



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

2013/0344(COD)

24.1.2014

OPINIA

Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego
i Bezpieczeństwa Żywności

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))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Eija-Riitta Korhola

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Kontekst ogólny

Zmiana klimatu to problem globalny, który należy rozwiązać także na poziomie globalnym. Włączenie lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) było decyzją podjętą ze względu na mały postęp w działaniach ICAO; decyzja ta w chwili jej podejmowania wydawała się słuszna. Miała ona stanowić przykład do naśladowania, który zachęciłby społeczność międzynarodową do opracowania prawdziwie globalnego rozwiązania. Wiele państw planowało już w tym czasie środki rynkowe (MBM), jednak globalne porozumienie zdawało się nadal odległe. Niemniej jednak po przyjęciu unijnego systemu ETS w lotnictwie, objęcie przepisami UE przewoźników państw trzecich stało się natychmiast tematem budzącym wielki niepokój i szybko przyniosło widoczne skutki. Od początku 2012 r. w trakcie wdrażania EU ETS w lotnictwie państwa członkowskie i ich linie lotnicze narażone były na działania odwetowe ze strony państw trzecich, które w dużym stopniu osłabiły konkurencyjność i potencjał wzrostu linii lotniczych. W związku z tym i ze względu na wyraźną niechęć państw trzecich do współpracy i zapewnienia zgodności z EU ETS Unia Europejska musiała „wstrzymać zegar” – od tego momentu decyzja ta okazała się prawidłowa i słuszna.

Aktualna sytuacja

W opinii sprawozdawczynie istnieje kilka powodów, dla których należy umożliwić swobodną realizację działań ICAO, nie usiłując jednocześnie w dalszym ciągu narzucać wewnętrznego prawodawstwa UE państwom trzecim, co nie tylko zagroziłoby samym działaniom ICAO, lecz także naraziłoby państwa członkowskie i linie lotnicze UE na dalsze działania odwetowe i spory handlowe. Po pierwsze, decyzje dotyczące globalnego środka rynkowego zostały podjęte, a proces ten jest w trakcie realizacji; ICAO to jedyny organ, który może wypracować rozwiązanie globalne. Po drugie, mechanizm globalny jest wyraźnie i czynnie wspierany po raz pierwszy także poza UE, przy zaangażowaniu głównych graczy. Po trzecie, wszystkie zainteresowane strony, w tym linie lotnicze i przemysł lotniczy, wspierają to globalne rozwiązanie, które nigdy wcześniej nie było tak bliskie osiągnięcia. Państwa są gotowe, bardziej zaangażowane i chętne do porozumienia niż miało to miejsce dotychczas. Ponadto propozycja UE dotycząca przestrzeni powietrznej została odrzucona przez ICAO.

Wniosek

Sprawozdawczynie uważa, że w związku z powyższym UE musi być aktywnym podmiotem działającym na rzecz wspierania globalnego porozumienia, a nie podmiotem kontynuującym działania jednostronne, które spowodują jedynie cofnięcie procesu. Unia Europejska musi unikać jakichkolwiek działań, które będą postrzegane przez naszych partnerów międzynarodowych jako niekonstruktywne i które utrudnią negocjacje ICAO. Wszelkie sprawozdania państw trzecich dotyczące tej propozycji wskazują na sytuację zupełnie odwrotną, w związku z czym sprawozdawczynie sugeruje, by nadal stosować strategię „wstrzymywania zegara” wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego aż do 2016 r. Dzięki zakresowi EU ETS Unia Europejska nadal pełniłaby także rolę przywódcy w początkowych działaniach na rzecz ograniczenia emisji pochodzących z lotnictwa. Nawet

jeśli UE ma wyłączne prawo do stanowienia prawa na własnym terytorium, sprawozdawczyni uważa, że nie jest to właściwa droga, jeśli chcemy znaleźć prawdziwe globalne rozwiązanie. Dyplomacja w dziedzinie klimatu oznacza, że każda zaangażowana strona musi być graczem zespołowym, dążącym do osiągnięcia wzajemnego celu przy wykorzystaniu wzajemnych środków. Ponadto, aby znaleźć globalne rozwiązanie, priorytety UE muszą zabezpieczać dobrą kondycję naszego przemysłu lotniczego, jego konkurencyjność oraz możliwości operacyjne w tym niezwykle konkurencyjnym obszarze.

Ze względu na wyżej wymienione powody sprawozdawczyni sugeruje, aby utrzymać przepisy wewnętrzne Europejskiego Obszaru Gospodarczego dotyczące „wstrzymania zegara” aż do zgromadzenia ogólnego ICAO w 2016 r. w celu opracowania prawdziwie globalnego rozwiązania, które będzie w pełni korzystne dla klimatu oraz wszystkich zaangażowanych podmiotów.

POPRAWKI

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

Poprawka 1

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

Poprawka

(1) Unia dąży do zawarcia przyszłego międzynarodowego porozumienia mającego na celu kontrolę emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa. Rozwój sytuacji na forach międzynarodowych i stanowiska na nich przyjmowane **będą brane pod uwagę**, a w szczególności **uwzględniona zostanie rezolucja zawierająca** skonsolidowane określenie polityk i praktyk ICAO w zakresie ochrony środowiska **przyjęta** na 38. sesji Zgromadzenia ICAO.

praktyk ICAO w zakresie ochrony środowiska *przyjętą* na 38. sesji Zgromadzenia ICAO.

Poprawka 2

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).

Uzasadnienie

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

Poprawka 3

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. Jeżeli międzynarodowy środek rynkowy nie zostanie uzgodniony na 39.

skreślony

Uzasadnienie

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

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) W celu ustalenia odsetka zweryfikowanych emisji dotyczących lotów

skreślony

do i z lotnisk w państwach trzecich, konieczna jest znajomość emisji z całego lotu. Emisje nieobjęte powyższym odsetkiem nie są jednak brane pod uwagę.

Poprawka 5

**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

Poprawka 6

**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

Poprawka 7

**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

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit pierwszy – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – akapit pierwszy – 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

Poprawka 10

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – 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

Poprawka 11

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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**

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

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.

członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile zapewniona jest przynajmniej taka dokładność, jaką gwarantuje takie narzędzie.

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 12

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – 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. Operator zostanie poinformowany i zaakceptuje wynik obliczeń dokonanych przez organ, a obliczenia emisji dokonane w takich okolicznościach uznaje się za zweryfikowane emisje operatora statków

skreślony

powietrznych do celów art. 11a, 12, 14 i 28a.

Poprawka 13

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Poprawka 14

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreślony

PROCEDURA

Tytuł	Zmiana dyrektywy 2003/87/WE ustanawiającej 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
Odsyłacze	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 24.10.2013
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 24.10.2013
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
Rozpatrzenie w komisji	16.12.2013
Data przyjęcia	23.1.2014
Wynik głosowania końcowego	+: 29 -: 22 0: 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Maria Badiá i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke