



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Emisje pochodzące z sektora lotnictwa są obecnie najszybciej rosnącym źródłem emisji gazów cieplarnianych. W związku z tym, że technologiczny potencjał redukcji emisji w sektorze lotnictwa jest ograniczony, środki rynkowe (MBM) umożliwiają lotnictwu przyczynianie się do redukcji emisji dzięki kompensowaniu przez przedsiębiorstwa lotnicze ich znacznego wzrostu emisji poprzez finansowanie redukcji emisji w innych sektorach.

Od dawna dostrzega się przydatność środków rynkowych dla lotnictwa międzynarodowego. W 2001 r. Zgromadzenie ICAO w zatwierdziło stosowanie otwartych systemów handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do międzynarodowego lotnictwa. W następstwie zatwierdzenia przez ICAO w 2004 r. regionalnych środków rynkowych UE wykonała pierwszy krok włączając lotnictwo do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS). Pomimo jego pozytywnego wpływu na środowisko przy niskich kosztach ekonomicznych, wdrożenie EU ETS spotkało się z istotnym sprzeciwem międzynarodowym (np. zarzuty, że regulowanie emisji przedsiębiorstw lotniczych mających siedzibę poza UE naruszy suwerenność państw trzecich). Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej oddalił jednak odwołania składane w tej sprawie przez zagraniczne przedsiębiorstwa lotnicze i potwierdził legalność EU ETS¹.

Jednocześnie włączenie lotnictwa do EU ETS odegrało decydującą rolę w ożywieniu dyskusji na forum ICAO. Intensywne zaangażowanie UE w przeciwdziałanie zmianie klimatu miało kluczowe znaczenie dla nadania rozmachu działaniom podejmowanym przez ICAO w skali światowej na rzecz rozwiązania problemu emisji pochodzących z lotnictwa. Z pewnością, ze względu na to, że w ostatecznym rozrachunku EU ETS może obejmować jedynie część emisji pochodzących z lotnictwa międzynarodowego, ogólny znaczny wzrost tych emisji na poziomie międzynarodowym będzie się utrzymywał, jeśli na tym poziomie nie zostaną wprowadzone żadne środki rynkowe i cele w zakresie redukcji emisji pozostaną jedynie teoretyczne.

W 2013 r. 38. Zgromadzenie ICAO podjęło decyzję w sprawie opracowania międzynarodowych środków rynkowych, co powinno zostać sfinalizowane na kolejnym Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. i wdrożone do 2020 r. Nie poczyniono postępów w zakresie „ram” dla krajowych/regionalnych środków rynkowych do 2020 r., ponieważ w rezolucji Zgromadzenia powtórzono takie samo stanowisko, jak podczas Zgromadzeń w 2007 i 2010 r., a państwa europejskie potwierdziły swoje stanowisko zajęte w rezolucjach Zgromadzenia z 2007 r. i 2010 r. w odniesieniu do tzw. „wzajemnego porozumienia”. W odpowiedzi na osiągnięcie postępów w zakresie międzynarodowego środka rynkowego, a także aby nadać im tempa, Komisja uważa, że należy zaproponować obniżenie ilości emisji do których będzie miał zastosowanie EU ETS do 2020 r., jak przewidziano już w decyzji nr 377/2013/UE w opisie dalszych działań.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Konsultacje w sprawie włączenia lotnictwa do EU ETS rozpoczęły się we wrześniu 2005 r. wraz z opublikowaniem komunikatu „Ograniczenie wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne”, COM(2005)459, co doprowadziło do przedstawienia wniosku legislacyjnego w

¹ Zob. wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-366/2010, wydany w dniu 21 grudnia 2011 r.

grudniu 2006 r. Konsultacje z państwami trzecimi na temat lotnictwa i handlu uprawnieniami do emisji toczyły się od tego czasu zarówno na płaszczyźnie formalnej, np. w kontekście posiedzeń wspólnego komitetu UE-USA jak i w formie dwustronnych i wielostronnych spotkań. Niedawno przeprowadzono konsultacje społeczne przez internet, które trwały 12 tygodni od dnia 21 czerwca do dnia 13 września 2013 r. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone przy zastosowaniu „Zasad ogólnych i minimalnych standardów stosowanych przez Komisję w trakcie konsultacji z zainteresowanymi stronami” i pytano w nich wszystkie zainteresowane strony – w tym organy publiczne państw trzecich – o ich zdanie w sprawie zakresu regionalnych i międzynarodowych środków rynkowych. Komisja będzie nadal angażować się w konstruktywne dwustronne i wielostronne kontakty z państwami trzecimi.

