

Bruksela, 12 grudnia 2017 r.  
(OR. en)

15640/17

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2017/0017 (COD)

---

---

CODEC 2057  
CLIMA 348  
ENV 1059  
AVIATION 189  
MI 949  
IND 374  
ENER 509  
PE 103

#### NOTA INFORMACYJNA

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r.

– Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim  
(Strasburg, 11–14 grudnia)

---

#### I. WPROWADZENIE

Zgodnie z postanowieniami art. 294 TFUE i ze wspólną deklaracją w sprawie praktycznych zasad dotyczących stosowania procedury współdecyzji<sup>1</sup> Rada, Parlament Europejski i Komisja kilkakrotnie kontaktowały się ze sobą w sposób nieformalny, aby osiągnąć porozumienie w sprawie przedmiotowego dossier w pierwszym czytaniu i uniknąć w ten sposób drugiego czytania i procedury pojednawczej.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 145 z 30.6. 2007, s. 5.

W związku z tym sprawozdawczyni Julie GIRLING (ECR, UK) przedstawiła w imieniu Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności jedną poprawkę kompromisową (poprawka 48) do wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r. Poprawkę tę uzgodniono podczas wspomnianych nieformalnych kontaktów.

## II. GŁOSOWANIE

Podczas głosowania 12 grudnia 2017 r. zgromadzenie plenarne przyjęło poprawkę kompromisową (poprawka 48) do wniosku dotyczącego rozporządzenia. Podczas sesji plenarnej zatwierdzono także wspólne oświadczenie Parlamentu, Rady i Komisji. Zmieniony w ten sposób wniosek Komisji jest równoznaczny ze stanowiskiem Parlamentu w pierwszym czytaniu, które przedstawione jest w rezolucji ustawodawczej znajdującej się w załączniku do niniejszej noty<sup>2</sup>.

Stanowisko Parlamentu odzwierciedla wcześniejsze uzgodnienia między instytucjami. Rada powinna zatem być w stanie to stanowisko zatwierdzić.

Akt zostanie wówczas przyjęty w brzmieniu odpowiadającym stanowisku Parlamentu.

---

<sup>2</sup> Stanowisko Parlamentu przedstawione w rezolucji ustawodawczej zawiera oznaczenia zmian wprowadzonych poprawkami do wniosku Komisji. Tekst dodany do tekstu Komisji oznaczono ***pogrubieniem i kursywą***. Miejsca, w których tekst usunięto, oznaczono symbolem „■”.

**Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS): kontynuowanie obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowanie do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r. \*\*\*I**

**Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r. (COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0054),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0028/2017),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 31 maja 2017 r.<sup>3</sup>,
  - po konsultacji z Komitetem Regionów,
  - uwzględniając wstępne porozumienie zatwierdzone przez komisję przedmiotowo właściwą na podstawie art. 69f ust. 4 Regulaminu oraz przekazane pismem z dnia 27 października 2017 r. zobowiązanie przedstawiciela Rady do zatwierdzenia stanowiska Parlamentu, zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając art. 59 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 (A8-0258/2017),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu<sup>4</sup>;

---

<sup>3</sup> Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 75.

<sup>4</sup> Niniejsze stanowisko zastępuje poprawki przyjęte dnia 13 września 2017 r. (Teksty przyjęte, P8\_TA(2017)0338).

2. zatwierdza wspólne oświadczenie Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji załączone do niniejszej rezolucji;
3. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
4. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 grudnia 2017 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/... zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu utrzymania obecnych ograniczeń zakresu zastosowania w odniesieniu do działań lotniczych i w celu przygotowania wdrożenia globalnego środka rynkowego po 2021 r.**



PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>5</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>6</sup>,

---

<sup>5</sup> Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 75.

