kompensacji i kwalifikowalność, referencyjny poziom emisji oraz ramy regulacyjne dla państw uczestniczących, aby mogły realizować program na szczeblu krajowym. Program będzie realizowany w trzech etapach. W trakcie projektu pilotażowego (2021–2023) i pierwszego etapu (2024–2026) 65 krajów weźmie udział na zasadzie dobrowolności. W drugim etapie (2027–2035) uczestnictwo stanie się obowiązkowe dla wszystkich krajów, z wyjątkiem tych o minimalnym poziomie działalności lotniczej. Jeżeli uda się osiągnąć zamierzone cele, około 80 % emisji z lotnictwa powyżej poziomu w 2020 r. zostanie zrównoważonych w ramach mechanizmu CORSIA w latach 2021–2035. Co ważne, porozumienie przewiduje przeprowadzanie co trzy lata przeglądu, aby zapewnić zgodność z długoterminowymi celami w zakresie ochrony klimatu Ramowej konwencji ONZ w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) z 2015 r. oraz porozumienia paryskiego.

Unia Europejska (UE) od dawna dostrzega wpływ emisji lotniczych na zmianę klimatu. Aby zmotywować przewoźników lotniczych do wydajniejszej eksploatacji floty, w 2008 r. UE przyjęła przepisy dotyczące rozszerzenia unijnego systemu handlu emisjami (EU ETS), tak by objęte nim zostały również emisje pochodzące z lotów do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z tego obszaru oraz w obrębie tego obszaru. Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że podejście to jest zgodne z prawem międzynarodowym. Jednak

niektóre państwa trzecie i linie lotnicze zdecydowanie sprzeciwiły się ww. uregulowaniom, twierdząc, że regionalny mechanizm prowadziłby do osłabienia handlu i zakłóceń finansowych. W związku z tym, aby wesprzeć zobowiązanie ICAO do opracowania globalnego środka rynkowego, UE zgodziła się na tymczasowe ograniczenie zakresu EU ETS do lotów w granicach EOG do 2016 r. Ze względu na brak jakichkolwiek dalszych zmian dyrektywy w sprawie EU ETS niniejsze odstępstwo przestałoby obowiązywać, co oznaczałoby przywrócenie oryginalnego obowiązku zgodności (tzw. powrót do stanu pierwotnego).

Komisja Europejska zareagowała na porozumienie ICAO w sprawie CORSIA w lutym 2017 r., i zaproponowała, by utrzymać istniejące odstępstwa na okres po roku 2016. Kolejny przegląd EU ETS zostanie przeprowadzony przez Komisję oraz przedstawiony w sprawozdaniu Komisji w bliżej nieokreślonej przyszłości, kiedy ICAO sprecyzuje charakter i specyfikę mechanizmów niezbędnych dla wdrożenia CORSIA oraz kiedy będzie mógł zostać określony dokładny zakres udziału krajów trzecich. We wniosku podkreślono również znaczenie zapewnienia szybkiego porozumienia przez współprawodawców, Parlament Europejski i Radę, najlepiej przed końcem 2017 r., w celu zagwarantowania pewności prawa w odniesieniu do obowiązku zachowania zgodności z EU ETS.

W projekcie sprawozdania sprawozdawczynie w dużej mierze zgadza się z wnioskiem Komisji. Uważa ona, że należy zastosować ostrożne podejście i poczekać na postępy w zakresie metod, procedur i działań podjętych w celu wdrożenia przez państwa członkowskie ICAO globalnego mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym, przed przeprowadzeniem pełnej oceny EU ETS na okres po roku 2020. Jednakże, aby zagwarantować, że ten przegląd posłuży włączeniu CORSIA do unijnej polityki przeciwdziałania zmianie klimatu, sprawozdawczynie uważa, że sprawą zasadniczą jest określenie w prawodawstwie najważniejszych dat. Po pierwsze, aby uzyskać spójność z obecnym rozporządzeniem, to ostatnie odstępstwo powinno być ograniczone w czasie i wygasnąć przed wdrożeniem CORSIA w dniu 1 stycznia 2021 r. Po drugie, konieczne jest ustanowienie daty 1 stycznia 2019 r. datą publikacji sprawozdania Komisji z wykonania, aby zapewnić wystarczającą ilość czasu na przeprowadzenie oceny zaleceń Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Po trzecie, aby zagwarantować, że Komisja przedstawi w odpowiednim czasie wnioski w odpowiedzi na sprawozdanie z wdrażania, sprawozdawczynie proponuje wyznaczenie terminu na 30 czerwca 2019 r.

Ponieważ w sprawozdaniu z wdrażania określone zostaną wymogi w odniesieniu do przyszłych przepisów EU ETS, sprawozdawczynie uważa, że ważne jest określenie najważniejszych elementów technicznych, procesów i skutków dla środowiska, które mają zostać poddane ocenie. W sprawozdaniu należy poddać analizie ogólne dążenia CORSIA w odniesieniu do zobowiązań podjętych przez UE w ramach porozumienia paryskiego. W szczególności, w celu oceny jego skuteczności sprawozdanie powinno również sprawdzać poziom uczestnictwa państw trzecich, kary za niezgodność, procedury wkładu publicznego, normy monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV), przepisy dotyczące wykorzystania biopaliw oraz dokonać oceny przepisów dotyczących kompensacji w oparciu o obiektywne kryteria. Dzięki rozpatrzeniu tych kwestii sprawozdanie z wdrażania pozwoli Komisji i współprawodawcom zapewnić przestrzeganie norm środowiskowych EU ETS.

Sprawozdawczynie uważa, że w ciągu najbliższych dwóch lat konieczna będzie zwiększona

przejrzystość w odniesieniu do prac ICAO w procesie wdrażania. Komitet ICAO ds. Lotnictwa Cywilnego i Ochrony Środowiska (CAEP), który, obok Rady ICAO, stworzy ramy dla monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz dla jednostek kompensacji, a także przepisy dotyczące zarządzania nimi, nakłada na swoich członków i obserwatorów rygorystyczne zasady poufności. Publiczny dostęp do jego obrad jest niedozwolony. Sprawozdawczyni obawia się, że taka ograniczona przejrzystość może negatywnie wpłynąć na jakość informacji wymaganych do dyskusji na temat okresu po roku 2020 w UE oraz na zaufanie do instytucji. Komitet ICAO ds. Lotnictwa Cywilnego i Ochrony Środowiska musi zatem umożliwić Komisji dostarczanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie regularnych merytorycznych aktualizacji.

Biorąc pod uwagę toczące się dalsze negocjacje między Parlamentem Europejskim a Radą w sprawie szerszej reformy EU ETS na okres 2021–2030, a także w celu zapewnienia spójności z tym wnioskiem, sprawozdawczyni uważa, że konieczne jest włączenie poprawek istotnych dla sektora lotnictwa w formie przyjętej przez Parlament w dniu 15 lutego 2017 r. Zmiany te wymagają przyznania sektorowi lotnictwa o 10 % mniej uprawnień niż średnia za lata 2014–2016 (podobnie jak w innych sektorach) w celu zwiększenia liczby uprawnień sprzedawanych na aukcji z 15 % do 50 %, a dochody generowane w związku z tymi uprawnieniami mają być przeznaczone na działania w dziedzinie klimatu. W tej ostatniej kwestii sprawozdawczyni uważa, że należy szczególnie zwrócić uwagę na finansowanie na rzecz państw członkowskich w ramach dziewiątego programu ramowego w zakresie badań (9PR), w celu zachęcenia do wykorzystania dochodów z aukcji oraz zwiększenia stawek współfinansowania wydatków na badania, rozwój i wprowadzanie na rynek nowych technologii klimatycznych.

