



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

PROJEKT SPRAWOZDANIA

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

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Peter Liese

Objaśnienie używanych znaków

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

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

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

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

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

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

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

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

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	.5
UZASADNIENIE	23

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

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

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0722),
- uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0374/2013),
- uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
- uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia ...²,
- uwzględniając art. 55 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Transportu i Turystyki (A7-0000/2013),

1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

¹ Dz.U C. ...Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym

² Dz.U C. ...Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) W związku z tym pożądane 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, **aby utrzymać tempo prac osiągnięte w trakcie Zgromadzenia ICAO w 2013 r. oraz ułatwić postęp w trakcie zbliżającego się Zgromadzenia ICAO w 2016 r.**, pożądane jest tymczasowe uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴ za spełnione **w odniesieniu do okresu do 2016 r.**, w przypadku gdy spełnione są zobowiązania w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach trzecich. Podejmując tego rodzaju kroki, Unia podkreśla, że wymogi mogą być stosowane w odniesieniu do pewnego odsetka emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk w państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), w taki sam sposób, jak wymogi prawne mogą zostać nałożone na większą ilość emisji pochodzących z lotów do i z takich lotnisk.

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

Obecne odstępstwo powinno mieć zastosowanie wyłącznie do 2016 r. oraz następnego Zgromadzenia ICAO. W oparciu o wnioski wyciągnięte podczas Zgromadzenia ICAO w 2016 r. oraz wyniki osiągnięte w jego trakcie Unia może rozważyć, czy należy podjąć dalsze kroki uwzględniające wyniki negocjacji międzynarodowych oraz jakie powinny być te kroki. Przy

wygaśnięciu bieżącego odstępstwa z końcem 2016 r. ustawodawcy będą mieć wystarczającą ilość czasu, aby zakończyć wszelkie inne procedury wspóldecyzyjne, jakie mogą okazać się konieczne, aby data umorzenia uprawnień odpowiadających emisjom za 2017 r. wypadła w kwietniu 2018 r.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) W celu zbudowania na szczęblu międzynarodowym zaufania do unijnego systemu handlu emisjami (ETS), o ile wymagają tego nadrzędne zasady budżetowe państw członkowskich, takie jak zasada jedności i powszechności, przychody z aukcji przydziałów lub inne równoważne kwoty powinny być wykorzystywane do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, do dostosowania się do skutków zmiany klimatu w Unii i krajach trzecich, finansowania badań i rozwoju w zakresie ograniczeń emisji i dostosowań oraz do pokrycia kosztów administrowania unijnego ETS. Przychody ze sprzedaży aukcyjnej powinny być również przeznaczane na transport niskoemisyjny. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej powinny w szczególności być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej i na rzecz ekofunduszu klimatycznego zgodnie z ramową konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) oraz na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu, a także na ułatwienie dostosowań w krajach rozwijających się. W ramach porozumienia w sprawie skutecznego, powiązanego z trasami, międzynarodowego środka rynkowego („ŚR”) o znaczącym potencjale w zakresie ograniczenia wpływu lotnictwa na klimat, Unia powinna też zobowiązać się do

przydzielenia przychodów wygenerowanych dzięki takiemu środkowi na ekofundusz klimatyczny na mocy UNFCCC, tak aby odzwierciedlić zasadę wspólną, lecz zróżnicowanej odpowiedzialności, a także odnośne możliwości, a także na międzynarodowe działania finansujące badania i rozwój na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa.

Or. en

Uzasadnienie

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(3) Stosowanie dyrektywy 2003/87/WE w dalszym ciągu opiera się na przylocie lub odlocie z lotnisk w Unii, aby mogło ono jednak być prostym i wykonalnym sposobem ograniczenia stosowania regionalnych środków rynkowych w ciągu **trzech** lat do chwili, kiedy **na 39. Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. uzgodniony zostanie ratyfikowalny międzynarodowy środek rynkowy mający zastosowanie do większości emisji z międzynarodowego lotnictwa**, wartości procentowe zostały obliczone przez Eurocontrol na podstawie części długości ortodromy między głównymi lotniskami w

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.

EOG i w państwach trzecich, która jest nie większa niż 12 mil od najbardziej wysuniętego punktu linii brzegowej w EOG. W związku z tym, Unia nie uważa, że międzynarodowy środek rynkowy powinien opierać się na konkretnych kwestiach dotyczących przestrzeni powietrznej, w porównaniu z przylotem lub odlotem z lotnisk, adekwatność wartości procentowych ograniczono do okresu do **2016** r.