<sup>6</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2017 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) 21. Konferencja Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC) odbyła się w Paryżu w dniach 30 listopada – 12 grudnia 2015 r. Podczas tej konferencji przyjęto międzynarodowe porozumienie (zwane dalej „porozumieniem paryskim”) w celu wzmocnienia światowej reakcji na zmianę klimatu. W porozumieniu paryskim ustalono między innymi długoterminowy cel zgodny z dążeniem do utrzymania wzrostu temperatury globalnej na poziomie znacznie niższym niż 2°C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz do podejmowania wysiłków mających na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5°C powyżej poziomu przedindustrialnego. Porozumienie paryskie zostało zatwierdzone w imieniu Unii decyzją Rady (UE) 2016/1841<sup>7</sup>. Porozumienie paryskie weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Aby osiągnąć cele porozumienia, **konieczne będzie wniesienie wkładu przez wszystkie sektory; oraz** strony będą opracowywać, komunikować i utrzymywać kolejne wkłady ustalone na poziomie krajowym. **Zatem w celu redukcji emisji z lotnictwa międzynarodowego należy także podjąć działania za pośrednictwem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).**
- (2) **Ochrona środowiska stanowi jedno z najważniejszych wyzwań, przed którymi stoi Unia.** Celami środowiskowymi Unii, o których mowa w art. 191 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, są: zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska naturalnego; ochrona zdrowia ludzkiego; ostrożne i racjonalne wykorzystywanie zasobów naturalnych; oraz promowanie na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska, w szczególności zwalczania zmian klimatu.

---

<sup>7</sup> **Decyzja Rady (UE) 2016/1841 z dnia 5 października 2016 r. w sprawie zawarcia, w imieniu Unii Europejskiej, porozumienia paryskiego przyjętego na mocy Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 1).**

- (3) W dniach 23–24 października 2014 r. w swoich konkluzjach Rada Europejska wyznaczyła wiążący cel zakładający redukcję wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. w całej gospodarce o co najmniej 40 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. W dniu 6 marca 2015 r. Rada formalnie zatwierdziła ten wkład Unii i jej państw członkowskich jako zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład w ramach porozumienia paryskiego. W swoich konkluzjach z października 2014 r. Rada Europejska stwierdziła, że wyznaczony cel powinien zostać zrealizowany wspólnie przez Unię w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, przy redukcji w sektorach objętych i nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (zwanym dalej „systemem EU ETS”) w wysokości, odpowiednio, 43 % i 30 % do 2030 r. w porównaniu z 2005 r. Do takiej redukcji emisji powinny się przyczynić wszystkie sektory gospodarki. ***Komisja powinna ułatwić państwom członkowskim wymianę najlepszych praktyk oraz doświadczeń w sektorze mobilności niskoemisyjnej.***

- (4) *Sprawnie funkcjonujący, zreformowany system EU ETS ze wzmocnionym instrumentem służącym stabilizacji rynku będzie głównym europejskim instrumentem umożliwiającym osiągnięcie celu polegającego na 40-procentowej redukcji, o którym mowa w konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r., przy zastosowaniu po 2020 r. razem ze współczynnikiem liniowym oraz przydziałem bezpłatnych uprawnień. Odnosne przepisy powinny być spójne z celami Unii w dziedzinie klimatu i jej zobowiązaniami wynikającymi z porozumienia paryskiego. Udział uprawnień, które mają być rozdzielone w drodze sprzedaży aukcyjnej, należy wyrazić w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE<sup>8</sup> jako wartość procentową, tak aby wzmocnić pewność planowania w odniesieniu do decyzji inwestycyjnych, zwiększyć przejrzystość, zminimalizować ucieczkę emisji oraz uprościć cały system i ułatwić jego zrozumienie. W ramach regularnych działań sprawozdawczych, prowadzonych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013<sup>9</sup>, Komisja powinna również ocenić wynik dialogu pomocniczego prowadzonego w 2018 r. Przepisy dyrektywy 2003/87/WE powinny podlegać przeglądom w świetle postępów międzynarodowych i wysiłków podejmowanych w celu realizacji założeń porozumienia paryskiego, w tym w świetle pierwszego globalnego przeglądu w 2023 r. i następnych globalnych przeglądów przeprowadzanych co pięć lat w celu dostarczenia informacji na potrzeby kolejnych wkładów ustalanych na poziomie krajowym.*

---

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylające decyzję nr 280/2004/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13).