21.6.2017

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

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r. (COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Werner Langen

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

Poziom ogólnosiwiatowych emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z działalności lotniczej stale znacznie rośnie. Pomimo stosowania przez floty lotnicze na całym świecie nowoczesnych, bardziej paliwooszczędnych i tym samym powodujących mniej emisji silników emisje CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na pasażera i kilometr są wyższe niż w innych sektorach transportu. W związku z tym właściwe było i jest przyjęcie lub uaktualnienie przepisów dotyczących stopniowego ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> również w transporcie lotniczym. W dniu 1 stycznia 2012 r., czyli ok. 10 lat po ustanowieniu ograniczenia tych emisji w odniesieniu do nowych pojazdów silnikowych, UE włączyła transport lotniczy do istniejącego unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS). Od 2012 r. objęto nim loty wewnątrz EOG oraz wszystkie loty pomiędzy lotniskami w obrębie EOG i lotniskami w państwach trzecich.

Skutkiem jednostronnej decyzji o włączeniu UE (lub EOG) do EU ETS były liczne protesty i ryzyko znaczących zakłóceń konkurencji, których koszty ponieśliby europejscy przewoźnicy lotniczy w międzynarodowym transporcie lotniczym. Szybkość działania i presja ze strony UE pokazały jednak, że możliwe i konieczne jest stworzenie przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) globalnego środka rynkowego w lotnictwie międzynarodowym, aczkolwiek z długimi okresami przejściowymi.

W oczekiwaniu na zgodę ICAO i w celu wsparcia wprowadzenia takiego globalnego środka w ramach tej organizacji UE ograniczyła (od dnia 30 kwietnia 2014 r.) zakres stosowania EU ETS do lotów wewnątrz EOG na okres do końca 2016 r. (rozporządzenie nr 421/2014).

Jednak bez zmiany przepisów od 2017 r. automatycznie znów obowiązuje pełny zakres stosowania dyrektywy 2003/87/WE (loty wewnątrz EOG oraz wszystkie loty pomiędzy lotniskami w obrębie EOG i lotniskami w państwach trzecich). Odstępstwo przewidziane w rozporządzeniu nr 421/2014 wygasło w dniu 31 grudnia 2016 r. Przyjęcie nowych przepisów opóźnia się.

Podczas 39. posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego ICAO w dniu 6 października 2016 r. członkowie tej organizacji ustalili cel polegający na ustabilizowaniu światowych emisji CO<sub>2</sub> netto z lotnictwa międzynarodowego na poziomie z 2020 r. oraz wprowadzeniu od roku 2021 globalnego środka rynkowego ochrony klimatu.

ICAO zdecydowała się w tym przypadku na wdrożenie modelu obliczeniowego CORSIA (mechanizm kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym). W jego ramach bezpośrednio emisje CO<sub>2</sub>, które powstają w związku z rozwojem przewozów lotniczych, będą kompensowane od 2020 r. oszczędnościami CO<sub>2</sub> w innym obszarze. Obejmuje to wspieranie projektów dotyczących działań w dziedzinie klimatu, które to projekty są sprawdzane i certyfikowane przez niezależne instytucje pod kątem trwałego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Przewoźnicy lotniczy, którzy nie spełniają celów ustabilizowania emisji, muszą nabywać certyfikaty kompensacyjne bezpośrednio lub za pośrednictwem platform publicznych. Dzięki temu systemowi projekty zyskują nowe źródło finansowania, a emisje CO<sub>2</sub> przewoźników lotniczych są kompensowane.

W celu dalszego wsparcia międzynarodowych wysiłków w ramach ICAO Komisja proponuje, by również po 2016 r. ograniczyć stosowanie EU ETS do lotów wewnątrz EOG. Za pośrednictwem tego wniosku Komisja pragnie zapewnić utrzymanie tempa prac ICAO.

Komisja chce też uzyskać większą jasność co do charakteru i treści środka ochrony klimatu, jak również co do intencji partnerów międzynarodowych w odniesieniu do jego stosowania, aby umożliwić poddanie EU ETS ponownej ocenie i w razie potrzeby przeglądowni na okres po 2020 r. Ma to umożliwić osiągnięcie koniecznej spójności z porozumieniem paryskim i z celami UE do 2030 r.

Aby zapewnić pewność prawa i jasność dla operatorów statków powietrznych, Komisja uważa, że wniosek powinien wejść w życie jak najszybciej, ponieważ w przeciwnym razie operatorzy musieliby zadeklarować swoje uprawnienia do emisji przed końcem kwietnia 2018 r. Bez utrzymania obecnego ograniczenia zakresu stosowania do lotów wewnątrz EOG przewoźnicy byłiby zobowiązani do wykazania przed dniem 30 kwietnia 2018 r. uprawnień do emisji również dla lotów do i z państw trzecich (dyrektywa 2003/87/WE).

Sprawozdawca popiera następujące cele i środki zaproponowane przez Komisję we wniosku dotyczącym rozporządzenia (2017/0017 (COD)):

- utrzymanie ograniczonego zakresu stosowania, tj. od 2017 r. system EU ETS powinien nadal obejmować tylko loty wewnątrz EOG;
- odstępstwo dla niekomercyjnych operatorów statków powietrznych, których łączne roczne emisje wynoszą mniej niż 1000 ton CO<sub>2</sub> (0,2 % emisji gazów cieplarnianych), zostaje przedłużone z 2020 r. do 2030 r.;
- Komisja musi przedkładać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania dotyczące zmian na szczeblu międzynarodowym istotnych dla wdrożenia globalnego środka rynkowego, a także działań podejmowanych przez państwa trzecie w celu jego wdrożenia;
- aby przygotować wdrożenie omawianego środka, Komisji powierza się także uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych określających obowiązujące

operatorów statków powietrznych wymogi dotyczące odpowiedniego monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego opracowywanego w ramach ICAO.

Sprawozdawca proponuje ponadto poprawki zarówno w uzasadnieniu do wniosku Komisji, jak i zmiany niektórych szczegółów, aby ułatwić i przyspieszyć wdrożenie wniosku, jak również uczynić go bardziej użytecznym dla przewoźników lotniczych. Nie ma to wpływu na ogólną aprobatę sprawozdawcy, ma natomiast służyć zagwarantowaniu, że wprowadzone zostaną dostosowania, propozycje poprawek i aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

W szczególności należy przeanalizować, jak można pogodzić ten środek ICAO z EU ETS i jak umożliwić równoległe funkcjonowanie obu systemów od roku 2021. Ponadto należy zbadać wpływ wniosku na sektor lotnictwa i emisje CO<sub>2</sub>.

