



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

2013/0344(COD)

19.12.2013

POPRAWKI 21 - 111

Projekt sprawozdania

Peter Liese

(PE522.946v01-00)

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa

Wniosek dotyczący dyrektywy

(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

AM\1013974PL.doc

PE526.175v01-00

PL

Zjednoczona w różnorodności

PL

Poprawka 21
Bas Eickhout

Wniosek dotyczący dyrektywy

—

Wniosek o odrzucenie

Parlament Europejski odrzuca wniosek Komisji.

Or. en

Uzasadnienie

Wniosek spowoduje powstanie precedensu, który zniszczy wiarygodność regulacji UE w opinii reszty świata. Zmniejsza on również przewidywalność rynku dla podmiotów działających w sektorze lotnictwa i jest sprzeczny z celem, jakim jest tworzenie lepszych regulacji.

Poprawka 22
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(-1) Oczywiście jest to, że przemysł lotniczy musi przestrzegać prawa Unii, gdy funkcjonuje na jej terytorium. Należy również zauważyć, że sektor lotnictwa korzysta z różnych dotacji dostępnych w UE, tj. zwolnienia z podatku od wartości dodanej, które nie obowiązują w przypadku innych usług dla konsumentów, a także podatków od paliw. Sektor ten korzysta również z bardzo korzystnych przepisów dotyczących pomocy państwa zgodnie z wytycznymi wspólnotowymi dotyczącymi finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych. Komisja powinna dokonać przeglądu tych zwolnień i uwzględnić VAT na wszystkie

loty w obrębie UE i loty poza terytorium UE w zakresie, w jakim są one uznawane za konsumpcję UE. Komisja powinna również renegecjować wszystkie umowy o komunikacji lotniczej w celu zadbania o dopuszczenie opodatkowania paliwa i zachęcanie do tego.

Or. en

Poprawka 23
Holger Krahrmer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(1) Unia dąży do zawarcia przyszłego międzynarodowego porozumienia mającego na celu kontrolę emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa **międzynarodowego**, a w międzyczasie ogranicza wpływ wywierany na zmianę klimatu przez **lotnictwo** w Unii **i EOG** 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.

Or. en

Poprawka 24
Georgios Koumoutsakos

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Sektor lotnictwa ma międzynarodowy charakter. Z problemami na skalę światową, takimi jak emisje z tego sektora, można walczyć najskuteczniej w drodze podejścia międzynarodowego obejmującego zobowiązanie do przestrzegania tych samych środków lub osiągnięcia tych samych celów za pomocą różnych środków. Ogólnoświatowe porozumienie osiągnięte na szczelnie ICAO stanowi większą szansę na zapewnienie długotrwałej stabilności.

Or. el

**Poprawka 25
Eija-Riitta Korhola**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

skreślony

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.).*

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 26

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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) Przyjęcie decyzji nr 377/2013/UE pozwoliło na poczynienie znacznych postępów w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w celu zawarcia ogólnościatowego porozumienia na najbliższym zgromadzeniu. Aby ułatwić zawarcie takiego porozumienia, utrzymać konkurencyjność europejskiego sektora transportu lotniczego i uniknąć retorsji handlowych, konieczne jest ograniczenie zakresu stosowania dyrektywy wyłącznie do lotów do i z lotnisk w państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG).

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).**

Or. fr

Uzasadnienie

Uwzględnienie lotów do i z lotnisk spoza EOG w systemie handlu przydziałami emisji powinno nastąpić wyłącznie na podstawie wzajemnego porozumienia. Jednostronne wycofanie się przez Unię ze zobowiązań przyjętych na ostatnim Zgromadzeniu ICAO w październiku 2013 r. jest nieodpowiedzialne. Decyzja ta poważnie zagroziłaby zawarciu porozumienia na szczeblu światowym i naraziłaby europejski sektor transportu lotniczego na retorsje handlowe.

**Poprawka 27
Holger Kraemer**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2**

Tekst proponowany przez Komisję

(2) W związku z tym pożądanym jest tymczasowe uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i 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.

⁴ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system

Poprawka

(2) Przyjęcie decyzji nr 377/2013/UE wprowadzającej tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE ułatwiło postępy w ramach ICAO. Aby nie tracić rozpędu i ułatwić zawarcie porozumienia w sprawie międzynarodowych środków rynkowych w zakresie lotnictwa międzynarodowego na następnym Zgromadzeniu ICAO, warto zawiesić egzekwowanie wymogów dotyczących lotów do i z lotnisk w państwach Unii i Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG).