Konsultacje społeczne potwierdzają silne poparcie dla środków rynkowych ze strony organów publicznych, organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw lotniczych. Wszyscy respondenci opowiadają się za środkami rynkowymi dla sektora lotnictwa, przy czym jedno stowarzyszenie wyraziło sprzeciw wobec regionalnych środków rynkowych poprzedzających międzynarodowe środki rynkowe. W odniesieniu do działań regionalnych przedsiębiorstwa lotnicze podkreślają potrzebę prostoty administracyjnej i akceptowalności politycznej, jak również skuteczności z punktu widzenia ochrony środowiska i unikania dyskryminacji na trasach oraz między operatorami. Organy publiczne i organizacje pozarządowe podkreślają konieczność uwzględnienia mających znaczenie emisji, znaczenie prostoty administracyjnej i akceptowalności politycznej.

Ocena skutków wykazała, że dostosowanie EU ETS do rezolucji ICAO dotyczącej środków rynkowych na okres do 2020 r. w jej spodziewanym kształcie jest wykonalne przy niskich kosztach administracyjnych. Główną korzyścią z ograniczenia zakresu EU ETS do 2020 r. jest osiągnięcie ogólnie znacznie większych korzyści dla środowiska dzięki zastosowaniu międzynarodowych środków rynkowych od 2020 r., co spowoduje wypełnienie ogólnoświatowej „luki w emisjach”, podwojenie zakresu uwzględnienia emisji z międzynarodowego lotnictwa w porównaniu z systemem EU ETS oraz spowodowanie ograniczenia tych emisji o połowę do 2050 r.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Krótki opis proponowanych działań

Zgodnie z ustaleniami z 38. Zgromadzenia ICAO, które odbyło się we wrześniu 2013 r. potrzebny jest jeden międzynarodowy środek rynkowy mający zastosowanie do emisji pochodzących z lotnictwa międzynarodowego od 2020 r. W odpowiedzi na te postępy, a także aby wspierać dalsze tempo prac mających na celu skuteczne ustanowienie międzynarodowych środków rynkowych, należy wprowadzić zmiany do działalności lotniczej objętej EU ETS.

Niniejszy wniosek dotyczący dyrektywy jest kontynuacją decyzji nr 377/2013/UE, która została przyjęta w celu wspierania postępów w zakresie międzynarodowych działań na forum ICAO. Podobnie jak w przypadku decyzji nr 377/2013/UE, ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada szybko osiągnęły porozumienie w kwestii niniejszego wniosku, aby mógł on wejść w życie przed kolejnym terminem realizacji zobowiązań umorzenia uprawnień przypadającym na dzień 30 kwietnia 2014 r. W przypadku braku dalszej uzgodnionej wersji ETS powraca do stanu sprzed decyzji nr 377/2013/EU. Kluczowe cechy zmienionego systemu ETS wynikające z niniejszego wniosku byłyby następujące:

- Loty między lotniskami wewnątrz EOG pozostają w pełni objęte EU ETS, tak jak w oryginalnej dyrektywie i decyzji nr 377/2013/UE.

