

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Komisja Gospodarcza i Monetarna

2006/0304(COD)

13.9.2007

OPINIA

Komisji Gospodarczej i Monetarnej

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności
lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we
Wspólnocie
(COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Alain Lipietz

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Zgodnie z komunikatem z września 2005 r. Komisja Europejska przedstawiła w dniu 20 grudnia 2006 r. wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie.

Szybki wzrost emisji pochodzenia lotniczego (87% od roku 1990) może w efekcie częściowo zlikwidować korzyści płynące z działań prowadzonych w UE w celu ogólnego zmniejszenia poziomu emisji. Włączenie lotów do systemu handlu przydziałami ma na celu ograniczenie lub włączenie do kosztów negatywnego wpływu sektora. Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje zatem fakt, że wniosek w sprawie dyrektywy pozwoli na walkę z ociepleniem klimatycznym przy jednoczesnym uwzględnieniu imperatywów gospodarczych i konkurencyjnych.

Nowe propozycje sprawozdawcy

1. Ograniczenie wymogów z początku do *lotów rozpoczynających się* w dowolnym porcie lotniczym w UE w celu zagwarantowania międzynarodowej akceptacji projektu europejskiego.

Pomimo że zasada uruchomienia otwartego systemu praw do emisji dla lotnictwa została zatwierdzona w rezolucji nr 35.5 zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), opublikowanie projektu dyrektywy wzbudziło wrogość licznych partnerów UE¹, przeciwstawiających się włączeniu statków powietrznych z ich krajów do systemu wspólnotowego.

Protest ten nie może prowadzić UE do zmiany przepisów, ponieważ zasada stosowania w oparciu o kryterium geograficzne jest konieczna do zapewnienia skuteczności ekonomicznej i środowiskowej systemu oraz do uniknięcia zakłóceń konkurencji, w myśl zasad WTO. Europa może i musi dać przykład w dziedzinie ochrony klimatu i od zawsze potwierdzała swoją niezawisłość na polu obrony konkurencji. Niemniej jednak, aby uniknąć jakiegokolwiek kwestionowania prawnego, wypada naszym partnerom z ICAO dać czas na wdrożenie rezolucji 35.5.

Na początek proponuje się zatem ograniczenie stosowania dyrektywy jedynie do *lotów rozpoczynających się* w dowolnym wspólnotowym porcie lotniczym.

Kompromis ten nie trwałby zbyt długo, ponieważ przepisy końcowe są zgodne zarówno z zasadami WTO, jak i z rezolucją 35.5 ICAO. Pozwala on jednak na podjęcie negocjacji. Sprawozdawca proponuje okres 5 lat (do czasu otwarcia etapu po protokole z Kioto, kiedy to Unia Europejska i Parlament postanowiły już działać jednostronnie w celu uratowania klimatu, jeśli do tego czasu nie zostanie podpisane porozumienie).

¹ Por. pismo skierowane do instytucji wspólnotowych i państw członkowskich przez ambasadorów Stanów Zjednoczonych, Chin, Japonii, Korei, Kanady i Australii.

2. Zwiększenie roli licytacji przy przyznawaniu zezwoleń na emisję

Szokujący, ale jednocześnie dający się obronić (gdyż chodzi o zakwestionowanie wcześniej nieodpłatnego systemu) jest fakt, że certyfikaty mające wartość rynkową przyznawane są nieodpłatnie. Ponieważ jednakże przyznawanie odbywa się w oparciu o emisje stwierdzone wcześniej, ten sposób rozdziału stanowi ukrytą subwencję dla już działających towarzystw lotniczych, ze szkodą dla towarzystw nowych i ryzykiem nadużycia dominującej pozycji na rynku. Z tego też powodu minimalna część prawa do emisji w wysokości 10% powinna obowiązkowo być przeznaczona do licytacji, a jej wielkość powinna rosnąć, aby umożliwić pojawianie się „nowo wchodzących” na rynku transportu lotniczego. Poza tym wzrost dochodów uzyskanych z licytacji będzie stanowił dodatkowe źródło finansowania projektów badawczych dotyczących gazów cieplarnianych lub posłuży do zmniejszenia kosztów mniej zanieczyszczających środków transportu.