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(4) Odstępstwa przewidziane w niniejszej dyrektywie uwzględniają wyniki rozmów dwustronnych i wielostronnych z państwami trzecimi, które Komisja będzie kontynuować w imieniu Unii. ***Powyższe odstępstwa odnoszą się wyłącznie do emisji z działalności lotniczej do 2016 r. i są wprowadzone przez Unię w celu ułatwienia porozumienia w sprawie przyjęcia ratyfikowalnego międzynarodowego środka rynkowego w trakcie 39. Zgromadzenia ICAO. Dalsze działania ustawodawcze będą zasadne wyłącznie w przypadku, w którym taki środek zostanie przyjęty w 2016 r. W tym celu po zakończeniu Zgromadzenia ICAO w 2016 r. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyczerpujące sprawozdanie oraz szybko***

zaproponować zasadne środki spójne z jego wynikami.

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

Obecne odstępstwo powinno mieć zastosowanie wyłącznie do 2016 r. oraz następnego Zgromadzenia ICAO. W oparciu o wnioski wyciągnięte podczas Zgromadzenia ICAO w 2016 r. oraz wyniki osiągnięte w jego trakcie Unia może rozważyć, czy należy podjąć dalsze kroki uwzględniające wyniki negocjacji międzynarodowych oraz jakie powinny być te kroki. Przy wygaśnięciu bieżącego odstępstwa z końcem 2016 r. ustawodawcy będą mieć wystarczającą

ilość czasu, aby zakończyć wszelkie inne procedury współdecyzyjne, jakie mogą okazać się konieczne, aby data umorzenia uprawnień odpowiadających emisjom za 2017 r. wypadła w kwietniu 2018 r.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Z punktu widzenia ochrony środowiska skuteczność włączenia lotnictwa do ETS została obniżona wskutek redukcji zakresu geograficznego. W związku z tym oraz zgodnie z polityką redukcji w odniesieniu do wszystkich innych sektorów, począwszy od 2015 r. poziom sprzedaży aukcyjnej powinien wynosić 40%, tak jak w przypadku sprzedaży aukcyjnej w innych sektorach. Podobnie jak w innych sektorach powinien mieć zastosowanie współczynnik liniowy redukcji.

Or. en

Uzasadnienie

Przy ograniczonym zakresie, z punktu widzenia ochrony środowiska skuteczność ETS uległa drastycznemu obniżeniu, zatem zwiększenie kwoty sprzedaży aukcyjnej oraz redukcja stopy ograniczenia może częściowo to skompensować.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka wiąże się z poprawką do motywu 4.

Poprawka 9

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

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

Poprawka 10

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

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;

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

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 11

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: *należy wprowadzić datę przypadającą po czterech miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy*].

Poprawka

W odniesieniu do działalności w latach 2013-**2016**, państwa członkowskie publikują liczbę bezpłatnych uprawnień do emisji lotniczych przydzielonych każdemu operatorowi do dnia ...

[OP: przypadającą po czterech miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy].

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 3 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Należy zmniejszyć rezerwę specjalną ustanowioną w art. 3 lit. f), aby pozostała na poziomie 3%. Należy anulować wszelkie pozostałości.

Or. en

Uzasadnienie

Rezerwa specjalna powinna pozostać na poziomie 3% liczby uprawnień w obiegu, ponieważ zakres dyrektywy został zredukowany. Aby ponownie przybliżyć poziom korzyści z punktu widzenia ochrony środowiska do poziomu oryginalnego systemu ETS, wszystkie uprawnienia pozostałe w rezerwie specjalnej po przeprowadzeniu dystrybucji wśród nowych podmiotów powinny zostać anulowane, a nie sprzedane w ramach aukcji przez państwa członkowskie, co przelożyłoby się na zwiększenie emisji.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3,

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).

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

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

Poprawka

7. Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat ***uzyskanych wyników. Jeżeli zostanie uzgodniony ratyfikowalny międzynarodowy środek rynkowy, takie sprawozdanie obejmować będzie stosowne wnioski stanowiące odpowiedź na te uzgodnienia.***

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

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

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

Or. en

Uzasadnienie

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

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 a (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 c – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W art. 3c ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Poczynając od dnia 1 stycznia 2013 r., przez okres dwóch lat łączna liczba przydziałów emisji, które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych, odpowiada 95% historycznych emisji pochodzących z lotnictwa, pomnożonym przez liczbę lat w okresie.