- Loty do i z państw trzecich, które nie są krajami rozwiniętymi i które emitują mniej niż 1 % światowych emisji lotniczych zostałyby zwolnione. Spowodowałyby to wykluczenie tras do około 80 krajów w sposób niedyskryminujący.
- Loty do i z państw trzecich odpowiadają za emisje, które nie wykraczają poza państwa należące do EOG, począwszy od 2014 r. Zaproponowano uproszczoną procedurę w celu określenia odpowiedniej części emisji z danego lotu, która ma być objęta ETS. Proponuje się, aby operatorzy mogli wybierać między podejściami do metodologii MRW w celu zapewnienia zgodności.
- Przeloty państw członkowskich EOG są wyłączone, podobnie jak emisje z lotów między lotniskami w państwach trzecich i lotniskami w EOG, jeśli chodzi o europejskie terytoria zależne i terytoria oraz loty do i z lotnisk w EOG i tych terytoriów.

Ze skutkiem od 2013 r., akt ten stanowi odstępstwo od dyrektywy w sprawie handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do części emisji z lotów do i z państw trzecich. W 2013 r. dotyczy to wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza EOG. Dla każdego roku kalendarzowego w okresie od 2014 r. do 2020 r. wartości te są określone w załączniku i zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. Wartości procentowe uznaje się za niskie szacunki w porównaniu z faktycznym wpływem na zmianę klimatu powodowanym przez statki powietrzne startujące z lotnisk w Unii i lądujące na nich ponieważ lotnictwo ma również wpływ na zmianę klimatu ze względu na emisję tlenków azotu, pary wodnej oraz cząsteczek siarki i sadzy, które nie zostały uwzględnione, a zgodnie z szacunkami mają wpływ na zmianę klimatu na takim samym poziomie jak emisje dwutlenku węgla.

Proces stosowania wartości procentowych w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich jest pomyślany w taki sposób, aby był wykonalny i pragmatyczny, przy wykorzystaniu istniejących kategorii sprawozdawczości stosowanych od 2010 r. Stosowanie systemu opierającego się na parach państw oznacza, że potrzebne są dane dotyczące lotów na trasach z każdego państwa członkowskiego do państw trzecich. W przypadku gdy loty odbywają się w wielu strefach czasowych w państwie trzecim, należy uwzględnić współczynnik procentowy dla każdej strefy czasowej, w której odbywają się loty. Wspomniane współczynniki procentowe są obliczane na podstawie najlepszych dostępnych informacji, w tym z Eurocontrolu. Tabela zawierająca wszystkie te wartości procentowe zostanie umieszczona w załączniku.

W celu zapewnienia większej elastyczności oraz alternatywnych metod pomiaru, raportowania i weryfikacji (MRW), proponuje się zaoferowanie operatorom możliwości wyboru. W odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, operator statku powietrznego powinien zamiast raportowania zweryfikowanych emisji z tych lotów mieć możliwość posłużenia się szacunkiem emisji z lotów, które nie wykraczają poza państwa EOG, tak dokładnym na ile to możliwe na podstawie wykonanych przez Eurocontrol obliczeń dokładnych odległości przebytych nie poza państwami EOG.

Państwa członkowskie dostosują uprawnienia na lata 2013-2020 zgodnie z proporcjami określonymi w załączniku. Liczba uprawnień sprzedawanych na aukcji przez państwa członkowskie będzie odpowiednio dostosowana.

Dodatkowym zaproponowanym uproszczeniem w stosunku do dyrektywy w sprawie handlu uprawnieniami do emisji jest decyzja o niepodejmowaniu działań przeciwko operatorom

statków powietrznych wykonującym niezarobkowe przewozy lotnicze w odniesieniu do emisji małych operatorów statków powietrznych emitujących mniej niż 1000 ton CO₂ rocznie. Oczekuje się, że spowoduje to zmniejszenie liczby operatorów statków powietrznych objętych regulacjami przez państwa członkowskie o około 2200 co odpowiada 0,2 % emisji. Jednocześnie z innymi działaniami podejmowanymi, aby ograniczyć obciążenia administracyjne dla małych przewoźników lotniczych, stanowi to znaczne ograniczenie pracy administracyjnej dla operatorów statków powietrznych i właściwych organów państw członkowskich zgodnie z unijnym programem lepszego stanowienia prawa.