## POPRAWKI

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

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Podczas 21. konferencji stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), która odbyła się w Paryżu w dniach od dnia 30 listopada do dnia 12 grudnia 2015 r., przyjęto porozumienie o podjęciu bardziej zdecydowanych działań w wymiarze ogólnoświatowym w związku ze zmianą klimatu. Porozumienie paryskie określa między innymi cel długoterminowy zgodny z dążeniem do utrzymania światowego wzrostu temperatury znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz do kontynuowania wysiłków na rzecz zatrzymania tego wzrostu na poziomie 1,5 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Porozumienie to zostało zatwierdzone w

*Poprawka*

(1) Podczas 21. konferencji stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), która odbyła się w Paryżu w dniach od dnia 30 listopada do dnia 12 grudnia 2015 r., przyjęto porozumienie o podjęciu bardziej zdecydowanych działań w wymiarze ogólnoświatowym w związku ze zmianą klimatu. Porozumienie paryskie określa między innymi cel długoterminowy zgodny z dążeniem do utrzymania światowego wzrostu temperatury znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz do kontynuowania wysiłków na rzecz zatrzymania tego wzrostu na poziomie 1,5 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Porozumienie to zostało zatwierdzone w



imieniu Unii decyzją Rady (UE) 2016/1841. Porozumienie paryskie weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Aby osiągnąć cel porozumienia paryskiego, strony będą przygotowywać, ogłaszać i utrzymywać kolejne ustalone na szczelbu krajowym wkłady.

imieniu Unii decyzją Rady (UE) 2016/1841. Porozumienie paryskie weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Aby osiągnąć cel porozumienia paryskiego, strony będą przygotowywać, ogłaszać i utrzymywać kolejne ustalone na szczelbu krajowym wkłady. ***Chociaż sektor lotnictwa międzynarodowego wyłączono z porozumienia paryskiego, również on powinien przyczynić się do realizacji celów redukcji emisji, np. za pomocą globalnego środka rynkowego, który ma zostać wdrożony przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).***

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) Celami środowiskowymi Unii, o których mowa w art. 191 Traktatu, są: zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska naturalnego; ochrona zdrowia ludzkiego, oraz promowanie na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska naturalnego, a **w szczególności** przeciwdziałanie zmianie klimatu.

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(2) Celami środowiskowymi Unii, o których mowa w art. 191 Traktatu, są: zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska naturalnego; ochrona zdrowia ludzkiego, oraz promowanie na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska naturalnego, a **przede wszystkim** przeciwdziałanie zmianie klimatu.

***(2a) Ochrona środowiska należy do najważniejszych wyzwań, przed którymi stoi Unia.***

## Poprawka 4

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a od 2008 r. obowiązują w UE przepisy mające na celu ograniczenie wpływu działalności lotniczej na zmianę klimatu w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który funkcjonuje od 2005 r. W celu przyspieszenia postępów na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Unia dwukrotnie przyjęła ograniczone w czasie odstępstwa od EU ETS, tak aby ograniczyć obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z uwzględnieniem równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach, gdziekolwiek mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS – rozporządzenia (UE) nr 421/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady – ograniczono obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do lotów wewnątrz EOG w latach 2013–2016 oraz przewidziano ewentualne zmiany zakresu stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., po przeglądzie określonym w tym rozporządzeniu.

*Poprawka*

(4) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a od 2008 r. obowiązują w UE przepisy mające na celu ograniczenie wpływu działalności lotniczej na zmianę klimatu w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który funkcjonuje od 2005 r. ***W wyroku z dnia 21 grudnia 2011 r.<sup>1a</sup> Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że włączenie lotów poza EOG do EU ETS nie narusza prawa międzynarodowego.*** W celu przyspieszenia postępów na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Unia dwukrotnie przyjęła ograniczone w czasie odstępstwa od EU ETS, tak aby ograniczyć obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z uwzględnieniem równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach, gdziekolwiek mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS – rozporządzenia (UE) nr 421/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady – ograniczono obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do lotów wewnątrz EOG w latach 2013–2016 oraz przewidziano ewentualne zmiany zakresu stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., po przeglądzie określonym w tym rozporządzeniu.

***<sup>1a</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in. przeciwko***

## Poprawka 5

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(4a) W celu osiągnięcia celów określonych w porozumieniu paryskim i obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 40 % do 2030 r. niezbędna jest pełna realizacja środków dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Pozwoliłoby to uniknąć rozdrobnienia przestrzeni powietrznej i zoptymalizować przepływy ruchu, a tym samym zmniejszyć emisje.**

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(5) W świetle rezolucji przyjętej na 39. zgromadzeniu ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., mającego na celu offsetowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego ponad poziom z 2020 r., uznaje się za właściwe, aby kontynuować obowiązujące obecnie odstępstwo w oczekiwaniu na dalsze postępy w zakresie opracowywania i wprowadzania w życie globalnego środka rynkowego. **W tym względzie na rok 2018 planowane jest przyjęcie norm i zalecanych praktyk ICAO w celu uzupełnienia tej rezolucji i wdrożenia globalnego systemu.** Jednakże konkretne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym

(5) W świetle rezolucji przyjętej na 39. zgromadzeniu ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., mającego na celu offsetowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego ponad poziom z 2020 r., uznaje się za właściwe, aby kontynuować obowiązujące obecnie odstępstwo w oczekiwaniu na dalsze postępy w zakresie opracowywania i wprowadzania w życie globalnego środka rynkowego. **ICAO przyjmie do 2018 r. normy i zalecane praktyki** w celu wdrożenia globalnego systemu. Jednakże konkretne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym system rejestrów. W związku z tym należy przedłużyć obecnie obowiązujące

system rejestrów. W związku z tym należy przedłużyć obecnie obowiązujące odstępstwo od obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, **z zastrzeżeniem przeglądu wdrożenia programu Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO)**, w celu promowania dynamiki w ICAO i ułatwienia uruchomienia systemu ICAO. W związku z przedłużeniem odstępstwa ilość uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych nieodpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna być taka sama, jaka odpowiadałaby rokowi 2016 **i powinna być proporcjonalna do ograniczenia obowiązku przekazania uprawnień.**

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Biorąc pod uwagę, że kluczowe **elementy** globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego w państwach członkowskich i regionach, **uważa się za stosowne, aby dokonać przeglądu** dopiero wtedy, gdy będą znane charakter i treść tych instrumentów prawnych **i z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem globalnego środka rynkowego ICAO**, a następnie przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W sprawozdaniu należy uwzględnić wszelkie normy lub inne instrumenty przyjęte przez ICAO, działania podejmowane przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2021 r., oraz inne istotne zmiany na szczeblu międzynarodowym (np. przepisy w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w

odstępstwo od obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich w celu promowania dynamiki w ICAO i ułatwienia uruchomienia systemu ICAO. W związku z przedłużeniem odstępstwa ilość uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych nieodpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna być taka sama, jaka odpowiadałaby rokowi 2016.

*Poprawka*

(6) Biorąc pod uwagę, że kluczowe **warunki ramowe** globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego w państwach członkowskich i regionach, **należy koniecznie poddać środek ICAO przeglądowi** dopiero wtedy, gdy będą znane charakter i treść tych instrumentów prawnych, a następnie **należy** przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W sprawozdaniu należy uwzględnić wszelkie normy lub inne instrumenty przyjęte przez ICAO, działania podejmowane przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2021 r., oraz inne istotne zmiany na szczeblu międzynarodowym (np. przepisy w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w sprawie rynku i rozliczania emisji). W

sprawie rynku i rozliczania emisji). W sprawozdaniu tym należy rozważyć, jak **wdrożyć** te instrumenty **do prawa unijnego w drodze przeglądu** EU ETS. **Powinno ono również uwzględnić przepisy mające zastosowanie do lotów wewnątrz EOG, w zależności od przypadku.** Sprawozdaniu temu **powinny** towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski do Parlamentu Europejskiego i Rady z zagwarantowaniem wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie na 2030 r. do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce.