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).

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

Or. en

Poprawka 28
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) W związku z tym pożądanym jest tymczasowe **uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i 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.**

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).

Poprawka

(2) W związku z tym pożądanym jest tymczasowe **wydłużenie okresu stosowania przepisów zwolnienia lotów spoza EOG wprowadzonych decyzją 2013/377/UE** Parlamentu Europejskiego i Rady⁴ **w celu zapewnienia możliwie najlepszych warunków przygotowań do Zgromadzenia ICAO w 2016 r.**

⁴ **Decyzja nr 377/2013/UE** Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia **24 kwietnia 2003 r.** wprowadzająca tymczasowe **odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE** ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. L 113 z 25.04.2013, s. 1).

Or. el

Poprawka 29
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Państwa członkowskie powinny wdrożyć opłaty pasażerskie za loty w takim stopniu, w jakim nie obejmuje ich system ETS, oraz powinny przekazać przychody do ekofunduszu klimatycznego ustanowionego na mocy Ramowej konwencji ONZ w sprawie zmian klimatu.

Or. en

Uzasadnienie

W kontekście porozumienia dotyczącego budżetu USA osiągniętego w grudniu 2013 r. Kongres Stanów Zjednoczonych pracuje nad wprowadzeniem nowej opłaty lotniczej wynoszącej 2,5 USD i mającej zastosowanie do wszystkich lotów rozpoczynających się w portach lotniczych USA. Opłaty pasażerskie za loty należy wprowadzić również w UE w takim zakresie, w jakim loty nie są objęte systemem ETS dotyczącym lotnictwa. Opłaty te powinny odpowiadać co najmniej 10 EUR/tonę CO₂ w 2014 r. i powinny być zwiększane o 3 EUR każdego roku.

Poprawka 30
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu 7 lat do chwili, kiedy zacznie funkcjonować międzynarodowy środek rynkowy, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie

skreślony

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.

Or. fr

Uzasadnienie

Skreślenie konieczne ze względu na ograniczenie zakresu stosowania dyrektywy.

Poprawka 31
Holger Kraemer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu do 2020 r.

Or. en

Poprawka 32
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 33
Jolanta Emilia Hibner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu 7 lat do chwili, kiedy zaczną funkcjonować międzynarodowy środek rynkowy, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu **od 2013 r.** do 2020 r.

Or. pl

Poprawka 34
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub

Poprawka

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub

odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu 7 lat do chwili, kiedy **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.

odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu trzech lat do chwili, kiedy **na 39. Zgromadzeniu ICAO uzgodniony zostanie ratyfikowalny** międzynarodowy środek rynkowy **mający zastosowanie do większości emisji z międzynarodowego lotnictwa**, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 200 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu do 2016 r. **Począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r. wszystkie wartości procentowe będą wynosić 50% do momentu uruchomienia międzynarodowego środka rynkowego zapewniającego równoważną integralność środowiskową, a odpowiedzialność za drugą połowę będą ponosić pozostałe państwa.**

Or. en

Uzasadnienie

Zaproponowana granica 12 mil morskich jest sztucznie zaniżona w przypadku działalności lotniczej. 200 mil odpowiada odległości w wyłącznej strefie ekonomicznej EOG. Począwszy od 2017 r. aż do wdrożenia międzynarodowego środka rynkowego zapewniającego równoważną integralność środowiskową unijnego systemu ETS w lotnictwie powinien obejmować 50% przylotów i odlotów, a za uregulowanie kwestii drugiej połowy lotów powinno być odpowiedzialne drugie państwo.

Poprawka 35
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu 7 lat do chwili, kiedy zaczną funkcjonować międzynarodowy środek rynkowy, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu do 2020 r. ***Jeżeli międzynarodowy środek rynkowy nie zostanie uzgodniony na 39. Zgromadzeniu ICAO, wówczas od dnia 1 stycznia 2017 r. do końca 2020 r. odsetek emisji, w przypadku którego konieczne będzie korzystanie z uprawnień, będzie wynosić 50% dla każdego przylotu i odlotu, aby poprawić stopień pokrycia i integralność środowiskową.***

Or. en

Uzasadnienie

Hybrydowe rozwiązanie, jakim jest model „przestrzeni powietrznej”, należy stosować tylko do momentu wejścia w życie wiążącego porozumienia na szczeblu międzynarodowym. Gdy tak się stanie, UE może odpowiednio dostosować swoje przepisy. Jeżeli taka umowa nie zostanie zawarta na Zgromadzeniu ICAO w 2016 r., wówczas powinien wejść w życie system zapewniający lepsze pokrycie i integralność środowiskową (50-50), w którym jednak wciąż uwzględnia się wspomniane kwestie suwerenności.

Poprawka 36

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. fr

Uzasadnienie

Skreślenie konieczne ze względu na ograniczenie zakresu stosowania dyrektywy.

Poprawka 37

Holger Kraemer

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Poprawka 38

Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 39

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. fr

Uzasadnienie

Skreślenie konieczne ze względu na ograniczenie zakresu stosowania dyrektywy.

Poprawka 40
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

W ramach systemu ETS wprowadzono system MRW dotyczący sektora lotnictwa w Europie i poza nią. Informacje te były wykorzystywane przez operatorów do zmniejszenia zużycia paliwa.

Poprawka 41
Holger Kraemer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Poprawka 42
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 43
Françoise Grossetête

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

(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 **10 000** ton CO₂ rocznie **w obrębie europejskiej przestrzeni powietrznej** za spełniających wymogi dyrektywy, a właściwe organy państw członkowskich powinny wprowadzić dodatkowe środki w celu uproszczenia zadań administracyjnych dla małych operatorów statków powietrznych.

Or. fr

Uzasadnienie

Nie należy traktować inaczej operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe i niezarobkowe przewozy lotnicze. Zważywszy że statki powietrzne wykonujące zarobkowe przewozy lotnicze podlegają zwolnieniu w przypadku emisji mniej niż 10 000 ton CO₂ rocznie, taki sam próg powinien mieć zastosowanie do statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze.

Poprawka 44

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. fr

Uzasadnienie

Skreślenie konieczne ze względu na ograniczenie zakresu stosowania przedmiotowej dyrektywy.

Poprawka 45

Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) Zastosowanie wartości procentowych do zweryfikowanych emisji z lotów do i z

skreślony

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.

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 46
Holger Kraemer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Poprawka 47
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 48

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r. emisje pochodzące z lotów do i z regionów najbardziej oddalonych Unii Europejskiej powinny być zwolnione w okresie 2014–2020.

Uzasadnienie

Jako że regiony najbardziej oddalone są odizolowane od innych terytoriów, samolot jest niezbędnym środkiem transportu, ułatwiającym obywatelom przemieszczanie się. Biorąc pod uwagę specyfikę takich regionów, konieczne jest zapewnienie, aby konkurencyjność linii obsługujących takie terytoria nie była zagrożona.

Poprawka 49
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

skreślony

Uzasadnienie

Emisje z 2013 r. należy zgłosić w 2014 r. zgodnie z odpowiednimi przepisami.

Poprawka 50
Jolanta Emilia Hibner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

odstępstwa.

odstępstwa.

Or. pl

Poprawka 51
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(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.**

Poprawka

(12) Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja powinna przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie **dotyczące postępów poczynionych w ramach ICAO w kontekście wdrażania międzynarodowego środka rynkowego.**

Or. en

Poprawka 52
Jolanta Emilia Hibner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/EC
Artykuł 28 a – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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:

Poprawka

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 2a, **art. 14 ust. 3** i art. **16 ust. 3** państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych ustępach za spełnione w odniesieniu do:

Or. pl

Poprawka 53
Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do **lub** z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (**EOG**) w **każdym roku kalendarzowym, w okresie od 2013 r. włącznie do 2020 r. włącznie**;

Or. en

Uzasadnienie

Rozszerzenie zakresu przyjętego przez Komisję na 2013 r. na 2020 r. umożliwiłoby ocenienie na podstawie przeglądu w 2016 r., czy zakres powinien się zmienić po 39. Zgromadzeniu ICAO.

Poprawka 54
Holger Kraemer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 55
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego **do 2020** r.;

Or. fr

Uzasadnienie

Uwzględnienie lotów do i z lotnisk spoza EOG w systemie handlu przydziałami emisji powinno nastąpić wyłącznie na podstawie wzajemnego porozumienia. Jednostronne wycofanie się przez Unię ze zobowiązań przyjętych na ostatnim Zgromadzeniu ICAO w październiku 2013 r. jest nieodpowiedzialne. Decyzja ta poważnie zagroziłaby zawarciu porozumienia na szczeblu światowym i naraziłaby europejski sektor transportu lotniczego na retorsje handlowe.