Wszystkie pozostałe zobowiązania w odniesieniu do lotów pozostają bez zmian. Takie ograniczone podejście jest wykonalne, jak miało to miejsce w przypadku decyzji nr 377/2013/UE. Wydanie dodatkowych bezpłatnych uprawnień operatorom mogłyby podważyć redukcję emisji uzyskaną dzięki systemowi ETS, a określenie nowego wzorca porównawczego wiązałoby się ze znacznym obciążeniem operatorów statków powietrznych i państw członkowskich, w sytuacji w której oczekuje się, że międzynarodowe środki rynkowe będą miały zastosowanie za 7 lat, a innym przypadku, tak czy inaczej, nowy wzorzec porównawczy zostanie określony w 2018 r. zgodnie z art. 3e dyrektywy w sprawie ETS.

Korzyści dla środowiska płynące z niniejszego wniosku opierają się na dwóch kluczowych elementach: Po pierwsze daje on impuls dla utworzenia międzynarodowego środka rynkowego, który będzie obejmował całkowitą ilość emisji z lotnictwa międzynarodowego od 2020 r. W zależności od poziomu ambicji uzgodnionego dla międzynarodowego środka rynkowego, całkowite emisje z międzynarodowego lotnictwa zostaną ograniczone na poziomie z 2020 r., a nawet zmniejszą się o połowę do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 2005 r. Po drugie dzięki EU ETS nadal osiągnane będą znaczne ograniczenia emisji, które zgodnie z oczekiwaniami wyniosą 250 mln ton CO₂ w okresie od 2013 do 2020 r.

Należy również zauważyć, że w celu zarządzania międzynarodowym środkiem rynkowym państwa będą musiały przyjąć przepisy krajowe. Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. należy odpowiednio zmienić dyrektywę w sprawie ETS w celu zapewnienia wdrożenia tego międzynarodowego środka rynkowego. Międzynarodowy środek rynkowy, który ma być stosowany począwszy od 2020 r., powinien tytułem uznania wczesnych działań, za którymi opowiadało się Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), uwzględnić kompensację emisji poza sektorem lotnictwa w ramach EU ETS, a także redukcje emisji w tym sektorze. Ustęp 26 rezolucji ICAO A38/17-2 wzywa do zgłaszania ICAO tych redukcji emisji.

Niniejszy wniosek powinien zostać przyjęty przez Parlament Europejski i Radę na początku 2014 r., aby zapewnić pewność prawa i jasność dla operatorów statków powietrznych, którzy w przeciwnym przypadku musieliby umorzyć uprawnienia do swoich całkowitych emisji w przypadku lotów do i z państw trzecich do dnia 30 kwietnia 2014 r., jak określono w dyrektywie 2003/87/WE.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia dąży do zawarcia przyszłego międzynarodowego porozumienia mającego na celu kontrolę emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a w międzyczasie ogranicza wpływ wywierany na zmianę klimatu przez działalność lotniczą prowadzoną z i do lotnisk w Unii za pomocą autonomicznych działań. Aby zapewnić, że cele te nawzajem się uzupełniają, a nie pozostają w sprzeczności, należy wziąć pod uwagę rozwój sytuacji na forach międzynarodowych i stanowiska na nich przyjmowane, a w szczególności uwzględnić rezolucję zawierającą skonsolidowane określenie polityk i praktyk ICAO w zakresie ochrony środowiska przyjętą na 38. sesji Zgromadzenia ICAO.
- (2) W związku z tym pożądanym jest tymczasowe uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴ za spełnione, w przypadku gdy spełnione są zobowiązania w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich. Podejmując tego rodzaju kroki, Unia podkreśla, że wymogi mogą być stosowane w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), w taki sam sposób, jak wymogi prawne mogą zostać nałożone na większą ilość emisji pochodzących z lotów do i z takich lotnisk.

² Dz.U. C z , s. .

³ Dz.U. C z , s. .