- (5) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia postępu w wypracowaniu międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia wpływu gazów cieplarnianych emitowanych przez sektor lotnictwa, a od 2008 r. stosują przepisy mające na celu zmniejszenie wpływu działań lotniczych na zmianę klimatu poprzez system EU ETS, który funkcjonuje od 2005 r. W *wyroku z dnia 21 grudnia 2011 r.*<sup>10</sup> **Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł, że włączenie – zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE<sup>11</sup> – działań lotniczych do systemu EU ETS nie narusza prawa międzynarodowego.** W celu ułatwienia postępów w pracach ICAO, Unia dwukrotnie przyjęła ograniczone w czasie odstępstwa od systemu EU ETS, tak aby obowiązki przestrzegania wymogów dotyczyły jedynie emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), przy zapewnieniu, że operatorzy statków powietrznych będą równo traktowani na trasach niezależnie od tego, gdzie mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS, które ustanowiono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 421/2014<sup>12</sup>, obowiązki przestrzegania wymogów zostały ograniczone do lotów wewnątrz EOG wykonanych w latach 2013–2016; w ramach tego odstępstwa przewidziano także możliwość dokonania – po przeprowadzeniu przeglądu określonego w tym rozporządzeniu – zmian zakresu zastosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG, począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r.

---

<sup>10</sup> *Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in. przeciwko Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.*

<sup>11</sup> **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 3).**

<sup>12</sup> **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 421/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. zmieniające 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 (Dz.U. L 129 z 30.4.2014, s. 1).**

- (6) *Prace ICAO nad środkiem rynkowym dotyczącym emisji z lotnictwa międzynarodowego to jeden z elementów "pakietu środków" służących osiągnięciu ambitnego celu, jakim jest zerowy przyrost emisji dwutlenku węgla po 2020 r.; uzupełnieniem tych prac powinny być postępy w zakresie zarządzania ruchem lotniczym i technologii napędów. Stały rozwój strategii i programów badawczych będzie miał zasadnicze znaczenie dla innowacji technologicznych i ulepszeń operacyjnych, które pozwolą nie tylko na osiągnięcie celu zerowego przyrostu emisji dwutlenku węgla po 2020 r., ale również na zapewnienie redukcji bezwzględnych wartości emisji w całym sektorze.*
- (7) *Na poziomie Unii przyjęto szereg środków, aby zapobiec fragmentacji europejskiej przestrzeni powietrznej w celu usprawnienia przepływu ruchu lotniczego i kontroli korzystania z przestrzeni powietrznej, a tym samym doprowadzenia do redukcji emisji. Państwa członkowskie zobowiązały się do wdrożenia idei jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, uwzględniając to, że w najbliższych latach oczekiwane natężenie ruchu lotniczego będzie rosło. W celu osiągnięcia postępów w zarządzaniu ruchem lotniczym należy przyspieszyć wdrażanie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji - wspólne przedsięwzięcie SESAR . Inne środki, takie jak wykorzystanie GNSS do celów nawigacji satelitarnej, wspólne inicjatywy technologiczne, takie jak „Czyste niebo I” i „Czyste niebo II”, oraz unijne programy badawcze, takie jak „Horyzont 2020” i zastępujące go programy, również przyczynią się do poprawy wydajności i redukcji emisji pochodzących z lotnictwa.*

- (8) W świetle rezolucji przyjętej na 39. sesji Zgromadzenia ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego po 2021 r., mającego na celu kompensowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego przekraczających poziom z 2020 r., na 2018 r. zaplanowano przyjęcie norm i zalecanych metod postępowania ICAO (zwanymi dalej „SARP”) w celu uzupełnienia tej rezolucji i wdrożenia globalnego systemu. Jednakże ostateczne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym system rejestrów. W tym kontekście w *celu wsparcia tempa działań w ICAO i ułatwienia uruchomienia systemu ICAO* należy – z zastrzeżeniem, że podlega to przeglądowi – przedłużyć *do dnia 31 grudnia 2023 r.* obecnie obowiązujące odstępstwo dotyczące obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, *tak aby umożliwić zebranie doświadczeń niezbędnych do wdrażania* systemu ICAO. W związku z przedłużeniem obowiązywania odstępstwa liczba uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych bezpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna *pozostać* proporcjonalna do ograniczenia obowiązku umorzenia uprawnień. *Od dnia 1 stycznia 2021 r. liczba uprawnień przyznawanych operatorom statków powietrznych powinna zmniejszać się co roku według liniowego współczynnika redukcji mającego zastosowanie do wszystkich pozostałych sektorów objętych systemem EU ETS z zastrzeżeniem, że podlega to przeglądowi w związku z wdrażaniem systemu ICAO. Przegląd zostanie przygotowany w pełnej zgodności z wytycznymi dotyczącymi lepszych uregulowań prawnych, z odpowiednimi konsultacjami ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym państwami członkowskimi. Uprawnienia nieprzydzielone ze specjalnej rezerwy powinny być nadal anulowane.*