Poprawka 56
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego w **latach kalendarzowych 2013–2016**;

Or. en

Uzasadnienie

Decyzja dotycząca „wstrzymania zegara” była prawidłowa i niezbędna w celu osiągnięcia globalnego porozumienia, stąd niniejszą dyrektywę stosuje się do końca 2016 r. z uwagi na zaplanowane na ten rok Zgromadzenie ICAO.

Poprawka 57
Gilles Pargneaux

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego w **każdym roku kalendarzowym od 2013 r. do 2016 r.**;

Or. fr

Uzasadnienie

Wydaje się, że konieczne jest utrzymanie rozwiązania polegającego na „wstrzymaniu zegara” do 2016 r. W odniesieniu do okresu 2017–2020 niezbędne jest jeszcze dokonanie oceny poszczególnych wariantów. Z całą pewnością możliwie najbardziej wyważonym rozwiązaniem jest podejście ściśle ograniczone do lotów wewnątrz europejskich co najmniej do 2016 r., przewidujące przegląd mechanizmu w 2016 r.

Poprawka 58
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego **od 2013 r. do 2016 r.**;

Or. el

Poprawka 59
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z regionów najbardziej oddalonych Unii Europejskiej do 2020 r.;

Or. fr

Uzasadnienie

Jako że regiony najbardziej oddalone są odizolowane od innych terytoriów, samolot jest niezbędnym środkiem transportu, ułatwiającym obywatelom przemieszczanie się. Biorąc pod uwagę specyfikę takich regionów, konieczne jest zapewnienie, aby konkurencyjność linii obsługujących takie terytoria nie była zagrożona.

Poprawka 60

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

Or. fr

Uzasadnienie

Uwzględnienie lotów do i z lotnisk spoza EOG w systemie handlu przydziałami emisji powinno nastąpić wyłącznie na podstawie wzajemnego porozumienia. Jednostronne wycofanie się przez Unię ze zobowiązań przyjętych na ostatnim Zgromadzeniu ICAO

w październiku 2013 r. jest nieodpowiedzialne. Decyzja ta poważnie zagroziłaby zawarciu porozumienia na szczeblu światowym i naraziłaby europejski sektor transportu lotniczego na retorsje handlowe.

Poprawka 61
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

Litera b) zostaje skreślona ze względu na ograniczenie zakresu dyrektywy wyłącznie do lotów wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Decyzja dotycząca „wstrzymania zegara” była prawidłowa i niezbędna w celu osiągnięcia globalnego porozumienia, stąd niniejszą dyrektywę stosuje się do końca 2016 r. z uwagi na zaplanowane na ten rok Zgromadzenie ICAO.

Poprawka 62
Holger Kraemer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

Or. en

Poprawka 63
Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

Rozszerzenie zakresu przyjętego przez Komisję na 2013 r. do 2020 r. umożliwiłoby ocenienie na podstawie przeglądu w 2016 r., czy zakres powinien się zmienić po 39. Zgromadzeniu ICAO.

Poprawka 64
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

Począwszy od 2017 r. aż do wdrożenia międzynarodowego środka rynkowego system ETS w zakresie lotnictwa powinien obejmować 50% przylotów i odlotów, a za uregulowanie kwestii drugiej połowy lotów powinno być odpowiedzialne drugie państwo.

Poprawka 65
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

lub obliczonego zgodnie z ust. 6;

lub obliczonego zgodnie z ust. 6;

Or. en

Uzasadnienie

Hybrydowe rozwiązanie, jakim jest model „przestrzeni powietrznej”, należy stosować tylko do momentu wejścia w życie wiążącego porozumienia na szczeblu międzynarodowym. Gdy tak się stanie, UE może odpowiednio dostosować swoje przepisy. Jeżeli taka umowa nie zostanie zawarta na Zgromadzeniu ICAO w 2016 r., wówczas powinien wejść w życie system zapewniający lepsze pokrycie i integralność środowiskową (50-50), w którym jednak wciąż uwzględnia się wspomniane kwestie suwerenności.

Poprawka 66 **Gilles Pargneaux**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

b) emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym, w okresie od **2017** 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;

Or. fr

Uzasadnienie

W odniesieniu do okresu 2017–2020 niezbędne jest jeszcze dokonanie oceny poszczególnych wariantów. Z całą pewnością możliwie najbardziej wyważonym rozwiązaniem jest podejście ściśle ograniczone do lotów wewnątrz europejskich do 2016 r., przewidujące przegląd mechanizmu w 2016 r.