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

- (3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu 7 lat do chwili, kiedy zacznie funkcjonować międzynarodowy środek rynkowy, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu do 2020 r.
- (4) Odstępstwa przewidziane w niniejszej dyrektywie uwzględniają wyniki rozmów dwustronnych i wielostronnych z państwami trzecimi, które Komisja będzie kontynuować w imieniu Unii.
- (5) W celu uniknięcia zakłóceń konkurencji istotne jest, aby wszystkie loty na tej samej trasie były traktowane w ten sam sposób.
- (6) W celu ustalenia odsetka zweryfikowanych emisji dotyczących lotów do i z lotnisk w państwach trzecich, konieczna jest znajomość emisji z całego lotu. Emisje nieobjęte powyższym odsetkiem nie są jednak brane pod uwagę.
- (7) Ponadto w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, operator statku powietrznego powinien zamiast raportowania zweryfikowanych emisji z tych lotów mieć możliwość wyboru posłużenia się szacunkiem emisji z takich lotów, które nie wykraczają poza państwa EOG, tak dokładnie na ile to możliwe.
- (8) W ramach uproszczenia i aby ograniczyć zadania administracyjne dla najmniejszych operatorów statków powietrznych, należy uznać operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze i emitujących mniej niż 1000 ton CO₂ rocznie za spełniających wymogi dyrektywy, a właściwe organy państw członkowskich powinny wprowadzić dodatkowe środki w celu uproszczenia zadań administracyjnych dla małych operatorów statków powietrznych.
- (9) Zastosowanie wartości procentowych do zweryfikowanych emisji z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich lub zastosowanie metod alternatywnych przez operatorów powinny odnosić się do emisji począwszy od roku 2014 w celu zapewnienia operatorom odpowiedniej ilości czasu na zrozumienie tego rodzaju podejścia przy planowaniu swojej działalności w zakresie przewozów lotniczych.
- (10) Bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r. emisje pochodzące z lotów do i z państw, które są krajami rozwijającymi się, i których udział w całkowitych przychodach w tonokilometrach w międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynosi mniej niż 1 % powinny być zwolnione w okresie 2014-2020. Państwa uznawane za kraje rozwijające się do celów niniejszego wniosku to państwa, które w chwili przyjęcia niniejszego wniosku korzystają z preferencyjnego dostępu do rynku Unii zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 978/2012/UE, czyli te, które nie zostały w 2013 r. zaklasyfikowane przez Bank Światowy jako kraje o wysokim dochodzie lub o średnio-wysokim dochodzie.
- (11) W celu zapewnienia pewności prawa operatorom statków powietrznych i organom krajowym należy do 2015 r. zezwolić na umarzanie uprawnień i przedstawianie sprawozdań w odniesieniu do emisji w 2013 r.

- (12) Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja powinna przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, aby zagwarantować uwzględnienie rozwoju sytuacji na arenie międzynarodowej oraz wszelkich kwestii dotyczących stosowania odstępstwa.
- (13) Należy odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE,
PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„Artykuł 28a

Odstępstwa stosowane przed wdrożeniem do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych ustępach za spełnione w odniesieniu do:
- wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego w 2013 r.;
 - emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym, w okresie od 2014 do 2020 r., w przypadku gdy operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do odsetka zweryfikowanych emisji z tych lotów podanego zgodnie z załącznikiem IIc lub obliczonego zgodnie z ust. 6;
 - emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze w każdym roku kalendarzowym do 2020 r., w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w roku kalendarzowym wynoszą mniej niż 1000 ton;
 - umorzenia uprawnień odpowiadających zweryfikowanym emisjom w 2013 r. pochodzącym z lotów między państwami EOG dokonywanego do dnia 30 kwietnia 2015 r., zamiast do dnia 30 kwietnia 2014 r. oraz zgłoszenia zweryfikowanych emisji dla tych lotów w 2013 r. do dnia 31 marca 2015 r., zamiast do dnia 31 marca 2014 r.

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

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 3e ust. 5 i art. 3f, operator statków powietrznych korzystający z odstępstw przewidzianych w ust. 1 lit. a)–c) otrzymuje liczbę bezpłatnych uprawnień zmniejszoną proporcjonalnie do ograniczenia obowiązku umorzenia uprawnień przewidzianego w tych ustępach.