Poczynając od dnia 1 stycznia 2015 r. liczba przydziałów emisji będzie zmniejszana o współczynnik liniowy 1,74% za każdy rok kalendarzowy. Odsetek ten może zostać zmieniony w

ramach ogólnego przeglądu niniejszej dyrektywy.”.

Or. en

Uzasadnienie

Podczas gdy inne sektory przemysłu objęte ETS muszą obniżyć emisje o 21% do 2020 r., redukcja w sektorze lotnictwa wynosi tylko 5%. Jest to niezgodne ze stanowiskiem Parlamentu Europejskiego przyjętym w trakcie negocjacji w 2008 r. Parlament zawsze wnosił o równe traktowanie wszystkich sektorów przemysłu. Z punktu widzenia ochrony środowiska skuteczność ETS dla lotnictwa jest znacząco ograniczona wskutek zawężenia zakresu. Aby osiągnąć większą integralność ETS z punktu widzenia ochrony środowiska każdego roku stosowany będzie współczynnik liniowy w wysokości 1,74%, aby osiągnąć sytuację równego traktowania wszystkich sektorów w ETS.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 b (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W art. 3d ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Od dnia 1 stycznia 2013 r., przez okres dwóch lat odsetek przydziałów rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej wynosi 15 %. Od dnia 1 stycznia 2015 r. odsetek przydziałów rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej wynosi 40%. Powyższy odsetek może zostać zwiększony w ramach przeglądu ogólnego niniejszej dyrektywy.”.

Or. en

Uzasadnienie

Podczas gdy średnia sprzedaż aukcyjna w pozostałych sektorach wynosi 40% (z zasady i jako wzorzec porównawczy w sektorach narażonych na ucieczkę emisji - 100%), kwota sprzedaży aukcyjnej w sektorze lotnictwa wynosi tylko 15%. Było to krytykowane od dłuższego czasu. Z uwagi na to, że wszystkie loty w europejskiej przestrzeni powietrznej podlegają pod ETS,

lotnictwo nie może być postrzegane jako klasyczny sektor narażony na ucieczkę emisji. Przy ograniczonym zakresie skuteczność ETS z punktu widzenia ochrony środowiska uległa drastycznemu obniżeniu, zatem zwiększenie kwoty sprzedaży aukcyjnej może częściowo to skompensować.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 c (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W art. 3d ust. 4 otrzymuje następujące brzmienie:

„4. Państwa członkowskie wykorzystują dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej zmierzające do przeciwdziałania zmianom klimatu, w szczególności na szczeblu międzynarodowym, na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz na dostosowanie się w krajach rozwijających się do skutków zmiany klimatu, a także na finansowanie badań i rozwoju w zakresie łagodzenia i dostosowań, w tym w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego. Dochody ze sprzedaży aukcyjnej przeznacza się również na transport niskoemisyjny. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej powinny również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej i na rzecz ekofunduszu klimatycznego zgodnie z ramową konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu oraz na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu.

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

Or. en

Uzasadnienie

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik

Dyrektywa 2003/87/WE

Załącznik II c – tabela – wiersz 37

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

CHINY, w tym HONGKONG i MAKAO

Or. en

Uzasadnienie

Należy wprowadzić Tajwan jako oddzielny wpis miejsca przeznaczenia, a nie jako część wpisu dotyczącego Chin.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik

Dyrektywa 2003/87/WE

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

TW - TAJWAN

Or. en

Uzasadnienie

Należy wprowadzić Tajwan jako oddzielny wpis miejsca przeznaczenia, a nie jako część wpisu dotyczącego Chin.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik

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 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.