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

sprawozdaniu tym należy rozważyć, jak **pogodzić** te instrumenty z EU ETS. Sprawozdaniu temu **powinien** towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski do Parlamentu Europejskiego i Rady z zagwarantowaniem wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie na 2030 r. do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce **w sposób możliwie ekonomiczny i najbardziej wykonalny z gospodarczego punktu widzenia.**

*Poprawka*

**(6a) Sukces mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (CORSIA) będzie zależeć w dużej mierze od tego, jak szeroki będzie zakres jego zastosowania pod względem geograficznym oraz na ile uda się uniknąć nakładania się systemów regionalnych. Na podstawie tych okoliczności można zapewnić prawdziwie równe warunki działania w sektorze lotnictwa.**

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(6b) Dochody z przyszłych aukcji uprawnień do emisji należy przeznaczyć na programy mające na celu redukcję emisji w sektorze lotnictwa, w szczególności na programy badawczo-rozwojowe, oraz wydatkować je za pośrednictwem przyszłego dziewiątego**

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu powinny zostać przekazane Komisji w celu przyjmowania środków dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych na potrzeby opracowania przez ICAO globalnego środka rynkowego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, **w tym** na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

*Poprawka*

(7) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu powinny zostać przekazane Komisji w celu przyjmowania środków dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych na potrzeby opracowania przez ICAO globalnego środka rynkowego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, **szczególnie** na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych **w celu zwiększenia przejrzystości i skuteczności procesu decyzyjnego.**

## Poprawka 11

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

*Tekst obowiązujący*

*Do państw członkowskich należy określić, w jaki sposób wykorzystane zostaną dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej. Dochody te powinny być wykorzystane do przeciwdziałania zmianom klimatu w UE i w państwach trzecich, między innymi na środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, do dokonania dostosowań z myślą o skutkach zmian klimatu w UE i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, do finansowania badań i rozwoju w zakresie łagodzenia i dostosowań, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, do ograniczenia emisji poprzez transport niskoemisyjny, i na pokrycie kosztów administrowania systemem wspólnotowym. Wpływy ze sprzedaży na aukcji powinny również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu.*

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0101&from=PL>)*

## Poprawka 12

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 28a – ustęp 1 – litera a

*Poprawka*

**-1) art. 3d ust. 4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

**„Dochody** uzyskane z **aukcji uprawnień do emisji wykorzystuje się** do przeciwdziałania zmianom klimatu w UE i w państwach trzecich, między innymi na środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, do dokonania dostosowań z myślą o skutkach zmian klimatu w UE i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, **zwłaszcza** do finansowania badań i rozwoju w zakresie łagodzenia i dostosowań, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, do ograniczenia emisji poprzez transport niskoemisyjny, i na pokrycie kosztów administrowania systemem wspólnotowym. Wpływy ze sprzedaży na aukcji powinny również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu. **Podczas przypisywania dochodów z akcji szczególną uwagę należy zwrócić na przyszły dziewiąty program ramowy w zakresie badań naukowych.**”;

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;

*Poprawka*

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. **do dnia 31 grudnia 2020 r.** z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b.

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt ii**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

(ii) **skreśla się lit. c);**

*Poprawka*

(ii) **lit. c) otrzymuje brzmienie:**

**„c) wszystkich emisji z lotów wykonanych pomiędzy lotniskami w EOG w wyniku przekierowania lotu, o którym mowa w lit. a) lub b), na lotnisko w EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2017 r. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b.”;**

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja przedkłada **sprawozdanie** Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie odpowiednich norm ICAO lub innych instrumentów prawnych, jak również w sprawie krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka

*Poprawka*

1. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie **sprawozdanie** w sprawie odpowiednich norm ICAO **i zalecanych metod postępowania (SARP), zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka** lub innych instrumentów prawnych, jak również w



*rynkowego*, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym.

sprawie krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym. **Takie sprawozdanie należy przedłożyć do dnia 1 stycznia 2018 r., 1 stycznia 2019 r., a następnie w regularnych odstępach czasu zgodnie z procedurami tworzenia norm ICAO.**

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. W sprawozdaniu należy **rozpatrzyć sposoby wdrożenia instrumentów ICAO do prawa unijnego w drodze przeglądu niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu należy też przeanalizować przepisy mające odpowiednio zastosowanie w odniesieniu do lotów w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG).**

*Poprawka*

2. W sprawozdaniu należy **przeanalizować, jak można pogodzić te instrumenty ICAO z EU ETS i jaką formę będzie miało równoległe funkcjonowanie obu systemów od roku 2021. Ponadto w stosownych przypadkach należy też ocenić wpływ globalnego środka rynkowego na sektor lotnictwa i emisje CO<sub>2</sub>.**

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Sprawozdaniu temu **mogą** towarzyszyć wnioski skierowane **odpowiednio** do Parlamentu Europejskiego i do Rady **w celu zmiany, skreślenia, rozszerzenia lub zastąpienia odstępstw przewidzianych w art. 28a, spójne z zobowiązaniem na rok 2030 dotyczącym zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych**

*Poprawka*

3. Sprawozdaniu temu **powinny** towarzyszyć wnioski **ustawodawcze** skierowane do Parlamentu Europejskiego i Rady, **przewidujące – zgodnie z zobowiązaniem Unii do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. – wprowadzenie koniecznych zmian do obowiązujących**

*w całej gospodarce UE.*

*przepisów.*

## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Kontynuowanie obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowanie do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r.
<b>Odsyłacze</b>	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 13.2.2017
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 13.2.2017
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Werner Langen 16.3.2017
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	29.5.2017
<b>Data przyjęcia</b>	21.6.2017
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 51 -: 5 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Bendt Bendtsen, Xabier Benito Ziluaga, José Blanco López, David Borrelli, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Edward Czesak, Jakop Dalunde, Christian Ehler, Fredrick Federley, Ashley Fox, Adam Gierek, Theresa Griffin, András Gyürk, Rebecca Harms, Hans-Olaf Henkel, Eva Kaili, Kaja Kallas, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Jaromír Kohlíček, Peter Kouroumbashev, Zdzisław Krasnodębski, Miapetra Kumpula-Natri, Janusz Lewandowski, Paloma López Bermejo, Edouard Martin, Angelika Mlinar, Csaba Molnár, Dan Nica, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Morten Helveg Petersen, Miroslav Poche, Michel Reimon, Herbert Reul, Paul Rübig, Algirdas Saudargas, Dario Tamburrano, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Vladimír Urutchev, Kathleen Van Brempt, Henna Virkkunen, Lieve Wierinck, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Pilar Ayuso, Francesc Gambús, Françoise Grossetête, Constanze Krehl, Werner Langen, Olle Ludvigsson, Florent Marcellesi, Anne Sander, Davor Škrlec

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W KOMISJI OPINIODAWCZEJ W FORMIE  
GŁOSOWANIA IMIENNEGO**

<b>51</b>	<b>+</b>
ALDE	Fredrick Federley, Kaja Kallas, Angelika Mlinar, Morten Helveg Petersen, Lieve Wierinck
ECR	Ashley Fox, Hans-Olaf Henkel, Evžen Tošenovský
EFDD	David Borrelli, Dario Tamburrano
PPE	Pilar Ayuso, Bendt Bendtsen, Jerzy Buzek, Cristian-Silviu Buşoi, Christian Ehler, Francesc Gambús, Françoise Grossetête, András Gyürk, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Werner Langen, Janusz Lewandowski, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Herbert Reul, Paul Rübig, Anne Sander, Algirdas Saudargas, Vladimir Urutchev, Henna Virkkunen
S&D	José Blanco López, Adam Gierek, Theresa Griffin, Eva Kaili, Peter Kouroumbashev, Constanze Krehl, Miapetra Kumpula-Natri, Olle Ludvigsson, Edouard Martin, Csaba Molnár, Dan Nica, Miroslav Poche, Patrizia Toia, Kathleen Van Brempt, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Jakop Dalunde, Rebecca Harms, Florent Marcellesi, Michel Reimon, Davor Škrlec

<b>5</b>	<b>-</b>
ECR	Edward Czesak, Zdzisław Krasnodębski
GUE/NGL	Xabier Benito Ziluaga, Jaromír Kohlíček, Paloma López Bermejo

<b>0</b>	<b>0</b>
----------	----------

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

20.6.2017

## **OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI**

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r. (COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Jacqueline Foster

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

#### **Geneza**

W 2003 r. UE przyjęła pierwszy ważny regionalny system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (ETS) na świecie, który został uruchomiony w 2005 r. W 2008 r. UE przyjęła dyrektywę zmieniającą, której celem było rozszerzenie zakresu systemu UE ETS i uwzględnienie w nim od 2012 r. emisji lotniczych.