Poprawka 67 **Jolanta Emilia Hibner**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

b) 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;

Or. pl

Poprawka 68
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) od 2017 r., w przypadku gdy operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do 50% zweryfikowanych emisji z tych lotów;

Or. en

Uzasadnienie

Począwszy od 2017 r. aż do wdrożenia międzynarodowego środka rynkowego system ETS w zakresie lotnictwa powinien obejmować 50% przylotów i odlotów, a za uregulowanie kwestii drugiej połowy lotów powinno być odpowiedzialne drugie państwo.

Poprawka 69
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym w okresie od 2017 r. do 2020 r., w przypadku gdy operator takich lotów umorzył uprawnienia w odniesieniu do 50% zweryfikowanych emisji z tych lotów, w przypadku gdy 39. Zgromadzenie ICAO nie porozumie się w sprawie międzynarodowego środka rynkowego, który będzie miał zastosowanie do większości międzynarodowych emisji z lotnictwa i który będzie obowiązywał od 2020 r.;

Or. en

Uzasadnienie

Hybrydowe rozwiązanie, jakim jest model „przestrzeni powietrznej”, należy stosować tylko do momentu wejścia w życie wiążącego porozumienia na szczeblu międzynarodowym. Gdy tak się stanie, UE może odpowiednio dostosować swoje przepisy. Jeżeli taka umowa nie zostanie zawarta na Zgromadzeniu ICAO w 2016 r., wówczas powinien wejść w życie system zapewniający lepsze pokrycie i integralność środowiskową (50-50), w którym jednak wciąż uwzględnia się wspomniane kwestie suwerenności.

Poprawka 70
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b b (nowa)

bb) emisji pochodzących z lotów do i z państw spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym w okresie od 2017 r. do 2020 r., w przypadku gdy operator takich lotów umorzył uprawnienia zgodnie z ust. 1 lit. b), tylko w przypadku gdy 39. Zgromadzenie ICAO porozumie się w sprawie międzynarodowego środka rynkowego, który będzie miał zastosowanie do większości międzynarodowych emisji z lotnictwa i który będzie obowiązywał od 2020 r.;

Or. en

Uzasadnienie

Hybrydowe rozwiązanie, jakim jest model „przestrzeni powietrznej”, należy stosować tylko do momentu wejścia w życie wiążącego porozumienia na szczeblu międzynarodowym. Gdy tak się stanie, UE może odpowiednio dostosować swoje przepisy. Jeżeli taka umowa nie zostanie zawarta na Zgromadzeniu ICAO w 2016 r., wówczas powinien wejść w życie system zapewniający lepsze pokrycie i integralność środowiskową (50-50), w którym jednak wciąż uwzględnia się wspomniane kwestie suwerenności.

Poprawka 71 **Eija-Riitta Korhola**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

c) emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze w **latach kalendarzowych 2013–2016**, w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w **danym** roku kalendarzowym wynoszą

ton;

mniej niż 1000 ton;

Or. en

Uzasadnienie

Decyzja dotycząca „wstrzymania zegara” była prawidłowa i niezbędna w celu osiągnięcia globalnego porozumienia, stąd niniejszą dyrektywę stosuje się do końca 2016 r. z uwagi na zaplanowane na ten rok Zgromadzenie ICAO.

Poprawka 72

Jolanta Emilia Hibner

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

c) emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze w każdym roku kalendarzowym **w okresie od 2013 r.** do 2020 r., w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w roku kalendarzowym wynoszą mniej niż 1000 ton;

Or. pl

Poprawka 73

Françoise Grossetête

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku

Poprawka

c) emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku

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

powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze w każdym roku kalendarzowym do 2020 r., w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w roku kalendarzowym, wynoszą mniej niż **10 000 ton w przypadku lotów w obrębie EOG**;

Or. fr

Uzasadnienie

Nie należy traktować inaczej operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe i niezarobkowe przewozy lotnicze. Zważywszy że statki powietrzne wykonujące zarobkowe przewozy lotnicze podlegają zwolnieniu w przypadku emisji mniej niż 10 000 ton CO₂ rocznie, taki sam próg powinien mieć zastosowanie do statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze.