3. Zaproponowanie bardziej ambitnego zastosowania nowego mechanizmu

Kompromis zaproponowany powyżej (§1) krajom trzecim jest równoznaczny z dużym zmniejszeniem wymogów w stosunku do lotnictwa, którego połowa lotów międzykontynentalnych (w kierunku Europy) przez 5 lat nie będzie objęta systemem przydziałów. Ten dyplomatyczny kompromis musi być zrównoważony środkami lepiej uwzględniającymi pilny charakter walki z efektem cieplarnianym. Sprawozdawca proponuje przyspieszenie o rok ogółu środków i zaplanowanie zmniejszenia całości przydziałów dla lotnictwa równego średniej wartości ograniczeń narzuconych innym sektorom.

Poniższe zmiany uczyniłyby wniosek bardziej skutecznym:

- Przepisy zostałyby wprowadzone w latach 2010-2011.
- Rzeczywiste uwzględnienie poprzez zastosowanie mnożnika wpływu emisji na dużych wysokościach.
- Plan przydziałów dla lotnictwa byłby poddany tym samym wymogom ograniczenia, co średnia innych sektorów przemysłowych.
- Walka z ociepleniem klimatycznym nie może ograniczać się do przedmiotowej dyrektywy, bo np. małe statki powietrzne zostały wykluczone z systemu przydziałów. Należy powołać grupy refleksji, które zajmą się rozpatrzeniem innych dróg działania, jak np. zharmonizowane opodatkowanie paliwa lotniczego dla lotów wewnątrz UE.

4. Zniesienie uprzywilejowanego traktowania lotów oficjalnych

Wniosek Komisji zawiera wyjątki. O ile niektóre z nich można usprawiedliwić korzyściami dla społeczeństwa (loty ratownicze), o tyle nie jest normalne, żeby loty oficjalne czy rządowe korzystały z wyjątków. Zwłaszcza osobistości polityczne muszą wykorzystywać do swoich podróży jak najmniej zanieczyszczające środki transportu.

POPRAWKI

Komisja Gospodarcza i Monetarna zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej,

o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Tekst proponowany przez Komisję¹

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1
PUNKT 8A PREAMBUŁY (nowy)

(8a) Obecny system zarządzania ruchem lotniczym w Europie posiada pewne braki w zakresie wydajności, co znacznie zwiększa emisje CO₂ ze strony przemysłu lotniczego. W szczególności różnice między systemami zarządzania ruchem lotniczym poszczególnych państw członkowskich powodują, że linie lotnicze są zmuszone latać korytarzami dłuższymi niż odległość po ortodromie, co z kolei powoduje większe zużycie paliwa. Pełne wdrożenie polityki w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej umożliwi stosowanie odległości po ortodromie, a wtedy emisje CO₂ spadną o maksymalnie 12%. W związku z tym należy jak najszybciej uruchomić jednolitą europejską przestrzeń powietrzną.

Uzasadnienie

W ramach obecnego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym samoloty latają okrężnymi drogami przez podzieloną przestrzeń powietrzną, albo mają polecenie latania na wysokościach lub z szybkością, które powodują, że silniki nie pracują z najwyższą wydajnością. Ten brak wydajności zwiększa emisje CO₂ i dlatego też należałoby podjąć wysiłki zmierzające do jak najszybszego wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, co zmniejszy braki w wydajności poprzez stworzenie harmonijnego jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym, bardziej opartego na rzeczywistych trasach lotów, nie zaś poprzez wykorzystywanie obecnych uzgodnień, które w dużej mierze opierają się na granicach między krajami.

Poprawka 2
PUNKT 11 PREAMBUŁY

(11) Od 2011 r. system wspólnotowy powinien obejmować emisje z lotów między portami lotniczymi we Wspólnocie. Od 2012 r. powinien on obejmować emisje z

(11) W celu zagwarantowania równych szans portom lotniczym i operatorom statków powietrznych zarówno loty międzynarodowe, jak i loty w obrębie UE

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

wszystkich lotów kończących się lub rozpoczynających w portach lotniczych we Wspólnocie. System wspólnotowy może więc służyć jako model do rozszerzenia systemu na całym świecie. Jeżeli kraj trzeci przyjmie środki mające na celu ograniczenie wpływu na zmianę klimatu lotów rozpoczynających się w tym kraju, które są co najmniej równoważne wymogom niniejszej dyrektywy, zakres systemu wspólnotowego powinien zostać zmieniony tak, aby zostały z niego wyłączone loty z tego kraju kończące się we Wspólnocie.