Rozszerzenie wywołało wiele kontrowersji i doprowadziło do poważnych problemów handlowych ze strategicznymi partnerami UE, jak USA, Chiny i Indie. Spowodowało również napłynięcie licznych skarg. Niestety próba rozszerzenia systemu UE ETS na lotnictwo poważnie osłabiła europejski przemysł lotniczy – zwłaszcza sektor lotniczy i kosmiczny – oraz nadszarpiła reputację UE i państw członkowskich.

Ostatecznie w 2012 r. Komisja Europejska nie miała innego wyboru niż podjęcie decyzji o tymczasowym odstępstwie, której obowiązywanie przedłużono w 2014 r. Decyzja ta była kluczowa dla ułatwienia procesu poszukiwania globalnego rozwiązania na szczerej międzynarodowym. I rzeczywiście w październiku 2013 r. podczas 38. posiedzenia Zgromadzenie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego<sup>1</sup> (ICAO) postanowiło opracować globalny środek rynkowy (GMBM), służący za podstawę porozumienia ogólnoświatowego, w celu osiągnięcia od 2020 r. wzrostu neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla (rezolucja A38-18).

#### **Mechanizm kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym**

<sup>1</sup> ICAO jest agencją ONZ zrzeszającą 191 państw, która zarządza administracją międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

## **(GMBM)**

W maju 2016 r., przed rozpoczęciem 39. zgromadzenia ICAO, delegacja komisji TRAN wraz ze sprawozdawczynią spotkała się w Montrealu z przewodniczącym Rady ICAO dr Olumuyiwą Benardem Aliu oraz z sekretarzem generalnym ICAO dr Fangiem Liu w celu omówienia kwestii GMBM. Nawiązano również konstruktywny dialog z najważniejszymi kanadyjskimi ministrami odpowiedzialnymi za lotnictwo i z innymi kluczowymi urzędnikami w Ottawie. Sprawozdawczyni spotkała się w tym samym celu również z wysokimi rangą przedstawicielami Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA) Stanów Zjednoczonych oraz rządu kanadyjskiego.

Ponadto w październiku 2016 r. delegacja ad hoc komisji TRAN/ENVI wzięła udział w 39. zgromadzeniu ICAO, uważnie monitorując negocjacje dotyczące GMBM. Komisarz do spraw transportu i jej zespół nawiązali bardzo dobrą współpracę z prezydentką Rady UE. Wyjątkowo konstruktywna atmosfera 39. zgromadzenia przyczyniła się do wypracowania długo wyczekiwanego porozumienia na szczeblu globalnym.

Wynikiem prac była rezolucja zgromadzenia ICAO w sprawie GMBM (A39-3) z października 2016 r., która wprowadza mechanizm kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w postaci systemu CORSIA<sup>1</sup>. Kluczowymi elementami systemu CORSIA są:

- Każdy roczny wzrost całkowitych emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z międzynarodowego lotnictwa cywilnego przewyższający poziomy odnotowane w 2020 r. zostanie przeanalizowany.
- Faza pilotażowa odbędzie się w latach 2021–2023.
- Pierwsza faza potrwa od 2024 r. do 2026 r. Dotyczy to państw, które zgłosiły dobrowolną chęć udziału w mechanizmie.
- W drugiej fazie trwającej od 2027 r. do 2035 r. wezmą udział wszystkie państwa z wyjątkiem państw wyłączonych.
- Od dnia 21 kwietnia 2017 r. 67 państw reprezentujących ponad 87,5 % międzynarodowego lotnictwa cywilnego przystąpi dobrowolnie do udziału w mechanizmie kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym od momentu jego rozpoczęcia. Należy zauważyć, że wyrażenie przez państwo zgody na udział w mechanizmie jest rozumiane jako zobowiązanie do zastosowania się do wszystkich dalszych decyzji.
- W porozumieniu przewidziano również dokonywany co trzy lata przegląd systemu CORSIA, który umożliwi wprowadzanie kolejnych ulepszeń.

Obecnie eksperci Komisji Europejskiej i państw członkowskich UE, we współpracy z ekspertami Komitetu ds. Ochrony Środowiska w Lotnictwie (CAEP) działającego w ramach ICAO opracowują szczegółowe normy techniczne mechanizmu, by zapewnić jego skuteczne i efektywne działanie.

### **Stanowisko sprawozdawczyni**

Sprawozdawczyni całkowicie zgadza się z propozycją Komisji i już w przeszłości wyraziła swoje poparcie dla wprowadzenia globalnego systemu rynkowego. Jest również przekonana,

---

<sup>1</sup> CORSIA: mechanizm kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym

że tylko globalne i pragmatyczne podejście pozwoli osiągnąć konkretne rezultaty. Jednocześnie jeśli Europa ma się rozwijać na arenie międzynarodowej, w naszym interesie leży, by nie regulować nadmiernie sektora lotnictwa, gdyż mogłoby to wyraźnie narazić na szkodę nasze linie lotnicze oraz europejski sektor lotniczy i kosmiczny, a także postawić nas w niekorzystnej pozycji konkurencyjnej w stosunku do reszty świata.

Jednostronne i osamotnione działania UE poprowadziły nas w niewłaściwą stronę. Niestety postęp technologiczny osiągnięty przez europejski sektor lotniczy i kosmiczny oraz usprawnienia operacyjne wprowadzone przez państwa członkowskie nie zostały w ogóle uwzględnione i spotkały się z całkowitym brakiem zrozumienia.

Ponadto sprawozdawczyni pragnie również podkreślić brak uznania dla prawodawstwa przyjętego na poziomie UE w celu rozwiązania problemu zatłoczenia europejskiej przestrzeni powietrznej i poprawy przepływu ruchu. Komisja TRAN w pełni poparła sprawozdanie Foster z 2012 r. na temat wdrażania przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES), wzywając do pełnego wdrożenia przez państwa członkowskie przepisów dotyczących SES, które promują trasy bezpośrednie, a tym samym pomagają redukować zużycie paliwa, emisje i ostatecznie ceny biletów dla konsumentów.

Ponadto wykorzystanie systemu nawigacji satelitarnej Galileo (GNSS<sup>1</sup> i Copernicus) również przyczyniło się do ograniczenia emisji, podobnie jak wspólna inicjatywa technologiczna „Czyste niebo I” (budżet 1,6 mld EUR) oraz „Czyste niebo II” (budżet powyżej 4 mld EUR). Wspomniane projekty badawczo-rozwojowe mające na celu opracowywanie nowej generacji samolotów i silników odniosły taki sukces, że dyskusje w sprawie projektu „Czyste niebo III” są już na zaawansowanym etapie.