Poprawka 74 Satu Hassi

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

c) 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, **a operator przekazał równoważne środki na ekofundusz klimatyczny stworzony na mocy UNFCCC odpowiadające kwocie 10 EUR/tonę CO₂ w 2014 r. i zwiększającej się o 3 EUR każdego roku**;

Or. en

Uzasadnienie

Zwolnienie statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, tj. odrzutowców biznesowych, jest dopuszczalne tylko wtedy, gdy ich operatorzy będą zobowiązani do wpłaty równoważnej kwoty na rzecz ekofunduszu klimatycznego UNFCCC. Zaproponowaną cenę określono na podstawie jednego ze scenariuszy cenowych Komisji zawartych w ocenie skutków wniosku w sprawie MRW dotyczących żeglugi.

Poprawka 75 Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

c) emisji pochodzących z lotów obsługiwanych przez operatora statku powietrznego wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze **począwszy od 2013 r. włącznie** do 2020 r., w przypadku gdy emisje, za które dany operator statku powietrznego był odpowiedzialny w roku kalendarzowym wynoszą mniej niż 1000 ton;

Or. en

Uzasadnienie

Do celów art. 11a, 12 i 14 dotyczących jednostek pochodzących z projektów, przenoszenia i umarzania uprawnień oraz MRW zweryfikowane emisje należy uznać za emisje dotyczące ograniczonego zakresu.

Poprawka 76 Gilles Pargneaux

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) umorzenia, do dnia 31 grudnia 2013 r., uprawnień odpowiadających zweryfikowanym emisjom z 2012 r.;

Or. fr

Uzasadnienie

Przedmiotowy przepis ma umożliwić uregulowanie sytuacji operatorów statków powietrznych, którzy dokonali umorzenia po upływie terminu przypadającego na 30 kwietnia 2013 r., zważywszy na zmienny charakter przepisów ustanowionych na mocy decyzji nr 377/2013/UE i przedmiotowego wniosku zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE.

Poprawka 77
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Or. en

Poprawka 78
Jolanta Emilia Hibner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) emisji pochodzących 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%.

Or. pl

Poprawka 79

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

skreślony

Or. fr

Uzasadnienie

Skreślenie jest konieczne ze względu na ograniczenie zakresu stosowania przedmiotowej dyrektywy i w związku ze skreśleniem art. 28a ust. 1 lit. b).

Poprawka 80

Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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. **skreślony**

Or. en

Uzasadnienie

Akapit zostaje skreślony ze względu na ograniczenie zakresu dyrektywy wyłącznie do lotów wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego, w którym to przypadku mają zastosowanie przepisy dotyczące zwyczajowej sprawozdawczości w zakresie faktycznych emisji.

Poprawka 81
Holger Kraemer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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. **skreślony**

Or. en

Poprawka 82
Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

Do celów art. 11a, 12 i 14 dotyczących jednostek pochodzących z projektów, przenoszenia i umarzania uprawnień oraz MRW zweryfikowane emisje należy uznać za emisje dotyczące ograniczonego zakresu.

Poprawka 83
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 84
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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.**

Poprawka

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) **nie** otrzymuje bezpłatnych uprawnień.

Or. en

Uzasadnienie

Sektor lotnictwa otrzymuje dużo większy odsetek bezpłatnych uprawnień niż inne sektory objęte ETS. Otrzymywanie bezpłatnych uprawnień jest tak korzystne, że niektórzy operatorzy dobrowolnie nie „wstrzymali zegara” w 2012 r., aby dalej otrzymywać pełny przydział uprawnień. Linie lotnicze także przeniosły pełną cenę dwutlenku węgla na klientów bez względu na to, że otrzymują bezpłatne uprawnienia. Ograniczenie zakresu obowiązywania systemu powinno służyć wyeliminowaniu niektórych zbędnych okazji do uzyskiwania nieoczekiwanego zysku.

Poprawka 85
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

Decyzja dotycząca „wstrzymania zegara” była prawidłowa i niezbędna w celu osiągnięcia globalnego porozumienia, stąd niniejszą dyrektywę stosuje się do końca 2016 r. z uwagi na zaplanowane na ten rok Zgromadzenie ICAO.

Poprawka 86 Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W odniesieniu do działalności w latach 2013-2020, państwa członkowskie publikują liczbę bezpłatnych uprawnień do emisji lotniczych przydzielonych każdemu operatorowi do dnia [OP: insert a date 8 months after the entry into force of this Directive].

Or. en

Uzasadnienie

Przyjęcie dłuższego terminu jest konieczne, jeżeli instrumentem prawnym jest dyrektywa zmieniająca.