powinny zostać włączone do systemu wspólnotowego już od początku. Od 2010 r. system wspólnotowy powinien obejmować emisje z lotów między portami lotniczymi we Wspólnocie. System wspólnotowy **powinien** więc służyć jako model do rozszerzenia systemu na całym świecie. **W tym celu Komisja powinna niezwłocznie rozpocząć negocjacje na szczeblu międzynarodowym, zmierzające do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie systemu ogólnoświatowego.** Jeżeli kraj trzeci przyjmie środki mające na celu ograniczenie wpływu na zmianę klimatu lotów rozpoczynających się w tym kraju, które są co najmniej równoważne wymogom niniejszej dyrektywy, zakres systemu wspólnotowego powinien zostać zmieniony tak, aby zostały z niego wyłączone loty z tego kraju kończące się we Wspólnocie.

Uzasadnienie

W celu zagwarantowania równych szans loty międzynarodowe powinny być objęte systemem od początku jego obowiązywania, a data rozpoczęcia powinna być ustalona na rok 2010. Jednakże, aby zapobiec ewentualnym działaniom odwetowym lub prawnym przez strony nieunijne, należałoby podjąć niezwłocznie międzynarodowy dialog zmierzający do osiągnięcia porozumienia w sprawie systemu ogólnoświatowego.

Poprawka 3 PUNKT 12 A PREAMBUŁY (nowy)

(12a) Inne działania powinny uzupełniać niniejszą dyrektywę. Należy powołać grupy refleksji, które zajmą się rozpatrzeniem innych dróg działania.

Uzasadnienie

Walka z ociepleniem klimatycznym jest ogromnym wyzwaniem wymagającym zdecydowanego zaangażowania ze strony Unii Europejskiej. Należy podjąć inne działania uzupełniające dyrektywę.

Poprawka 4 PUNKT 13 A PREAMBUŁY (nowy)

(13a) W celu oferowania ciągłego wsparcia dla bardziej oddalonych i słabo zaludnionych obszarów Europy, szczególnie uzależnionych od usług transportu lotniczego, przy rozdzielaniu i przyznawaniu przydziałów powinno się przywiązać szczególną wagę do regionalnych usług zaopatrzeniowych. Sprawiedliwe rozdzielanie przydziałów powinno być zagwarantowane dla usług lotniczych świadczonych na rzecz oddalonych lub odizolowanych regionów, oprócz istniejących środków takich jak stosowane obecnie w Europie zobowiązania z tytułu usług publicznych, w celu ułatwienia nieprzerwanego regionalnego rozwoju gospodarczego.

Uzasadnienie

Ponieważ usługi lotnicze świadczone na rzecz oddalonych lub odizolowanych regionów Unii Europejskiej są już przedmiotem szczególnego traktowania w ramach istniejących środków takich jak zobowiązania z tytułu usług publicznych (regulowane rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2408/929), należałoby również uwzględnić te zasadnicze usługi przy rozdzielaniu i przyznawaniu przydziałów w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji w celu zagwarantowania kontynuacji ich stosowania.

Poprawka 5

ARTYKUŁ 1 USTĘP 3

Artykuł 3 b ustęp 1 (dyrektywa 2003/87/WE)

1. Na okres od dnia **1 stycznia 2011** r. do dnia 31 grudnia 2012 r., łączna liczba przydziałów emisji, które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych, odpowiada 100 % sumy historycznych emisji pochodzących z lotnictwa w odniesieniu do każdego roku.

1. 1. Na okres od dnia **1 stycznia 2010** r. do dnia 31 grudnia 2012 r., łączna liczba przydziałów emisji, które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych, odpowiada 100 % sumy historycznych emisji pochodzących z lotnictwa, w odniesieniu do każdego roku.

Poprawka 6

ARTYKUŁ 1 PUNKT 3

Artykuł 3b ustęp 3 (Dyrektywa 2003/87/WE)

3. Na trzeci okres, o którym mowa w art. 11 ust. 2, **i w każdym następnym okresie,**

3. Na **drugim** okresie, o którym mowa w art. 11 ust. 2, **Komisja do x* dokona przeglądu**

łącna liczba przydziałów emisji które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych, odpowiada 100 % historycznych emisji pochodzących z lotnictwa, pomnożonym liczbę lat w okresie.

całkowitej ilości przydziałów, które z zachowaniem przejrzystości zostaną przyznane operatorom statków powietrznych w oparciu o historyczne emisje pochodzące z lotnictwa pomniejszone o wskaźnik równy ogólnemu wskaźnikowi ograniczenia, mającemu zastosowanie do wszystkich sektorów. W wyniku tego przeglądu powinien powstać mechanizm gwarantujący utrzymanie skuteczności systemu w zakresie ochrony środowiska naturalnego, umożliwiającą udział statków powietrznych w ogólnym systemie ETS. Komisja zapewni kolejne przeglądy całkowitej ilości przyznawanych przydziałów.