Należy również zaznaczyć, że państwa członkowskie, linie lotnicze, a także przemysł lotniczy i kosmiczny zainwestowały miliardy w zrównoważone alternatywne paliwa i są zdecydowane kontynuować inwestycje w przyszłości. ICAO podaje, że wynikiem netto tych działań jest prawie w 80 % wyższa wydajność współczesnych samolotów na pasażera na kilometr w stosunku do lat 60-tych.

## **Wniosek**

Podsumowując, sprawozdawczyni jest zdecydowanie przekonana, że należy podkreślać postęp technologiczny w omawianym sektorze, zaznacza jednak, że wniosek Komisji koncentruje się na obecnie nadrzędnej potrzebie, jaką jest umożliwienie kontynuowania **tymczasowego odstępstwa**. Z tego powodu sprawozdawczyni stanowczo stwierdza, że Parlament powinien wesprzeć komisarz V. Bulc i jej zespół, dając czas na opracowanie konstruktywnego i wykonalnego globalnego środka rynkowego, który może uzyskać poparcie wszystkich uczestniczących państw oraz tych państw, które – mamy nadzieję – dołączą w przyszłości. Przeciwna sytuacja mogłaby spowodować brak międzynarodowego rozwiązania w najbliższej przyszłości. Dlatego w naszym interesie leży, abyśmy poparli w Parlamencie propozycję Komisji dotyczącą tymczasowego odstępstwa.

---

<sup>1</sup> W 2012 r. sprawozdawczyni była również sprawozdawczynią komisji TRAN ds. opinii dotyczącej rozporządzenia (UE) nr 1285/2013 w sprawie realizacji i eksploatacji europejskich systemów nawigacji satelitarnej

## POPRAWKI

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

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Podczas 21. konferencji stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), która odbyła się w Paryżu w dniach od dnia 30 listopada do dnia 12 grudnia 2015 r., przyjęto porozumienie o podjęciu bardziej zdecydowanych działań w wymiarze ogólnoświatowym w związku ze zmianą klimatu. Porozumienie paryskie określa między innymi cel długoterminowy zgodny z dążeniem do utrzymania światowego wzrostu temperatury znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz do kontynuowania wysiłków na rzecz zatrzymania tego wzrostu na poziomie 1,5 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Porozumienie to zostało zatwierdzone w imieniu Unii decyzją Rady (UE) 2016/1841. Porozumienie paryskie weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Aby osiągnąć cel porozumienia paryskiego, strony będą przygotowywać, ogłaszać i utrzymywać kolejne ustalane na szczeblu krajowym wkłady.

*Poprawka*

(1) Podczas 21. konferencji stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), która odbyła się w Paryżu w dniach od dnia 30 listopada do dnia 12 grudnia 2015 r., przyjęto porozumienie o podjęciu bardziej zdecydowanych działań w wymiarze ogólnoświatowym w związku ze zmianą klimatu. Porozumienie paryskie określa między innymi cel długoterminowy zgodny z dążeniem do utrzymania światowego wzrostu temperatury znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz do kontynuowania wysiłków na rzecz zatrzymania tego wzrostu na poziomie 1,5 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Porozumienie to zostało zatwierdzone w imieniu Unii decyzją Rady (UE) 2016/1841. Porozumienie paryskie weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Aby osiągnąć cel porozumienia paryskiego, strony będą przygotowywać, ogłaszać i utrzymywać kolejne ustalane na szczeblu krajowym wkłady, ***przy czym potrzebna jest stała wola polityczna w procesie podejmowania decyzji zgodnie z porozumieniem, aby zapewnić osiągnięcie jego celów. Należy jednak zauważyć, że w porozumieniu paryskim COP 21 wykluczono zarówno międzynarodowe lotnictwo, jak i sektor morski, oraz zażądano, by w przypadku lotnictwa Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) była***



## **Poprawka 2**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Wiążący cel osiągnięcia co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. został określony przez Radę Europejską w dniach 23–24 października 2014 r. Na posiedzeniu w dniu 6 marca 2015 r. Rada formalnie zatwierdziła ten wkład UE i jej państw członkowskich jako zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego. W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. przewidziano, że wyznaczony cel zostanie zrealizowany wspólnie przez Unię w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, przy redukcji w sektorach objętych i nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) w wysokości odpowiednio 43 % i 30 % do 2030 r. w porównaniu z rokiem 2005. Osiągnięcie redukcji emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki.

## **Poprawka 3**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(3) Wiążący cel osiągnięcia co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. został określony przez Radę Europejską w dniach 23–24 października 2014 r. Na posiedzeniu w dniu 6 marca 2015 r. Rada formalnie zatwierdziła ten wkład UE i jej państw członkowskich jako zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego. W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. przewidziano, że wyznaczony cel zostanie zrealizowany wspólnie przez Unię w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, przy redukcji w sektorach objętych i nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) w wysokości odpowiednio 43 % i 30 % do 2030 r. w porównaniu z rokiem 2005. Osiągnięcie redukcji emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki *i w tym celu Komisja powinna zapewnić platformę do wymiany między państwami członkowskimi najlepszych praktyk oraz doświadczeń w sektorze niskoemisyjnej mobilności.*

(4) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a od 2008 r. obowiązują w UE przepisy mające na celu ograniczenie wpływu działalności lotniczej na zmianę klimatu w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który funkcjonuje od 2005 r. W celu *przyspieszenia* postępów *na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Unia dwukrotnie przyjęła ograniczone w czasie* odstępstwa od *EU ETS, tak aby ograniczyć obowiązki* w zakresie przestrzegania wymogów *do* emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z uwzględnieniem równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach, gdziekolwiek mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS – rozporządzenia (UE) nr 421/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady – ograniczono obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do lotów wewnątrz EOG w latach 2013–2016 oraz przewidziano ewentualne zmiany zakresu stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., po przeglądzie określonym w tym rozporządzeniu.

(4) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a od 2008 r. obowiązują w UE przepisy mające na celu ograniczenie wpływu działalności lotniczej na zmianę klimatu w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który funkcjonuje od 2005 r. *Poza tym państwa członkowskie zobowiązały się od 2004 r. i ponownie od 2008 r. do utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, uwzględniając rosnące w kolejnych latach natężenie ruchu lotniczego.* W celu *osiągnięcia postępów w zarządzaniu ruchem lotniczym należy przyspieszyć wdrażanie Wspólnego Przedsięwzięcia SESAR i promować innowacyjne technologie w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia „Czyste niebo”.* *Do dodatkowych postępów w zakresie redukcji emisji w ruchu lotniczym powinno przyczynić się wprowadzenie przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) globalnego środka rynkowego. Z tego względu przyznano* odstępstwa od *obowiązków* w zakresie przestrzegania wymogów *dotyczących* emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z uwzględnieniem równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach, gdziekolwiek mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS – rozporządzenia (UE) nr 421/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady – ograniczono obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do lotów wewnątrz EOG w latach 2013–2016 oraz przewidziano ewentualne zmiany zakresu stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., po przeglądzie określonym w tym

## Poprawka 4

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(5) W świetle rezolucji przyjętej na 39. zgromadzeniu ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., mającego na celu offsetowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego ponad poziom z 2020 r., uznaje się za właściwe, aby kontynuować obowiązujące obecnie odstępstwo w oczekiwaniu na dalsze postępy w zakresie opracowywania i wprowadzania w życie globalnego środka rynkowego. W tym względzie na rok 2018 planowane jest przyjęcie norm i zalecanych praktyk ICAO w celu uzupełnienia tej rezolucji i wdrożenia globalnego systemu. Jednakże konkretne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym system rejestrów. W związku z tym należy przedłużyć obecnie obowiązujące odstępstwo od obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, z zastrzeżeniem przeglądu wdrożenia programu Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), w celu promowania dynamiki w ICAO i ułatwienia uruchomienia systemu ICAO. W związku z przedłużeniem odstępstwa ilość uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych nieodpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna być taka sama, jaka odpowiadałaby rokowi 2016 i powinna być proporcjonalna do ograniczenia obowiązku przekazania uprawnień.