Or. en

Uzasadnienie

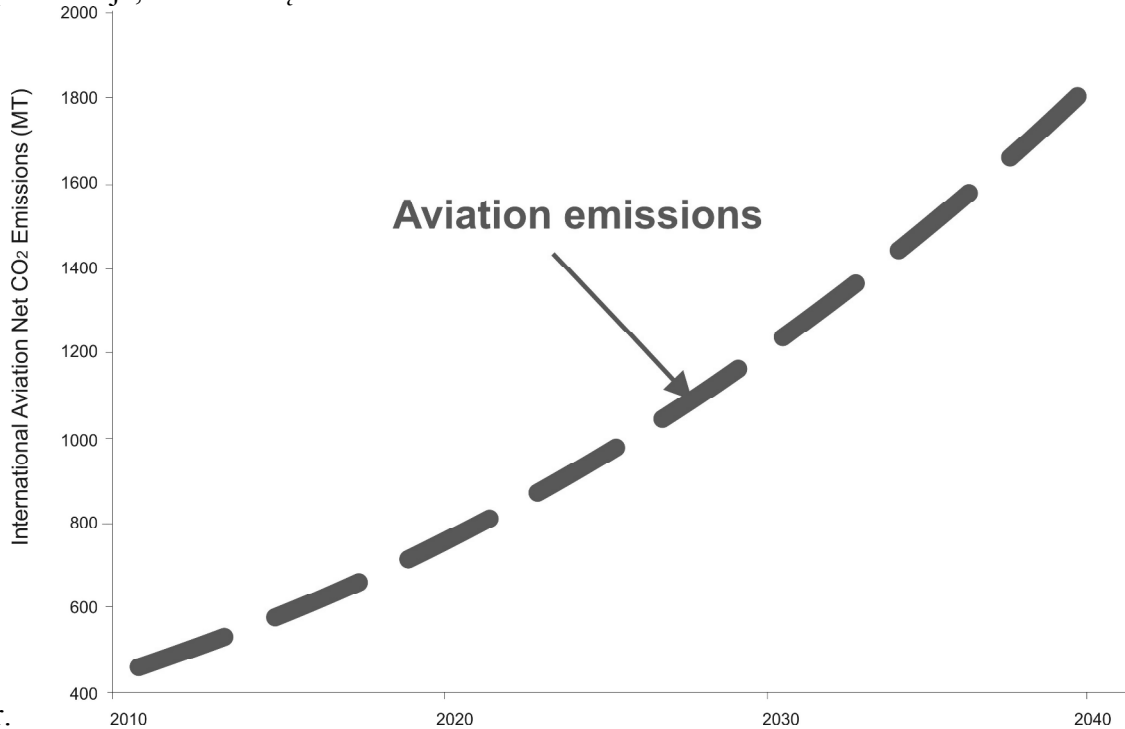
Obecne odstępstwo powinno mieć zastosowanie wyłącznie do 2016 r. oraz następnego Zgromadzenia ICAO. W oparciu o wnioski wyciągnięte podczas Zgromadzenia ICAO w 2016 r. oraz wyniki osiągnięte w jego trakcie Unia może rozważyć, czy należy podjąć dalsze kroki uwzględniające wyniki negocjacji międzynarodowych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

kwietniu 2018 r.

UZASADNIENIE

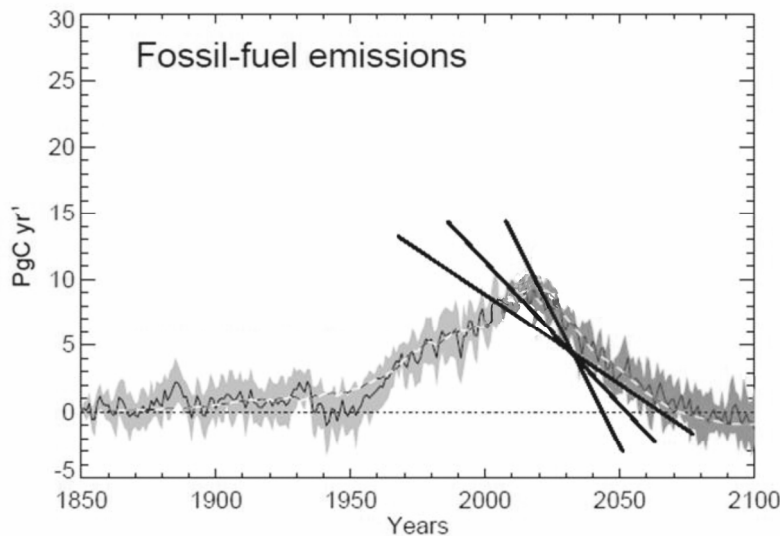
Dlaczego niezbędne jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa?