- (9) *Dochody uzyskiwane ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień lub ich równowartość finansową należy przeznaczać na przeciwdziałanie zmianom klimatu w Unii i w państwach trzecich, między innymi na redukcję emisji gazów cieplarnianych, na przystosowywanie się do skutków zmian klimatu w Unii i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, na finansowanie badań i rozwoju w zakresie łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do nich, w tym w dziedzinie aeronautyki, transportu lotniczego i zrównoważonych alternatywnych paliw lotniczych, na redukcję emisji dzięki transportowi niskoemisyjnemu oraz na pokrywanie kosztów zarządzania systemem EU ETS. Państwa członkowskie, które przeznaczają te dochody na współfinansowanie badań i innowacji, powinny zwrócić szczególną uwagę na programy lub inicjatywy objęte dziewiątym programem ramowym w zakresie badań (zwanym dalej „9PR”). Dla spełnienia zobowiązań Unii podstawowe znaczenie ma zapewnianie przejrzystości w wykorzystywaniu dochodów uzyskiwanych ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień na mocy dyrektywy 2003/87/WE poprzez przedkładanie sprawozdań przez państwa członkowskie zgodnie z art. 17 rozporządzenia (UE) nr 525/2013.*

**(10) Należy chronić integralność środowiskową systemu EU ETS przed ryzykiem związanym z wygaśnięciem zobowiązań spoczywających na operatorach lotniczych i innych podmiotach podlegających regulacjom danego państwa członkowskiego. Dlatego uprawnienia wydane przez dane państwo członkowskie powinno się móc wykorzystać jedynie wtedy, gdy nie ma ryzyka, że zobowiązania do zwrócenia uprawnień do emisji wygasną, co skutkowałoby naruszeniem integralności środowiskowej systemu EU ETS. Należy zatem odpowiednio upoważnić Komisję do podejmowania środków niezbędnych do ochrony integralności środowiskowej systemu EU ETS. Takie środki powinny obowiązywać do momentu, gdy nie będą już konieczne ze względu na zmianę okoliczności.**

- (11) Biorąc pod uwagę, że kluczowe elementy globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego ustanowionego przez *uczestniczące w nim państwa i regiony, Komisja powinna regularnie przedkładać* Parlamentowi Europejskiemu i *Radzie sprawozdania z postępów w negocjacjach prowadzonych w ramach ICAO, a zwłaszcza w sprawie odnośnych instrumentów* przyjmowanych przez ICAO, w *tym SARP*, w sprawie działań podejmowanych przez państwa trzecie w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji w *latach 2021–2035, w sprawie wysiłków na rzecz ustanowienia ambitnych i wiążących środków służących osiągnięciu długoterminowego celu sektora lotnictwa w postaci zmniejszenia o połowę do 2050 r., emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lotnictwa w porównaniu z poziomem z 2005 r.* oraz w sprawie innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym i *aktów mających zastosowanie* (takich jak przepisy w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w sprawie rynków emisji i ich rozliczania). *Gdy będą już znane charakter i istota instrumentów ICAO, Komisja powinna przedstawić – z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem globalnego środka rynkowego ICAO – sprawozdanie, w którym* powinna rozważyć, jak wdrożyć te instrumenty do prawa unijnego w drodze przeglądu *dyrektywy 2003/87/WE*. Komisja powinna *także, w stosownych przypadkach*, rozważyć zasady mające zastosowanie do lotów wewnątrz EOG, . *W ten sposób Komisja powinna w swoim sprawozdaniu odzwierciedlić potrzebę zapewnienia spójności z prawem unijnym, w szczególności po to, aby uniknąć wszelkich zakłóceń konkurencji i zminimalizować wszelkie zbędne obciążenia administracyjne dla państw członkowskich i dla operatorów statków powietrznych.* Sprawozdaniu Komisji powinien towarzyszyć, w stosownym przypadku, wniosek skierowany do Parlamentu Europejskiego i Rady spójny z dążeniem do zapewnienia wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r.