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

3. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d państwa członkowskie sprzedają na aukcji liczbę uprawnień do emisji lotniczych zmniejszoną proporcjonalnie do ograniczenia całkowitej liczby wydanych uprawnień.
 4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3, liczba uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do okresu od 2013 do 2020 r. zostanie zmniejszona, tak aby odpowiadała udziałowi przyznanym emisji z lotnictwa wynikającemu z zastosowania art. 28 lit. a)-c).
 5. Na zasadzie odstępstwa od art. 3g, 12, 15 i 18a, w przypadku gdy całkowite roczne emisje operatora statku powietrznego wynoszą mniej niż 25 000 ton uznaje się je za emisje zweryfikowane, jeśli określone są one przy zastosowaniu narzędzia dla niewielkich źródeł emisji zatwierdzonego przez Komisję i wykorzystującego dane dostarczone przez Eurocontrol pochodzące z jego mechanizmu wspierającego ETS, a państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile zapewniona jest przynajmniej taka dokładność, jaką gwarantuje takie narzędzie.
 6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3, w przypadku lotów do i z krajów poza EOG, operator statku powietrznego może zdecydować, że raport na temat wielkości emisji nie będzie zawierać danych wyrażonych za pomocą wartości procentowych podanych w załączniku IIc, aby emisje te zostały obliczone przez właściwy organ. Obliczenia te powinny uwzględniać dane pochodzące z narzędzia dla niewielkich źródeł emisji zatwierdzonego przez Komisję i wykorzystującego dane dostarczone przez Eurocontrol pochodzące z jego mechanizmu wspierającego ETS. Właściwy organ przekazuje wszystkie takie obliczenia Komisji. Obliczenia emisji dokonane w takich okolicznościach uznaje się za zweryfikowane emisje operatora statków powietrznych do celów art. 11a, 12, 14 i 28a.
 7. Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat działań, które trzeba będzie podjąć w celu wprowadzenia międzynarodowego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2020 r., wraz z wnioskami dotyczącymi aktów prawnych w stosownych przypadkach.

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

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia [*OP: please insert concrete date – last day of 3rd month from the date of entry into force*] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [*OP: please insert concrete date: transposition + 1 day*] r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

Po załączniku IIb do dyrektywy 2003/87/WE dodaje się załącznik IIc w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IIc

TABELA WARTOŚCI PROCENTOWYCH MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO ODSTĘPSTW NA MOCY ART. 28a

[Odsetek emisji, o których mowa w art. 28a dla lotów do i z państwa („państwo trzecie”) niebędącego państwem członkowskim EOG („państwa członkowskie EOG”) oblicza się według poniższej tabeli, do której przed przyjęciem zostaną wprowadzone wartości procentowe wynikające ze wzoru, na podstawie najlepszych dostępnych danych, w tym dostarczonych przez Eurocontrol:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

gdzie:

Z = całkowita długość ortodromy lotu z lotniska w odpowiednich państwach członkowskich EOG, w których odnotowano największą liczbę lotów do i z wszystkich miejsc przeznaczenia w państwach trzecich w 2012 r. („lotnisko odniesienia w państwie członkowskim EOG”) do lotniska w odpowiednim państwie trzecim, w którym w 2012 r. odnotowano największą liczbę lotów do i z wszystkich miejsc przeznaczenia w państwach EEA („lotnisko odniesienia w państwie trzecim”).

Y = część długości ortodromy lotu określonego w Z między lotniskiem odniesienia w państwie członkowskim EOG a pierwszym punktem na tej trasie odległym o 12 mil morskich od najbardziej oddalonego punktu w państwie członkowskim EOG z wyłączeniem obszarów państw trzecich i obszarów morskich, które są oddalone o ponad 400 mil morskich między państwami członkowskimi EOG.

W przypadku gdy loty odbywają się w wielu strefach czasowych w państwie trzecim, należy uwzględnić współczynnik procentowy dla każdej strefy czasowej, w której odbywają się loty.