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



Źródło: ICAO

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

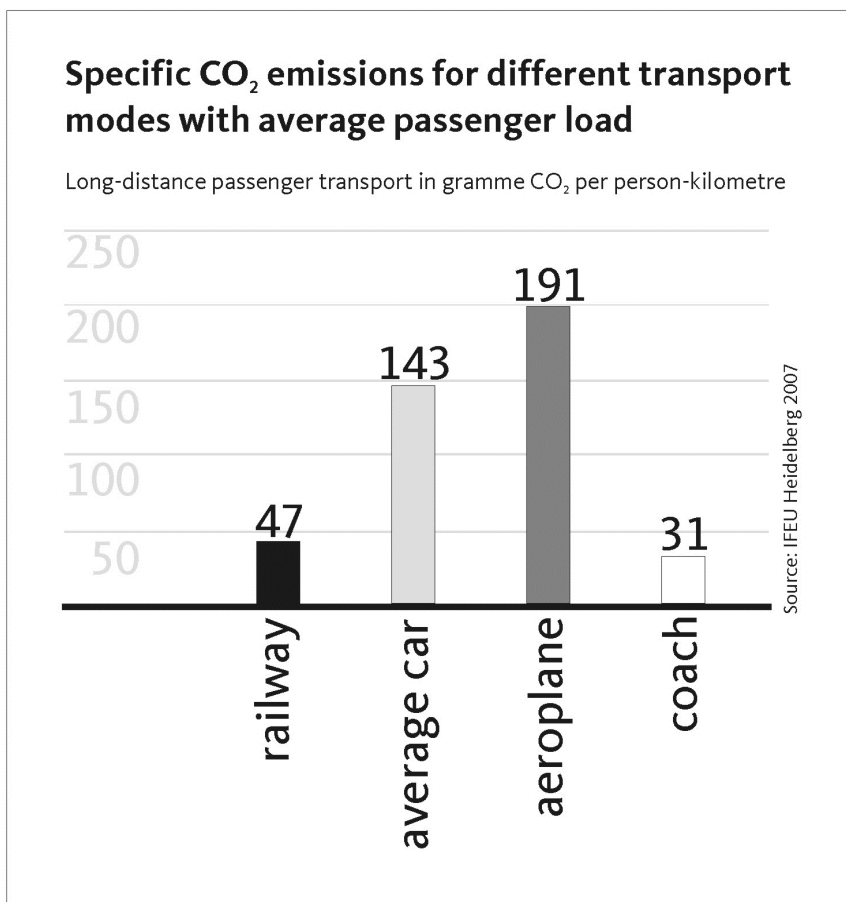


Według 5. IPCC (2013) do 2050 r. należy drastycznie zredukować poziom globalnych emisji, jeśli chcemy mieć 2/3 prawdopodobieństwa osiągnięcia celu 2 stopni w 2050 r.

Źródło: Międzyrządowy Zespół do spraw Zmian Klimatu (IPCC)

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

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



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

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

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

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

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



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



Lot w klasie biznesowej z Londynu do miasta Meksyk (ok. 5000 mil) podlega opłacie APD w wysokości 162 GBP (195 EUR).

Proces ICAO i przepisy o podejściu wstrzymującym

Mimo iż krytyka jest bezzasadna,

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

W przepisach podano wyraźnie:

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

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

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

Zgromadzenie ICAO 2001:

- c) Handel emisjami:
- c) *Wyraża zgodę* na opracowanie otwartego systemu handlu emisjami dla lotnictwa międzynarodowego;

Zgromadzenie ICAO 2013:

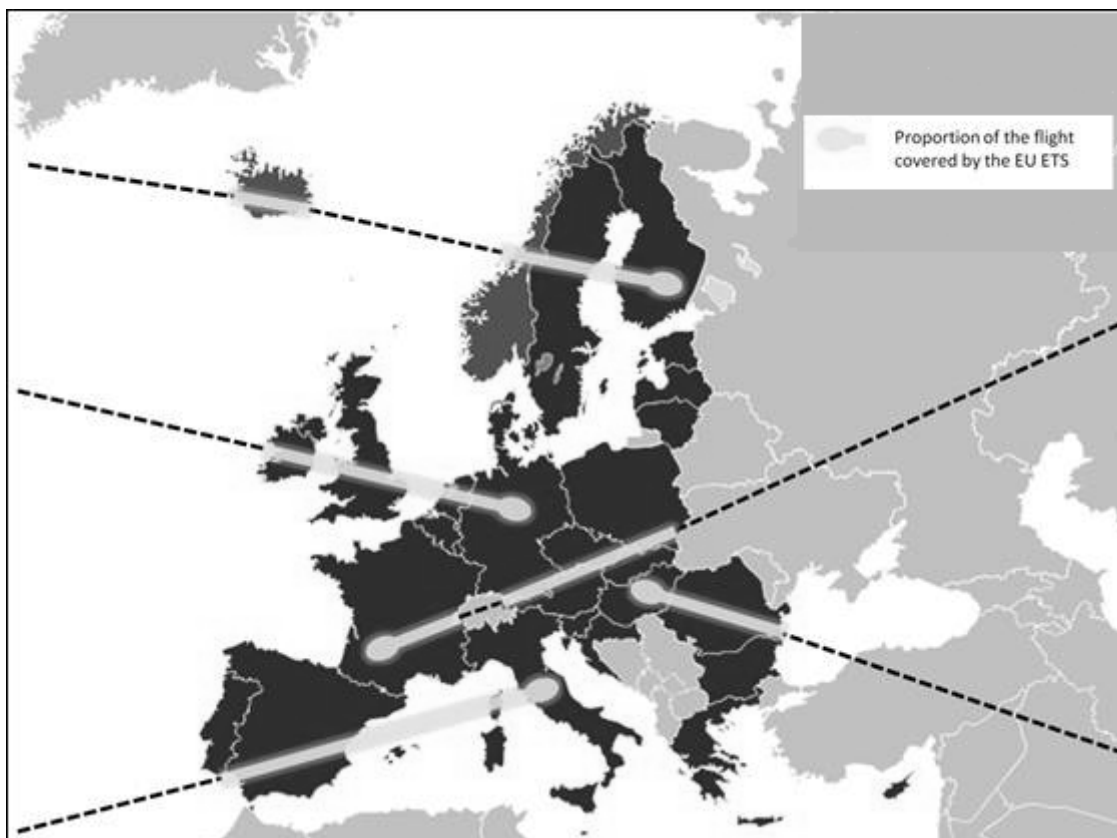
- 18. Podejmuje decyzję o opracowaniu ogólnoświatowego środka rynkowego dla lotnictwa międzynarodowego, z uwzględnieniem prac, do których wezwano w ustępie 19;

W porównaniu ze znacząco odmiennymi postęпами Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu należy przyznać, że nawet 19. konferencja klimatyczna COP w Warszawie przyniosła bardziej konkretne i pozytywne wyniki niż Zgromadzenie ICAO. Bardzo ważnym uwarunkowaniem ze strony Unii Europejskiej, aby wprowadzać dalsze zmiany w ustawodawstwie unijnym, było przyjęcie ram systemów krajowych i regionalnych, jak na przykład system UE. Niestety to się nie stało. Przemysł lotniczy, reprezentowany głównie przez IATA, niestety w znacznym stopniu działał przeciwko Unii Europejskiej w procesie ICAO, jednak z drugiej strony należy przyznać, że IATA przyczyniło się do procesu ogólnoświatowego. Zobowiązanie podmiotów przemysłowych do zredukowania emisji o 50% do 2050 r. wychodzi znacznie dalej niż tekst ICAO.

Konsekwencje dla UE po Zgromadzeniu ICAO

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

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



Zródło: Komisja Europejska

Oznacza to, że wszystkie loty, które startują w Europie i tam lądują są objęte systemem w zakresie dotyczącym dystansu przebytego w europejskiej przestrzeni powietrznej. Na przykład lot z Paryża lub z Londynu na lotnisko w Stambule (jest to bardzo ważne, ponieważ w Stambule ma zostać otwarte największe lotnisko świata) zostanie objęty do granicy Grecji, co oznacza niemal 100%. W ramach przepisów o podejściu wstrzymującym ten lot nie zostałyby nim objęty w ogóle. Emisje z lotu do portu przesiadkowego w Emiratach w ramach podejścia opartego na przestrzeni powietrznej byłyby pokryte niemal w 50%.