**(12) Aby przygotować się do wdrożenia globalnego środka rynkowego ICAO, należy jak najwcześniej mieć do dyspozycji odpowiednie dane dotyczące emisji pochodzących z działań lotniczych. Emisje te powinny być monitorowane, raportowane i weryfikowane zgodnie z tymi samymi zasadami co zasady mające zastosowanie do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji pochodzących z działań lotniczych na mocy dyrektywy 2003/87/WE. Aby zatem uniknąć jakichkolwiek zakłóceń konkurencji, Komisja powinna przyjąć przepisy dotyczące monitorowania, raportowania i weryfikacji do celów wdrożenia globalnych środków rynkowych ICAO. Przepisy te powinny być spójne z zasadami zawartymi w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 14 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE, i powinny zapewniać, aby złożone sprawozdania dotyczące emisji zostały zweryfikowane zgodnie z zasadami i kryteriami weryfikacji, o których mowa w art. 15 tej dyrektywy. Przepisy te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą mającą zastosowanie do monitorowania, raportowania i weryfikacji na mocy dyrektywy 2003/87/WE.**

- (13) *Lotnictwo wpływa również na klimat przez uwalnianie na dużych wysokościach tlenków azotu, pary wodnej oraz cząsteczek siarki i sadzy, które według badań naukowych mogłyby wywołać znaczne skutki klimatyczne. Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu ocenił, że całkowity wpływ sektora lotnictwa jest obecnie dwa do czterech razy wyższy niż wpływ samych emisji dwutlenku węgla, za jakie sektor ten odpowiadał w przeszłości. W oczekiwaniu na postęp w nauce należy w największym możliwym stopniu zwrócić uwagę na wszystkie skutki wywoływane przez lotnictwo. W dyrektywie 2008/101/WE przewidziano, że w 2008 r. Komisja przedstawi wniosek dotyczący tlenków azotu. Mimo trudności technicznych i politycznych Komisja powinna przyspieszyć swoje prace w tym zakresie. Należy również wspierać badania dotyczące powstawania smug kondensacyjnych, ich przekształcania się w chmury pierzaste, łagodniejszych bezpośrednich skutków działania aerozoli siarczanowych i sadzy, jak również skutecznych środków łagodzących, w tym środków operacyjnych i technicznych.*
- (14) W ramach uproszczenia i w celu ograniczenia zadań administracyjnych *operatorzy statków powietrznych, których roczne emisje pochodzące z lotów wewnątrz EOG nie przekraczają 3000 ton CO<sub>2</sub>, powinni do weryfikacji swoich emisji korzystać z narzędzia dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji, zatwierdzonego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 606/2010<sup>13</sup>. Operatorzy statków powietrznych wykonujący niezarobkowe przewozy lotnicze i emitujący poniżej 1000 ton CO<sub>2</sub> rocznie powinni nadal być uznawani za operatorów spełniających wymogi dyrektywy 2003/87/WE przez kolejne 10 lat, w którym to okresie należy opracować środki umożliwiające wszystkim operatorom przyczynianie się do redukcji emisji w przyszłości.*

---

<sup>13</sup> **Rozporządzenie Komisji (UE) nr 606/2010 z dnia 9 lipca 2010 r. w sprawie zatwierdzenia uproszczonego narzędzia do szacowania zużycia paliwa przez operatorów statków powietrznych stanowiących niewielkie źródło emisji, opracowanego przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Dz.U. L 175 z 10.7.2010, s. 25).**

- (15) *Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie utrzymanie do dnia 31 grudnia 2023 r. obecnych ograniczeń zakresu zastosowania w odniesieniu do działań lotniczych i przygotowanie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.*
- (16) W związku z wyznaczonym na 30 kwietnia 2018 r. terminem zwrócenia uprawnień, o którym mowa w dyrektywie 2003/87/WE, zasadnicze znaczenie ma zapewnienie operatorom statków powietrznych i organom krajowym pewności prawa. Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (17) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Artykuł 1