Odległości do i z terytoriów zależnych i terytoriów państw członkowskich EOG oraz ponad tymi terytoriami zależnymi i terytoriami nie są brane pod uwagę.

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

[the above formula is intended to be deleted from the final text and replaced by the corresponding table completed with percentages calculated by Eurocontrol.]

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
AF	AFGANISTAN																												
AL	ALBANIA																												
DZ	ALGIERIA																												
AO	ANGOLA																												
AG	ANTIGUA I BARBUDA																												
AR	ARGENTYNA																												
AM	ARMENIA																												
AZ	AZERBEJDŻAN																												
BS	BAHAMY																												
BH	BAHRAJN																												
BD	BANGLADESZ																												
BB	BARBADOS																												
BY	BIALORUŚ																												
BZ	BELIZE																												
BJ	BENIN																												
BT	BHUTAN																												
BO	WIELONARODOWE PAŃSTWO BOLIWIA																												
BA	BOŚNIA I HERCEGOWINA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
BW	BOTSWANA																												
BR	BRAZYLIA UTC/GMT -3																												
BR	BRAZYLIA UTC/GMT -4																												
BN	BRUNEI																												
BF	BURKINA FASO																												
BI	BURUNDI																												
KH	KAMBODŻA																												
CM	KAMERUN																												
CA	KANADA strefa czasowa Nowej Funlandii																												
CA	KANADA strefa czasowa Atlantyku																												
CA	KANADA wschodnia strefa czasowa																												
CA	KANADA centralna strefa czasowa																												
CA	KANADA górska strefa czasowa																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CA	KANADA strefa czasowa Pacyfiku																												
CV	REPUBLIKA ZIELONEGO PRZYLĄDKA																												
CF	REPUBLIKA ŚRODKOWOAFRYKAŃSKA																												
TD	CZAD																												
CL	CHILE																												
CN	CHINY, w tym HONGKONG, MAKAO i TAJWAN																												
CO	KOLUMBIA																												
KM	KOMORY																												
CG	KONGO																												
CD	DEMOKRATYCZNA REPUBLIKA KONGA wschodnia strefa czasowa																												
CD	DEMOKRATYCZNA REPUBLIKA KONGA zachodnia strefa czasowa																												
CR	KOSTARYKA																												
CI	WYBRZEŻE KOŚCI SŁONIOWEJ																												
CU	KUBA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK	
DJ	DŻIBUTI																													
DM	DOMINIKA																													
DO	REPUBLIKA DOMINIKAŃSKA																													
EC	EKWADOR																													
EG	EGIPT																													
SV	SALWADOR																													
GQ	GWINEA RÓWNIKOWA																													
ER	ERYTREA																													
ET	ETIOPIA																													
GA	GABON																													
GM	GAMBIA																													
GE	GRUZJA																													
GH	GHANA																													
GD	GRENADA																													
GT	GWATEMALA																													
GN	GWINEA																													
GW	GWINEA BISSAU																													
GY	GUJANA																													

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
HT	HAITI																												
HN	HONDURAS																												
IN	INDIE																												
ID	INDONEZJA czas zachodnio-indonezyjski																												
ID	INDONEZJA czas centralno-indonezyjski																												
ID	INDONEZJA czas wschodnio-indonezyjski																												
IR	ISLAMSKA REPUBLIKA IRANU																												
IQ	IRAK																												
IL	IZRAEL																												
JM	JAMAJKA																												
JP	JAPONIA																												
JO	JORDANIA																												
KZ	KAZACHSTAN strefa czasowa 1																												
KZ	KAZACHSTAN strefa czasowa 2																												
KE	KENIA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
KP	KOREAŃSKA REPUBLIKA LUDOWO-DEMOKRATYCZNA																												
KR	REPUBLIKA KOREI																												
KW	KUWEJT																												
KG	KIRGISTAN																												
LA	LAOTAŃSKA REPUBLIKA LUDOWO-DEMOKRATYCZNA																												
LB	LIBAN																												
LS	LESOTO																												
LR	LIBERIA																												
LY	LIBIA																												
MK	BYŁA JUGOSŁOWIAŃSKA REPUBLIKA MACEDONII																												
MG	MADAGASKAR																												
MW	MALAWI																												
MY	MALEZJA																												
MV	MALEDIWY																												
MI	MALI																												
MR	MAURETANIA																												
MU	MAURITIUS																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK	
MX	MEKSYK centralna strefa																													
MX	MEKSYK strefa Pacyfiku																													
MX	MEKSYK strefa północno-zachodnia																													
MD	REPUBLIKA MOŁDAWII																													
MN	MONGOLIA strefa czasowa 1																													
MN	MONGOLIA strefa czasowa 2																													
ME	CZARNOGÓRA																													
MA	MAROKO																													
MZ	MOZAMBIK																													
MM	MJANMA/BIRMA																													
NA	NAMIBIA																													
NP	NEPAL																													
NI	NIKARAGUA																													
NE	NIGER																													
NG	NIGERIA																													