**x jest określony po ustaleniu w wyniku przeglądu ETS-UE długości faz.*

Uzasadnienie

W wyniku tego przeglądu powinien powstać dla tak dynamicznego sektora jak lotnictwo mechanizm gwarantujący utrzymanie skuteczności systemu w zakresie ochrony środowiska naturalnego. Przegląd powinien mieć miejsce przynajmniej za trzy lata, albo być skuteczną częścią proponowanego przeglądu okresu po 2012 r.

Poprawka 7

ARTYKUŁ 1 PUNKT 3

Artykuł 3c ustęp 1 (Dyrektywa 2003/87/WE)

1. W okresie, o którym mowa w art. 3b ust. 1, **określony odsetek** przydziałów jest **sprzedawany** w drodze licytacji. **Odsetek ten odpowiada średniemu odsetkowi zaproponowanemu przez państwa członkowskie stosujące sprzedaż w drodze licytacji w ich krajowych planach rozdziału uprawnień na mocy rozdziału III na odpowiedni okres.**

1. W okresie, o którym mowa w art. 3b ust. 1, **50%** przydziałów jest **sprzedawanych** w drodze licytacji.

Uzasadnienie

Znaczna ilość przeznaczana na licytację pomoże uzyskać sprawiedliwą cenę na węgiel w systemie handlu przydziałami, utworzyć niebagatelny fundusz na badania i rozwój w

dziedzinie nowych czystych technologii, przyczyni się do łagodzenia skutków zmian klimatycznych oraz zagwarantuje stosowanie zasady „zanieczyszczający płaci”.

Poprawka 8
ARTYKUŁ 1 PUNKT 3
Artykuł 3c ustęp 4 (Dyrektywa 2003/87/WE)

4. Przychody ze sprzedaży przydziałów emisji w drodze licytacji zgodnie z ust. 3 wykorzystuje się na **ograniczanie skutków emisji gazów cieplarnianych, na dostosowywanie się do skutków zmiany klimatu, na finansowanie badań naukowych i badań w zakresie rozwoju dotyczących ograniczania skutków i dostosowywania się do nich oraz na pokrycie kosztów ponoszonych przez administrujące państwo członkowskie, związanych z niniejszą dyrektywą.** Państwa członkowskie informują Komisję o środkach podjętych na mocy niniejszego ustępu.

4. Przychody ze sprzedaży przydziałów emisji w drodze licytacji zgodnie z ust. 3 wykorzystuje się na pokrycie **ponoszonych przez państwa członkowskie uzasadnionych kosztów stosowania niniejszej dyrektywy, kosztów badań nad nowymi technologiami i projektami, które ograniczą emisje CO₂ i innych zanieczyszczeń przez przemysł lotniczy, w tym nad kwestiami operacyjnymi, dotyczącymi struktury mechanicznej, silników i czystego ekologicznie paliwa, a także na inwestowanie w infrastrukturę i usługi racjonalizujące loty oraz na ograniczenie innych szkodliwych skutków lotnictwa, takich jak hałas.** Państwa członkowskie informują Komisję o środkach podjętych na mocy niniejszego ustępu.

Uzasadnienie

W przemyśle lotniczym istnieje duży potencjał w dziedzinie innowacji technologicznych, które mogłyby znacznie wspomóc ograniczanie emisji CO₂ tego sektora równoległe z włączeniem lotnictwa do systemu ETS-UE. Dochody uzyskane drogą licytacji przydziałów powinny być w znacznej części inwestowane w badania i rozwój zmierzające do projektowania czystszych i bardziej wydajnych statków powietrznych. Dochody uzyskane drogą licytacji powinny w najszerszym możliwym zakresie być wykorzystywane do zmniejszania emisji CO₂ np. poprzez inwestowanie w badania i rozwój „zielonych” technologii oraz w kontrolę ruchu powietrznego i zarządzanie kontrolą naziemną.