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

(1) *w art. 3c dodaje się ust. 3a w brzmieniu:*

*„3a. Każdy przydział uprawnień w odniesieniu do działań lotniczych wykonywanych do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) dokonany po dniu 31 grudnia 2023 r. podlega przeglądowi, o którym mowa w art. 28b.”;*

(2) *art. 3d ust. 2 otrzymuje brzmienie:*

*„2. Od dnia 1 stycznia 2013 r. odsetek przydziałów rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej wynosi 15 %. W odniesieniu do systemu EU ETS i globalnego środka rynkowego opracowanego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Komisja przeprowadza badania dotyczące zdolności sektora lotnictwa do przenoszenia kosztów związanych z emisją CO<sub>2</sub> na klientów sektora. Badania te zawierają ocenę zdolności sektora lotnictwa do przenoszenia kosztów wymaganych jednostek emisji– w porównaniu ze zdolnością przemysłu i sektora energetycznego – a jej celem jest sformułowanie wniosku o zwiększenie odsetka przydziałów rozdzielanych w drodze sprzedaży aukcyjnej na podstawie przeglądu, o którym mowa w art. 28b ust. 2, przy uwzględnieniu analizy przenoszenia kosztów, dostosowania się do innych sektorów i konkurencyjności między różnymi rodzajami transportu.”;*

(3) *art. 3d ust. 4 otrzymuje brzmienie:*

*„4. Wszystkie dochody uzyskiwane ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień powinny być przeznaczane na przeciwdziałanie zmianom klimatu w Unii i w państwach trzecich, między innymi na redukcję emisji gazów cieplarnianych, przystosowywanie się do skutków zmiany klimatu w Unii i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, na finansowanie badań i rozwoju w zakresie łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do nich, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, na redukcję emisji dzięki transportowi niskoemisyjnemu oraz na pokrywanie kosztów zarządzania systemem EU ETS. Dochody z aukcji powinny być również przeznaczane na finansowanie wspólnych projektów mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych z sektora lotnictwa, takich jak europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji - wspólne przedsięwzięcie SESAR i wspólne inicjatywy technologiczne „Czyste niebo” oraz wszelkie inicjatywy umożliwiające szerokie wykorzystywanie GNSS do nawigacji satelitarnej i zdolności interoperacyjnych we wszystkich państwach członkowskich, w szczególności projektów doskonalących wspólną infrastrukturę żeglugi powietrznej, zapewnianie usług żeglugi powietrznej i korzystanie z przestrzeni powietrznej. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej mogą również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu. Państwa członkowskie, które przeznaczają te dochody na współfinansowanie badań i innowacji, zwracają szczególną uwagę na programy lub inicjatywy objęte dziewiątym programem ramowym w zakresie badań (zwanym dalej „9PR”). Dla spełnienia zobowiązań Unii podstawowe znaczenie ma przejrzystość wykorzystania dochodów uzyskiwanych ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień na mocy niniejszej dyrektywy.*

*Państwa członkowskie informują Komisję o działaniach podjętych na mocy akapitu pierwszego niniejszego ustępu.”;*

**(4) art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:**

*„3. W okresie przed dniem 31 grudnia 2020 r. państwa członkowskie będą zapewniać, aby do dnia 30 kwietnia każdego roku operatorzy każdej instalacji umarziali liczbę uprawnień innych niż uprawnienia wydane na mocy rozdziału II, odpowiadającą całkowitej liczbie emisji z tej instalacji wygenerowanych w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, oraz aby uprawnienia te zostały następnie usunięte. W okresie od dnia 1 stycznia 2021 r. państwa członkowskie zapewnią, aby do dnia 30 kwietnia każdego roku operatorzy każdej instalacji umarziali liczbę uprawnień odpowiadającą całkowitej liczbie emisji z tej instalacji wygenerowanych w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, oraz aby uprawnienia te zostały następnie usunięte, z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b.”;*

(5) w art. 12 przed ust. 3a dodaje się ustęp w brzmieniu:

*„3a. W razie konieczności i jak długo będzie to niezbędne w celu zachowania integralności środowiskowej systemu EU ETS, operatorzy lotniczy i inne podmioty w ramach systemu EU ETS nie będą mogli wykorzystywać uprawnień wydanych przez państwo członkowskie, wobec którego wygasły zobowiązania spoczywające na operatorach lotniczych i innych podmiotach. Akt prawny, o którym mowa w art. 19, obejmuje środki niezbędne w przypadkach, o których mowa w niniejszym ustępie.”;*

(6) w art. 28a wprowadza się następujące zmiany:

a) *tytuł otrzymuje brzmienie:*

*„Odstępstwa mające zastosowanie przed wdrożeniem globalnego środka rynkowego ICAO”;*

- b) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
- „a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia **2013 r. do dnia 31 grudnia 2023 r.** z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;
- b) wszystkich emisji pochodzących z lotów pomiędzy lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia **2013 do dnia 31 grudnia 2023 r.** z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b **■** .”;
- (ii) skreśla się lit. c);

c) ust. 2 **█** otrzymuje brzmienie:

„2. *Na zasadzie odstępstwa od art. 3e i 3f operatorzy statków powietrznych korzystający z odstępstw przewidzianych w ust. 1 lit. a) oraz b) niniejszego artykułu otrzymują co roku liczbę bezpłatnych uprawnień zmniejszoną proporcjonalnie do ograniczenia obowiązku umarzania uprawnień przewidzianego w tych literach.*

*Na zasadzie odstępstwa od art. 3f ust. 8 uprawnienia nieprzydzielone ze specjalnej rezerwy są anulowane.*

Od dnia 1 stycznia 2021 r. liczba uprawnień *przyznanych operatorom statków powietrznych* podlega zastosowaniu współczynnika liniowego, o którym mowa w art. 9, z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b.

*Jeżeli chodzi o działania w okresie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. państwa członkowskie publikują przed dniem 1 września 2018 r. liczbę uprawnień do emisji lotniczych przyznanych każdemu operatorowi statków powietrznych.”;*

**█**

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3 liczba uprawnień, które mają być zostać rozdzielone w drodze sprzedaży aukcyjnej przez każde państwo członkowskie w *odniesieniu do okresu* od dnia 1 stycznia 2013 r. *do dnia 31 grudnia 2023 r.*, zostanie zmniejszona, aby odpowiadała udziałowi przyznanych emisji lotniczych pochodzących z lotów, do których nie mają zastosowania odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu.”;

e) *ust. 6 otrzymuje brzmienie:*

„6. *Na zasadzie odstępstwa od art. 3g, 12, 15 i 18a, w przypadku gdy dany operator statków powietrznych generuje całkowite roczne emisje o wielkości nieprzekraczającej 25 000 ton CO<sub>2</sub> lub gdy dany operator statków powietrznych generuje całkowite roczne emisje z lotów innych niż te, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu, o wielkości nieprzekraczającej 3000 ton CO<sub>2</sub>, emisje te uznaje się za zweryfikowane, jeżeli określono je z wykorzystaniem narzędzia dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji, zatwierdzonego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 606/2010\* i wypełnionego przez Eurocontrol danymi pochodzącymi z jego mechanizmu wspierającego ETS. Państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile procedury te zapewniają przynajmniej taką dokładność, jaką gwarantuje narzędzie dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji.*

---

\* *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 606/2010 z dnia 9 lipca 2010 r. w sprawie zatwierdzenia uproszczonego narzędzia do szacowania zużycia paliwa przez operatorów statków powietrznych stanowiących niewielkie źródło emisji, opracowanego przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Dz.U. L 175 z 10.7.2010, s. 25).”;*

f) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Przepisy ust. 1 niniejszego artykułu mają zastosowanie do państw, z którymi zawarto porozumienia na mocy art. 25 lub 25a tylko zgodnie z warunkami takiego porozumienia.”;

g) *uchyla się ust. 8;*

(7) dodaje się art. 28b i 28c w brzmieniu:

„Artykuł 28b

Sprawozdanie i przegląd Komisji w sprawie wdrażania globalnego środka rynkowego ICAO