Poprawka 87 Jolanta Emilia Hibner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 2a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Nie później niż w okresie 3 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy, Komisja obliczy dla poszczególnych operatorów procentowe udziały w

tonokilometrach sprawozdanych w 2010 r., odpowiadające emisjom niepodlegającym wyłączeniu zgodnie z ust. 1 lit. a)-c). Dane obliczone zgodnie z niniejszym ustępem zostaną przekazane państwom członkowskim wyłącznie w zakresie podmiotów, którymi te państwa administrują.

Or. pl

Poprawka 88
Jolanta Emilia Hibner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

3. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d *pula* uprawnień przewidzianych do sprzedaży aukcyjnej przez państwa członkowskie *zostaje zmniejszona* proporcjonalnie do ograniczenia całkowitej liczby wydanych uprawnień.

Or. pl

Poprawka 89
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d państwa członkowskie sprzedają na aukcji liczbę uprawnień do emisji lotniczych *zmniejszoną proporcjonalnie do*

Poprawka

3. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d państwa członkowskie *nie* sprzedają na aukcji uprawnień do emisji lotniczych.

ograniczenia całkowitej liczby wydanych uprawnień.

Or. en

Uzasadnienie

Na rynku ETS panuje nadpodaż i póki państwa członkowskie nie wyrażą zgody na przeznaczenie przychodów na finansowanie działań w dziedzinie klimatu w krajach rozwijających się, należy zawiesić sprzedaż uprawnień do emisji na aukcjach.

Poprawka 90
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3, liczba uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do **lat kalendarzowych 2013–2016** zostanie zmniejszona, tak aby odpowiadała udziałowi przyznanym emisji z lotnictwa wynikającemu z zastosowania art. 28 lit. a)-c).

Or. en

Uzasadnienie

Decyzja dotycząca „wstrzymania zegara” była prawidłowa i niezbędna w celu osiągnięcia globalnego porozumienia, stąd niniejszą dyrektywę stosuje się do końca 2016 r. z uwagi na zaplanowane na ten rok Zgromadzenie ICAO.

Poprawka 91
Jolanta Emilia Hibner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. pl

Poprawka 92
Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka wprowadzona w celu zapewnienia spójności z poprawkami dotyczącymi art. 28a ust. 1 a)-c).

Poprawka 93
Eija-Riitta Korhola

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

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

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 ***wykorzystaniu danych dostarczonych*** przez Eurocontrol ***pochodzących*** z jego mechanizmu wspierającego ETS, a państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile zapewniona jest przynajmniej taka dokładność, jaką gwarantuje takie narzędzie.

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 94
Gilles Pargneaux

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

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

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, ***po uwzględnieniu przepisów ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu***, 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.

Or. fr

Poprawka 95
Jolanta Emilia Hibner

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

Tekst proponowany przez Komisję

6. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 12 ust. 2a i art. 14 ust. 3, w przypadku lotów do i z krajów poza EOG, operator statku powietrznego może zdecydować, że raport na temat wielkości emisji nie będzie zawierać danych wyrażonych za pomocą wartości procentowych podanych w załączniku IIc, aby emisje te zostały obliczone przez właściwy organ. Obliczenia te powinny uwzględniać dane

Poprawka

skreślony

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.

Or. pl

Poprawka 96
Martin Callanan

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Uzasadnienie

Ustęp jest niepotrzebny w przypadku przyjęcia zakresu obowiązującego tylko wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Poprawka 97

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy**Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Uzasadnienie

Skreślenie jest konieczne ze względu na ograniczenie zakresu stosowania przedmiotowej dyrektywy i w związku ze skreśleniem art. 28a ust. 1 akapit pierwszy lit. b).

Poprawka 98
Satu Hassi

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

W ramach systemu ETS wprowadzono system MRW dotyczący sektora lotnictwa w Europie i poza nią. Informacje te były wykorzystywane przez operatorów do zmniejszenia zużycia paliwa.

Poprawka 99
Eija-Riitta Korhola

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Ustęp zostaje skreślony ze względu na ograniczenie zakresu dyrektywy wyłącznie do lotów wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego, w którym to przypadku mają zastosowanie przepisy dotyczące zwyczajowego obowiązku sprawozdawczego.