#### *Poprawka*

(5) W świetle rezolucji przyjętej na 39. zgromadzeniu ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., mającego na celu offsetowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego ponad poziom z 2020 r., uznaje się za właściwe, aby kontynuować obowiązujące obecnie odstępstwo w oczekiwaniu na dalsze postępy w zakresie opracowywania i wprowadzania w życie globalnego środka rynkowego. W tym względzie na rok 2018 planowane jest przyjęcie norm i zalecanych praktyk ICAO w celu uzupełnienia tej rezolucji i wdrożenia globalnego systemu **najpóźniej do 2021 r.** Jednakże konkretne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym system rejestrów. W związku z tym należy przedłużyć obecnie obowiązujące odstępstwo od obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, z zastrzeżeniem przeglądu wdrożenia programu Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), w celu promowania dynamiki w ICAO, ułatwienia uruchomienia systemu ICAO **oraz uniknięcia pokrywania się z zobowiązaniami w ramach unijnego systemu ETS.** W związku z przedłużeniem odstępstwa ilość uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych nieodpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna być taka sama, jaka odpowiadałaby rokowi 2016 i powinna być proporcjonalna do

ograniczenia obowiązku przekazania uprawnień. *Aby zmniejszyć emisje CO<sub>2</sub> z lotnictwa, Unia kontynuuje prace wraz z wspierającymi państwami członkowskimi w celu wykorzystania dochodów uzyskanych z aukcji uprawnień do emisji na takie projekty, jak SESAR, „Czyste niebo” i inne innowacyjne projekty.*

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Biorąc pod uwagę, że kluczowe elementy globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego w państwach członkowskich i regionach, uważa się za stosowne, aby dokonać przeglądu dopiero wtedy, gdy będą znane charakter i treść tych instrumentów prawnych i z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem globalnego środka rynkowego ICAO, a następnie przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W sprawozdaniu należy uwzględnić wszelkie normy lub inne instrumenty przyjęte przez ICAO, działania podejmowane przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2021 r., oraz inne istotne zmiany na szczeblu międzynarodowym (np. przepisy w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w sprawie rynku i rozliczania emisji). W sprawozdaniu tym należy rozważyć, jak wdrożyć te instrumenty do prawa unijnego **w drodze przeglądu EU ETS. Powinno ono również uwzględniać przepisy mające zastosowanie do lotów wewnątrz EOG, w zależności od przypadku.** Sprawozdaniu temu powinny towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wniosek do Parlamentu Europejskiego i Rady z zagwarantowaniem

*Poprawka*

(6) Biorąc pod uwagę, że kluczowe elementy globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego w państwach członkowskich i regionach, uważa się za stosowne, aby dokonać przeglądu dopiero wtedy, gdy będą znane charakter i treść tych instrumentów prawnych i z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem globalnego środka rynkowego ICAO, a następnie przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. ***Aby zapewnić sukces tego mechanizmu, Unia nadal wspiera państwa członkowskie i utrzymuje bliską współpracę z ICAO, pełniąc rolę obserwatora, tak aby zachęcać do zapewniania przejrzystości informacji i postępów w odniesieniu do umowy ICAO.*** W sprawozdaniu należy uwzględnić wszelkie normy lub inne instrumenty przyjęte przez ICAO, działania podejmowane przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2021 r., oraz inne istotne zmiany na szczeblu międzynarodowym (np. przepisy w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w sprawie rynku i rozliczania emisji). W sprawozdaniu tym należy rozważyć, jak wdrożyć te instrumenty do prawa unijnego **oraz**

wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie na 2030 r. do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce.

*przepisów mających* zastosowanie do lotów wewnątrz EOG. Sprawozdaniu temu powinny towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski do Parlamentu Europejskiego i Rady z zagwarantowaniem wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie na 2030 r. do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce.  
***W sprawozdaniu należy również uwzględnić ambicje i ogólną integralność środowiskową globalnego środka rynkowego, w tym cele i wymogi porozumienia paryskiego.***

## **Poprawka 6**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(6a) Należy również wziąć pod uwagę, że sukces mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (CORSIA), po uzgodnieniu w ICAO, będzie zależał od unikania sprzecznych lub podwójnych mechanizmów na poziomie krajowym i regionalnym, w celu zapobiegania zakłóceniom konkurencji i niedopuszczalnym obciążeniom administracyjnym. Do sukcesu tego mechanizmu przyczyni się również pełne wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, którego celem jest defragmentacja europejskiej przestrzeni powietrznej, a tym samym zmniejszenie śladu środowiskowego lotnictwa. Ponadto przy wdrażaniu CORSIA w Unii należy uwzględnić odbywający się co trzy lata przegląd, który pozwoli na wprowadzanie kolejnych ulepszeń do mechanizmu.***

## **Poprawka 7**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 b (nowy)**

**(6b) Na poziomie Unii przyjęto kilka aktów ustawodawczych, których celem jest zapobieganie fragmentacji europejskiej przestrzeni powietrznej, aby usprawnić przepływ ruchu lotniczego i kontrolę przestrzeni powietrznej, doprowadzając w ten sposób do redukcji emisji. W Unii należy postrzegać mechanizm CORSIA jako „pakiet środków” ICAO, obok pełnego wdrożenia przez państwa członkowskie przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Wspólnego Przedsięwzięcia SESAR, wykorzystania GNSS do nawigacji satelitarnej oraz wspólnych inicjatyw technologicznych, takich jak „Czyste niebo I” i „Czyste niebo II”. Wszystkie dochody z tytułu przyszłych aukcji uprawnień do emisji powinny zostać wyodrębnione na rozwój powyższych programów badawczo-rozwojowych, a także na wspólne projekty mające na celu opracowanie zestawu podstawowych zdolności interoperacyjnych we wszystkich państwach członkowskich, w szczególności tych doskonalących wspólną infrastrukturę nawigacji lotniczej, zapewnianie usług nawigacji lotniczej i wykorzystywanie przestrzeni powietrznej, co jest konieczne do wdrożenia centralnego planu ATM. Ponadto Komisja powinna składać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące działań na rzecz wdrożenia globalnego środka rynkowego, podejmowanych przez państwa członkowskie w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, z uwzględnieniem informacji dotyczących wykorzystywania dochodów, przekazywanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 17 rozporządzenia (UE) nr 525/2013.**

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) W ramach uproszczenia i aby ograniczyć zadania administracyjne dla najmniejszych operatorów statków powietrznych, operatorzy statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze i emitujących mniej niż 1000 ton CO<sub>2</sub> rocznie nadal powinni być uznawani za spełniających wymogi dyrektywy 2003/87/WE **przez kolejne dziesięć lat, w którym to czasie powinny zostać opracowane środki, tak aby w przyszłości wszyscy operatorzy przyczyniali się do redukcji emisji.**

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt -1 (nowy) Dyrektywa 2003/87/WE Artykuł 3 d – ustęp 4 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Do państw członkowskich należy określić, w jaki sposób wykorzystane zostaną dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej. **Dochody te powinny być wykorzystane do przeciwdziałania zmianom klimatu w UE i w państwach trzecich, między innymi na środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, do dokonania dostosowań**