1. ***Przed dniem 1 stycznia 2019 r., a następnie w regularnych odstępach czasu*** Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i ***Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach prowadzonych w ICAO w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., a zwłaszcza w odniesieniu do: (i) odnośnych instrumentów ICAO, w tym norm i zaleconych metod postępowania; (ii) zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka rynkowego; (iii) tworzenia globalnego rejestru; (iv) krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r.; (v) konsekwencji zastrzeżeń zgłaszanych przez państwa trzecie; oraz (vi) innych postępów międzynarodowych i w sprawie instrumentów mających zastosowanie.***

***Zgodnie z globalnym przeglądem przewidzianym w UNFCCC Komisja przedkłada również sprawozdanie w sprawie środków służących osiągnięciu ambitnego długoterminowego celu sektora lotnictwa w postaci zmniejszenia o połowę, do 2050 r., emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lotnictwa w porównaniu z poziomem z 2005 r.***

2. *W terminie 12 miesięcy od przyjęcia przez ICAO odpowiednich instrumentów i zanim globalny środek rynkowy zostanie uruchomiony, Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym rozpatrzy sposoby wdrożenia tych instrumentów do prawa unijnego w drodze przeglądu niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu tym Komisja przeanalizuje też, w stosownym przypadku, przepisy mające zastosowanie w odniesieniu do lotów w obrębie EOG. Komisja zbada także założenia i ogólną integralność środowiskową globalnego środka rynkowego, w tym jego ogólny poziom założeń w odniesieniu do celów wynikających z porozumienia paryskiego, poziom uczestnictwa, wykonalność, przejrzystość, kary za nieprzestrzeganie wymogów, procedury umożliwiające udział społeczeństwa, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady dotyczące wykorzystania biopaliw. Ponadto w sprawozdaniu rozważy się, czy konieczny jest przegląd przepisów przyjętych na podstawie art. 28c ust. 2.*
3. Sprawozdaniu Komisji, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, będą towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski skierowane do Parlamentu Europejskiego i do Rady w celu zmiany, usunięcia, rozszerzenia lub zastąpienia odstępstw przewidzianych w art. 28a, które są spójne z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r., z myślą o zachowaniu integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu.

Artykuł 28c

Przepisy dotyczące monitorowania, raportowania i weryfikacji na potrzeby globalnego środka rynkowego

1. Komisja przyjmuje przepisy w celu odpowiedniego monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji na potrzeby wdrożenia globalnego środka rynkowego ICAO *na wszystkich trasach objętych tym środkiem*. Przepisy te opierają się na *odpowiednich instrumentach przyjętych przez ICAO, unikają wszelkiego zakłócenia konkurencji i są spójne z zasadami zawartymi w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 14 ust. 1, i zapewniają, aby złożone sprawozdania dotyczące emisji zostały zweryfikowane zgodnie z zasadami i kryteriami weryfikacji określonymi w art. 15.*
2. *Przepisy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, przyjmowane są zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 14 i 15.”;*

(8) *w art. 30 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

*„4a. Przed dniem 1 stycznia 2020 r. Komisja przedstawia zaktualizowaną analizę wpływu emisji lotniczych innych niż CO<sub>2</sub> oraz, której w stosownym przypadku towarzyszyć będzie, wniosek dotyczący najlepszych sposobów przeciwdziałania temu wpływowi.”;*

(9) w załączniku I lit. k) rok „2020” zastępuje się rokiem „2030”.

## Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w ...

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

## **ZAŁĄCZNIK DO REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ**

### **WSPÓLNE OŚWIADCZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY I KOMISJI:**

Wynik prac ICAO dotyczących wdrożenia globalnego środka rynkowego ma kluczowe znaczenie dla skuteczności tego środka oraz dla przyszłego wkładu sektora lotnictwa w realizację celów wynikających z porozumienia paryskiego. Ważne jest, by w pracach ICAO nadal uczestniczyły państwa członkowskie ICAO, operatorzy statków powietrznych oraz społeczeństwo obywatelskie. W tym kontekście ICAO będzie musiała działać całkowicie przejrzysto oraz terminowo informować wszystkie zainteresowane strony o postępach i decyzjach.

---