Poprawka 100
Holger Krahmer

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

**Poprawka 101
Martin Callanan**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 7 – akapit drugi**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

W sprawozdaniu uwzględnia się i w odpowiednich przypadkach proponuje odpowiedni zakres emisji z lotów do lub z państw spoza EOG począwszy od 2017 r. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również rozwiązania dotyczące innych kwestii, jakie mogą wyniknąć w związku ze stosowaniem ust. 1–4, przy

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.

jednoczesnym zachowaniu równego traktowania wszystkich podmiotów na tej samej trasie.

Or. en

Uzasadnienie

W przeglądzie przeprowadzonym przez Komisję w 2016 r. należy uwzględnić postępy po odbyciu Zgromadzenia ICAO w 2016 r. i przedstawić nowy wniosek w sprawie systemu ETS w lotnictwie.

Poprawka 102 **Satu Hasi**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 7 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli międzynarodowy środek rynkowy nie będzie miał zastosowania od 2020 r., wspomniane sprawozdanie będzie zawierało propozycję odpowiedniego zakresu emisji z lotów do i z państw spoza EOG 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”.

Poprawka

*Jeśli międzynarodowy środek rynkowy **zapewniający równoważną integralność środowiskową** nie będzie miał zastosowania od 2020 r., **możliwość zastosowania odstępstwa na mocy ust. 1 lit. ba) pozostanie w mocy”.***

Or. en

Uzasadnienie

Jeżeli międzynarodowy środek rynkowy zapewniający równoważną integralność środowiska nie będzie miał zastosowania od 2020 r., unijny system ETS w lotnictwie powinien obejmować 50% przylotów i odlotów, a za uregulowanie kwestii drugiej połowy lotów powinno być odpowiedzialne drugie państwo.

Poprawka 103 Gilles Pargneaux

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1
Dyrektywa 2003/87/WE
Artykuł 28 a – ustęp 7 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni oraz, stosownie do przypadku, przedstawi wnioski dotyczące rozszerzenia zakresu emisji na loty do i z państw spoza EOG począwszy od 2017 r. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również rozwiązania dotyczące innych kwestii, jakie mogą wynikać w związku ze stosowaniem ust. 1–4, przy jednoczesnym zachowaniu równego traktowania wszystkich podmiotów na tej samej trasie”.

Or. fr

Uzasadnienie

Następstwem przeglądu dokonanego w 2016 r. zdecydowanie powinien być przegląd stosowania mechanizmu od 2017 r., zwłaszcza pod względem zakresu, w zależności od wyników obrad Zgromadzenia ICAO (a nie tylko jeśli międzynarodowy środek rynkowy nie będzie miał zastosowania od 2020 r.).

Poprawka 104 Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2) Załączniki zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Punkt jest niepotrzebny w przypadku przyjęcia zakresu obowiązującego tylko wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Poprawka 105
Eija-Riitta Korhola

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2) Załączniki zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Punkt jest niepotrzebny ze względu na ograniczenie zakresu dyrektywy wyłącznie do lotów wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Poprawka 106
Holger Kraemer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2) Załączniki zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

skreślony

Poprawka 107
Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia [OP: please insert concrete date – last day of 6th 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.

Or. en

Uzasadnienie

Przyjęcie dłuższego terminu jest konieczne, jeżeli instrumentem prawnym jest dyrektywa zmieniająca.

Poprawka 108
Holger Krahmer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik
Dyrektywa 2003/87/WE
Załącznik IIc

Tekst proponowany przez Komisję

[...]

Poprawka

skreślony

Or. en

Poprawka 109
Martin Callanan

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik

Dyrektywa 2003/87/WE

Załącznik II c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Załącznik jest niepotrzebny w przypadku przyjęcia zakresu obowiązującego tylko wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Poprawka 110

Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik

Dyrektywa 2003/87/WE

Załącznik II c – akapit trzeci

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Y = część długości ortodromy lotu określonego w Z między lotniskiem odniesienia w państwie członkowskim EOG a pierwszym punktem na tej trasie odległym o **200** 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.

Or. en

Uzasadnienie

Zaproponowana granica 12 mil morskich jest sztucznie zaniżona w przypadku działalności lotniczej. 200 mil odpowiada odległości w wyłącznej strefie ekonomicznej EOG.

Poprawka 111
Satu Hassi

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik 1 – akapit pierwszy
Dyrektywa 2003/87/WE
Załącznik II c – akapit szósty

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W okresie 2014–**2016**, bez uszczerbku dla stosowania międzynarodowego środka rynkowego od 2016 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.]

Or. en