Poprawka 9
ARTYKUŁ 1 USTĘP 3
Artykuł 3 d ustęp 5 (dyrektywa 2003/87/WE)

5. Przed dniem **28 lutego 2011 r.** i przed dniem 28 lutego w każdym następnym roku,

5. Przed dniem **28 lutego 2010 r.** i przed dniem 28 lutego w każdym następnym roku,

właściwy organ administrującego państwa członkowskiego wyda każdemu operatorowi statku powietrznego taką liczbę przydziałów emisji, jaka została przyznana temu operatorowi statku powietrznego na dany rok.

właściwy organ administrującego państwa członkowskiego wyda każdemu operatorowi statku powietrznego taką liczbę przydziałów emisji, jaka została przyznana temu operatorowi statku powietrznego na dany rok.

Uzasadnienie

Z uwagi na powagę sytuacji przyspieszenie o rok zaplanowanego terminarza wydaje się być środkiem odpowiednim.

Poprawka 10

ARTYKUŁ 1 USTĘP 3

Artykuł 3 d ustęp 5 a (nowy) (dyrektywa 2003/87/WE)

5a. W przypadku fuzji lub wchłonięcia obejmujących wiele towarzystw w danym okresie przysługujące im lub nabyte przydziały zostają przeniesione na nowo powstałą jednostkę. W przypadku zaprzestania działalności przez jakieś towarzystwo przysługujące mu przydziały są wprowadzane na rynek wtórny przydziałów przez państwo macierzyste. W momencie rozpoczęcia przyznawania przydziałów na kolejny rok pozostała do dyspozycji część przydziałów, biorąc pod uwagę ogólny rytm zmniejszania przydziałów dozwolonych, jest w całości przeznaczana do sprzedaży drogą licytacji.

Uzasadnienie

Przyznawanie przydziałów nieodpłatnych zgodnie z metodą historyczną („grand fathering”) faworyzuje istniejące już towarzystwa. Tymczasem tendencja towarzystw do łączenia się zmniejszy konkurencję i spowoduje ryzyko nadużywania pozycji dominującej, jeżeli nie pojawią się nowe towarzystwa, które muszą w związku z tym mieć dostęp do rozwijającego się rynku przydziałów sprzedawanych drogą licytacji.

Poprawka 11

ARTYKUŁ 1 USTĘP 3

Artykuł 3 d ustęp 5 b (nowy) (dyrektywa 2003/87/WE)

5b. Na podstawie doświadczeń okresu 2010-

2012 Komisja przedstawi wniosek dotyczący części zezwoleń na emisję, którą lotnictwo ma prawo nabywać na wtórnym rynku szerszych systemów praw do emisji.

Uzasadnienie

Zgodnie z pkt. 28 rezolucji Parlamentu Europejskiego (lipiec 2006) sektor lotniczy nie może nadmiernie przenosić swoich działań na ogólny rynek praw do emisji i dostępu do towarzyszących mechanizmów wdrażania „ze szkodą dla mniej chronionych sektorów”.

Poprawka 12

ARTYKUŁ 1 PUNKT 6

Artykuł 11a ustęp 1 a akapit 2 a (nowy) (Dyrektywa 2003/87/WE)

Udział poświadczonych redukcji emisji (CER) lub jednostek redukcji emisji (ERU) wykorzystywanych w związku z działalnością lotniczą jest poddawany przeglądowi jednocześnie z ich stosowaniem w innych sektorach jako część przeglądu ETS.

Uzasadnienie

Jak w przypadku wszystkich sektorów, konieczność dokonywania przeglądu wykorzystywania CER lub ERU przez lotnictwo będzie częścią uzgodnień dotyczących okresu po roku 2012.

Poprawka 13

ZAŁĄCZNIK PUNKT 1 LITERA B)

Załącznik I ustęp 2 akapit 2 (Dyrektywa 2003/87/WE)

„W 2011 r. działalność lotnicza obejmuje jedynie loty, które zarówno rozpoczynają się jak i kończą się w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu. Od dnia 1 stycznia 2012 r. obejmuje ona wszystkie loty, które kończą się lub rozpoczynają w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu.”

„Od dnia 1 stycznia 2010 r. do działalności lotniczej zostają włączone wszystkie loty, które kończą się lub rozpoczynają w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu.”

Uzasadnienie

W celu zagwarantowania równych szans loty międzynarodowe powinny być objęte systemem

od początku jego obowiązywania, a data rozpoczęcia powinna być ustalona na rok 2010.