*Poprawka*

(8) W ramach uproszczenia i aby ograniczyć zadania administracyjne dla najmniejszych operatorów statków powietrznych **i regionów najbardziej oddalonych**, operatorzy statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze i emitujących mniej niż 1000 ton CO<sub>2</sub> rocznie nadal powinni być uznawani za spełniających, **a regiony najbardziej oddalone nadal powinny być uznawane za spełniające** wymogi dyrektywy 2003/87/WE. **Należy również powtórzyć, że lit. a)–k) w sekcji „Działalność lotnicza” w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE wprowadzają wyjątki od kategorii działalności, do których dyrektywa ta ma zastosowanie. W ramach proponowanego przeglądu, o którym mowa w art. 28 b, należy potwierdzić dalsze wykluczenie tych lotów.**

*Poprawka*

**-1) art. 3d ust. 4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

Do państw członkowskich należy określić, w jaki sposób wykorzystane zostaną dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej, **pod warunkiem że dochody te zostaną wyodrębnione na finansowanie wspólnych projektów i projektów badawczych mających** na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z **lotnictwa, takich jak Wspólne**

*z myślą o skutkach zmian klimatu w UE i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, do finansowania badań i rozwoju w zakresie łagodzenia i dostosowań, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, do ograniczenia emisji poprzez transport niskoemisyjny, i na pokrycie kosztów administrowania systemem wspólnotowym. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej powinny również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu.*

*Przedsięwzięcie SESAR i wspólne inicjatywy technologiczne „Czyste niebo” oraz wszelkie inicjatywy umożliwiające szerokie rozpowszechnienie GNSS do nawigacji satelitarnej i zdolności interoperacyjnych we wszystkich państwach członkowskich, w szczególności tych doskonalących wspólną infrastrukturę nawigacji lotniczej, zapewnianie usług nawigacji lotniczej i wykorzystywanie przestrzeni powietrznej. Przejrzystość wykorzystania dochodów uzyskanych z aukcji uprawnień do emisji na mocy dyrektywy 2003/87/WE ma zasadnicze znaczenie dla wspierania zobowiązań Unii.*

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i a (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ia) dodaje się pkt ba) w brzmieniu:*

*ba) wszystkich emisji pochodzących z lotów pomiędzy lotniskami znajdującymi się w EOG, wykonanych w wyniku przekierowania lotu, o którym mowa w lit. a) i b), na lotnisko znajdujące się w EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2017 r. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b.*

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b – podpunkt i**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 2 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., na zasadzie odstępstwa od artykułów 3d–3f oraz do czasu wejścia w życie zmian w*

*Począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., na zasadzie odstępstwa od artykułów 3d–3f oraz do czasu wejścia w życie zmian w*



następstwie przeglądu, o którym mowa w art. 28b, operatorom statków powietrznych wydaje się co roku liczbę uprawnień, która odpowiada rokowi 2016. ***Począwszy od 2021 r., liczba uprawnień podlega zastosowaniu współczynnika liniowego, o którym mowa w art. 9.***

## **Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera d a (nowa)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 28 a – ustęp 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

***8. Komisja informuje regularnie, a przynajmniej raz w roku, Parlament Europejski i Radę o postępach w negocjacjach prowadzonych w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz o swoich wysiłkach na rzecz zwiększania międzynarodowej akceptacji mechanizmów rynkowych wśród państw trzecich. Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat działań służących wprowadzeniu w życie międzynarodowego porozumienia w sprawie międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r., który ograniczy emisje gazów cieplarnianych z lotnictwa w niedyskryminujący sposób, w tym na temat informacji dotyczących wykorzystywania dochodów przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 17 rozporządzenia (UE) nr 525/2013.***

***W sprawozdaniu tym Komisja rozważa i w stosownych przypadkach przedstawia propozycje będące reakcją na te wydarzenia w odniesieniu do odpowiedniego zakresu emisji z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG począwszy od dnia 1 stycznia***

następstwie przeglądu, o którym mowa w art. 28b, operatorom statków powietrznych wydaje się co roku liczbę uprawnień, która odpowiada rokowi 2016.

*Poprawka*

***da) w art. 28a skreśla się ust. 8.***

*2017 r. . W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również rozwiązania dotyczące innych kwestii, jakie mogą wyniknąć w związku ze stosowaniem ust. 1–4 niniejszego artykułu, przy jednoczesnym zachowaniu równego traktowania wszystkich operatorów statków powietrznych na tej samej trasie.*

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja przedkłada sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie odpowiednich norm ICAO lub innych instrumentów prawnych, jak również w sprawie krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym.

*Poprawka*

1. Komisja **regularnie – przynajmniej raz w roku** – przedkłada sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie odpowiednich norm **i zalecanych metod postępowania ICAO (SARPs), zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka rynkowego** lub innych instrumentów prawnych, jak również w sprawie krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym. **Komisja przedkłada również sprawozdanie w sprawie działań podejmowanych przez ICAO w celu ustanowienia wiarygodnego długoterminowego celu dla sektora.**

## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Kontynuowanie obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowanie do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r.
<b>Odsyłacze</b>	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 13.2.2017
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 13.2.2017
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Jacqueline Foster 14.3.2017
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	30.5.2017
<b>Data przyjęcia</b>	20.6.2017
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 33 -: 5 0: 1
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zile, Kosma Złotowski
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Franck Proust, Evžen Tošenovský
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Susanne Melior, Roberta Metsola

## GŁOSOWANIE KOŃCOWE W KOMISJI OPINIODAWCZEJ W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Roberta Metsola, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Franck Proust, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Miltiadis Kyrkos, Susanne Melior, Jens Nilsson, Claudia Țapardel, Janusz Zemke

5	-
EFDD	Seymour Jill
GUE/NGL	Merja Kyllönen
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Bas Eickhout

1	0
ENF	Georg Mayer

Key to symbols:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

## PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

<b>Tytuł</b>	Kontynuowanie obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowanie do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r.
<b>Odsyłacze</b>	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
<b>Data przedstawienia Parlamentowi</b>	3.2.2017
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 13.2.2017
<b>Komisje opiniodawcze</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE                      TRAN 13.2.2017                      13.2.2017
<b>Sprawozdawcy</b> Data powołania	Julie Girling 16.3.2017
<b>Data przyjęcia</b>	11.7.2017
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+:                      57 -:                      3 0:                      6
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Lynn Boylan, Paul Brannen, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Mireille D’Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Norbert Lins, Rupert Matthews, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreyer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Estefanía Torres Martínez, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Luke Ming Flanagan, Elena Gentile, Krzysztof Hetman, Ulrike Müller, James Nicholson, Christel Schaldemose, Bart Staes, Tiemo Wölken
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Siôn Simon, Derek Vaughan
<b>Data złożenia</b>	17.7.2017

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO  
W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

57	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Arne Gericke, Julie Girling, Rupert Matthews, James Nicholson
EFDD	Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Lynn Boylan, Stefan Eck, Luke Ming Flanagan, Kateřina Konečná, Estefanía Torres Martínez
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Krzysztof Hetman, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Miroslav Mikolášik, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Biljana Borzan, Paul Brannen, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Jo Leinen, Susanne Melior, Gilles Pargneaux, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Siôn Simon, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Derek Vaughan, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Davor Škrlec, Bart Staes

3	-
EFDD	Julia Reid
ENF	Mireille D'Ornano, Jean-François Jalkh

6	0
ECR	Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, Jadwiga Wiśniewska
PPE	Angélique Delahaye, Jens Gieseke, Françoise Grossetête

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się