Wniosek sprawozdawcy

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

- 1) Ochrona środowiska i klimatu:
Wniosek Komisji obejmuje ok. 40% emisji w porównaniu z oryginalną rezolucją o podejściu wstrzymującym, która obejmowała tylko ok. 20%.
- 2) Konsekwencje dla negocjacji międzynarodowych:
Zwykle rozszerzenie przepisów o podejściu wstrzymującym mogłoby być postrzegane jako bezwarunkowe umorzenie ze strony Unii Europejskiej. Jeśli obserwuje się postęp

na szczeblu międzynarodowym, jest to spowodowane głównie naciskiem ze strony Unii Europejskiej. Wiele wniosków rozpatrywanych w ramach ICAO faktycznie nie obniżyłoby emisji z lotnictwa, uwzględniając one tylko rozwój neutralności węglowej począwszy od 2020 r. Główna strategia ICAO opiera się na zobowiązaniach offsetowych (które oznaczają głównie mechanizmy właściwego rozwoju – CDM) oraz na biopaliwach. Uwzględniając krytyczną dyskusję na temat tych dwóch instrumentów w Unii Europejskiej, ważne jest, aby móc wskazać alternatywę. Nasz system w rzeczywistości zmusza do redukcji emisji, nawet jeśli tylko o 5%.

- 3) **Konkurencyjność europejskich lotnisk i przemysłu lotniczego:**
Wniosek dotyczący podejścia wstrzymującego wpływa na sytuację konkurencyjności europejskich linii lotniczych i lotnisk. Duże węzły lotnicze w pobliżu Unii Europejskiej, np. Stambuł, skorzystają, jeśli je przedłużymy. Linie lotnicze, które latają głównie wewnątrz Europy są w niekorzystnej sytuacji pod względem konkurencyjności w porównaniu z liniami lotniczymi, które mogą korzystać z wzajemnego subsydiowania lotów wewnątrz Unii Europejskiej.
- 4) **Sytuacja prawna:**
Zgodnie z wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i z konwencją z Chicago jest oczywiste, że podejście oparte na przestrzeni powietrznej jest w pełni zgodne z prawem międzynarodowym. Na początku września Rada ICAO jednogłośnie poparła podejście oparte na przestrzeni powietrznej. Rezolucja ICAO nie obejmująca podejścia opartego na przestrzeni powietrznej nie jest prawnie wiążąca w tym zakresie, ponieważ UE oraz wiele innych podmiotów zgłosiło zastrzeżenia do niej.

Poprawki proponowane przez sprawozdawcę

Sprawozdawca proponuje, aby w możliwie największym stopniu zachować treść wniosku Komisji, jednak zasadne wydaje się wprowadzenie kilku poprawek.

1. **Sytuacja prawna po 2016 r.:**
Poprawka do dyrektywy jest uzasadniona wyłącznie dlatego, że oczekuje się przełomu w dążeniu do prawnie wiążącej umowy w zakresie międzynarodowego lotnictwa w 2016 r. Jest to realna możliwość, jednak nic nie jest pewne. Dlatego też rozsądne jest ograniczenie podejścia opartego na przestrzeni powietrznej do 2016 r. a następnie ponownego wprowadzenia pełnego systemu ETS od 2017 r. Jeśli w trakcie ICAO w 2016 r. faktycznie zostanie przyjęte porozumienie międzynarodowe, Unia Europejska powinna być gotowa, aby wprowadzić stosowne zmiany do przepisów.
2. **Poprawki mające na celu zwiększenie dążeń i integralności z punktu widzenia środowiska oraz zagwarantowanie sprawiedliwego traktowania na równi z innymi sektorami przemysłu:**
Poziom sprzedaży aukcyjnej w ETS w lotnictwie wynosi tylko 15% w porównaniu ze średnią 40% w pozostałych sektorach przemysłu. Stopa ograniczenia wynosi tylko 5% w porównaniu z 21% w pozostałych sektorach przemysłu. Ten aspekt był zawsze krytykowany a Parlament Europejski już w latach 2007-2008 w trakcie procedury ustawodawczej wnosił o równe traktowanie wszystkich sektorów przemysłu. Podejście oparte na przestrzeni powietrznej redukuje emisje objęte ETS do 40% w

porównaniu z oryginalnym systemem. Aby ograniczyć szkodliwy wpływ na środowisko zasadnym jest podwyższenie poziomu sprzedaży aukcyjnej, niezbędna jest również redukcja emisji (stopa ograniczenia) co najmniej do poziomu, który obowiązuje inne sektory przemysłu już od początku 2013 r.

Wdrożenie istniejącego ustawodawstwa UE jest kluczowe dla jakiegokolwiek postępu

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

Przyjęcie do kwietnia jest kwestią kluczową

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