Poprawka 14
ZAŁĄCZNIK PUNKT 1 C)
Załącznik I tabela (dyrektywa 2003/87/WE)

Lotnictwo

Loty, które kończą się lub rozpoczynają w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu.

Działalność ta nie obejmuje:

a) lotów wykonywanych wyłącznie w celu przewozu, w czasie wypełnienia oficjalnej misji, panującego monarchy i członków jego najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządów i ministrów wchodzących w skład rządów, w przypadku gdy jest to zaznaczone w odpowiednim polu planu lotu;

b) lotów wojskowych wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne, lotów służby celnej oraz służb policyjnych, lotów poszukiwawczych i ratowniczych zatwierdzonych przez odpowiedni właściwy organ;

c) wszelkich lotów wykonywanych wyłącznie na mocy przepisów dotyczących lotów z widocznością, określonych w załączniku 2 Konwencji w sprawie międzynarodowego lotnictwa cywilnego z 1944 r.;

d) lotów kończących się w porcie lotniczym, z którego rozpoczął się lot, podczas których nie odbyło się międzylądowanie;

e) lotów szkoleniowych wykonywanych wyłącznie w celu uzyskania licencji lub uprawnień do pilotowania określonej klasy samolotów w przypadku załogi pilotów, jeżeli jest to potwierdzone odpowiednią adnotacją w planie lotu, pod warunkiem, że lot nie jest wykorzystywany do przewozu

Lotnictwo

Loty, które kończą się lub rozpoczynają w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu.

Działalność ta nie obejmuje:

b) lotów wojskowych wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne ***w ramach misji międzynarodowej***, lotów służby celnej oraz służb policyjnych, lotów poszukiwawczych, ratowniczych i ***zwalczających pożary*** zatwierdzonych przez odpowiedni właściwy organ;

***pasażerów i/lub ładunku albo do
przebazowania bądź rozprowadzania
statków powietrznych;***

f) lotów wykonywanych wyłącznie w celu sprawdzenia lub testowania urządzeń wykorzystywanych lub przeznaczonych do wykorzystania jako urządzenia pomocnicze w naziemnej nawigacji lotniczej, za wyjątkiem lotów wykonywanych w przez dany statek powietrzny celu przebazowania; oraz

g) lotów wykonywanych przez statek powietrzny o certyfikowanej maksymalnej masie startowej poniżej 5 700 kg.

f) lotów wykonywanych wyłącznie w celu sprawdzenia lub testowania urządzeń wykorzystywanych lub przeznaczonych do wykorzystania jako urządzenia pomocnicze w naziemnej nawigacji lotniczej, za wyjątkiem lotów wykonywanych w przez dany statek powietrzny celu przebazowania; oraz

g) lotów wykonywanych przez statek powietrzny o certyfikowanej maksymalnej masie startowej poniżej 5 700 kg.

Uzasadnienie

Władze publiczne muszą dawać przykład i nie korzystać z odstępstw w tej dziedzinie. Loty wewnętrzne również przyczyniają się do efektu cieplarnianego. Zwolnienie wymienione w lit. g) wystarczy do wykluczenia z systemu lotów takich jak chrzest powietrzny, loty z widocznością, loty sportowe, turystyczne lub kartograficzne itp. W przypadku takich lotów, organizowanych zazwyczaj przez niewielkie towarzystwa lotnicze lub prywatnych użytkowników-właścicieli, dużo łatwiejsze do stosowania będzie opodatkowanie paliwa.

PROCEDURA

Tytuł	Zmiana dyrektywy 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie
Odsyłacze	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa	ENVI
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ECON 1.2.2007
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Alain Lipietz 13.2.2007
Rozpatrzenie w komisji	27.6.2007 10.9.2007
Data przyjęcia	11.9.2007
Wynik głosowania końcowego	+ : 37 - : 0 0 : 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Mariela Velichkova Baeva, Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Manuel António dos Santos, Christian Ehler, Jonathan Evans, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Piiia-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Christoph Konrad, Kurt Joachim Lauk, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Antolín Sánchez Presedo, Olle Schmidt, Peter Skinner, Ieke van den Burg, Sahra Wagenknecht
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jorgo Chatzimarkakis, Harald Ettl, Ján Hudacký, Werner Langen, Alain Lipietz, Thomas Mann, Maria Petre, Poul Nyrup Rasmussen, Charles Tannock
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Íñigo Méndez de Vigo