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
OM	OMAN																												
PK	PAKISTAN																												
PA	PANAMA																												
PG	PAPUA NOWA GWINEA																												
PY	PARAGWAJ																												
PE	PERU																												
PH	FILIPINY																												
PR	PORTORYKO																												
QA	KATAR																												
RU	FEDERACJA ROSYJSKA czas moskiewski																												
RU	FEDERACJA ROSYJSKA czas Jekaterynburga																												
RU	FEDERACJA ROSYJSKA czas Omska																												
RU	FEDERACJA ROSYJSKA czas Krasnojarska																												
RU	FEDERACJA ROSYJSKA czas Irkucka																												
RU	FEDERACJA ROSYJSKA czas Jakucka																												
RU	FEDERACJA ROSYJSKA czas Władywostoku																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
RU	FEDERACJA ROSYJSKA czas Magadanu																												
RW	RWANDA																												
KN	SAINT KITTS I NEVIS																												
LC	SAINT LUCIA																												
VC	SAINT VINCENT I GRENADYNY																												
ST	WYSPY ŚWIĘTEGO TOMASZA I KSIĄŻĘCA																												
SA	ARABIA SAUDYJSKA																												
SN	SENEGAL																												
RS	SERBIA																												
SC	SESZELE																												
SL	SIERRA LEONE																												
SG	SINGAPUR																												
SO	SOMALIA																												
ZA	REPUBLIKA POŁUDNIOWEJ AFRYKI																												
SS	SUDAN POŁUDNIOWY																												
LK	SRI LANKA																												
SD	SUDAN																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
SR	SURINAM																												
SZ	SUAZI																												
CH	SZWAJCARIA																												
SY	SYRYJSKA REPUBLIKA ARABSKA																												
TJ	TADŻYKISTAN																												
TZ	ZJEDNOCZONA REPUBLIKA TANZANII																												
TH	TAJLANDIA																												
TI	TIMOR WSCHODNI																												
TG	TOGO																												
TT	TRYNIDAD I TOBAGO																												
TN	TUNEZJA																												
TR	TURCJA																												
TM	TURKMENISTAN																												
UG	UGANDA																												
UA	UKRAINA																												
AE	ZJEDNOCZONE EMIRATY ARABSKIE																												
US	STANY ZJEDNOCZONE wschodnia strefa czasowa																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
US	STANY ZJEDNOCZONE centralna strefa czasowa																												
US	STANY ZJEDNOCZONE górska strefa czasowa																												
US	STANY ZJEDNOCZONE strefa czasowa Pacyfiku																												
US	STANY ZJEDNOCZONE strefa czasowa Alaski																												
UY	URUGWAJ																												
UZ	UZBEKISTAN																												
VE	BOLIWARIAŃSKA REPUBLIKA WENEZUELI																												
VN	WIETNAM																												
EH	SAHARA ZACHODNIA																												
YE	JEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABWE																												

Niezależnie od powyższego wartości procentowe stosowane w odniesieniu do lotów między regionami najbardziej oddalonymi Unii określonymi w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i krajach poza terytorium Unii wynoszą zero.