

## DYREKTYWY

## 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**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie <sup>(4)</sup> wprowadziła system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, w celu wspierania zmniejszania – w sposób opłacalny i skuteczny pod względem ekonomicznym – emisji gazów cieplarnianych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 175 z 27.7.2007, s. 47.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 305 z 15.12.2007, s. 15.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 listopada 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 kwietnia 2008 r. (Dz.U. C 122 E z 20.5.2008, s. 19) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 8 lipca 2008 r. Decyzja Rady z dnia 24 października 2008 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

(2) Ostatecznym celem Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych (konwencja „UNFCC”) w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE <sup>(5)</sup>, jest ustabilizowanie stężeń gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie, który zapobiegałby niebezpiecznej antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny.

(3) Na posiedzeniu w dniach 8 i 9 marca 2007 r. Rada Europejska podkreśliła, jak ogromne znaczenie ma osiągnięcie strategicznego celu ograniczenia globalnego wzrostu średnich temperatur do nie więcej niż 2 °C powyżej poziomu z epoki przedprzemysłowej. Z danych naukowych przedstawionych ostatnio przez Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) w czwartym sprawozdaniu z oceny jeszcze wyraźniej wynika, że negatywne skutki zmian klimatu stanowią coraz poważniejsze zagrożenie dla ekosystemów, produkcji żywności, osiągnięcia trwałego rozwoju, realizacji milenijnych celów rozwoju, a także dla zdrowia i bezpieczeństwa człowieka. Aby osiągnięcie celu dotyczącego 2 °C było możliwe, konieczne jest ustabilizowanie stężeń gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie około 450 części na milion objętościowo (ppmv) równoważnika CO<sub>2</sub>; w tym celu emisje gazów cieplarnianych powinny osiągnąć maksymalny poziom w ciągu następnych 10–15 lat, po czym do 2050 r. musi nastąpić znaczne globalne zmniejszenie emisji do co najmniej 50 % poniżej poziomu z 1990 r.

(4) Rada Europejska podkreśliła, że Unia Europejska zaangażowana jest w przekształcanie Europy w gospodarkę o wysoce zrationalizowanym wykorzystaniu energii i niskim poziomie emisji gazów cieplarnianych, i podjęła w imieniu UE stanowcze, niezależne zobowiązanie do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. do co najmniej 20 % poniżej poziomu z roku 1990, zanim zostanie zawarte globalne i kompleksowe porozumienie w sprawie okresu po 2012 r. Zgodnie z tym zobowiązaniem istotnym elementem jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 33 z 7.2.1994, s. 11.

- (5) Rada Europejska zaznaczyła, że UE jest zaangażowana w globalne i kompleksowe porozumienie w sprawie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych po 2012 r., które stanowić będzie skuteczną, racjonalną, sprawiedliwą i obejmującą konieczny zakres odpowiedź na wyzwania związane ze zmianami klimatu. Potwierdziła zmniejszenie przez UE do roku 2020 emisji gazów cieplarnianych o 30 % poniżej poziomu z roku 1990, co będzie wkładem UE w globalne i kompleksowe porozumienie dotyczące okresu po roku 2012, pod warunkiem że inne kraje rozwinięte zobowiążą się do porównywalnego obniżenia emisji, a bardziej zaawansowane gospodarczo kraje rozwijające się wniosą wkład na miarę swoich zobowiązań i możliwości. UE nadal prowadzi negocjacje dotyczącym ambitnego porozumienia międzynarodowego, które pozwoli osiągnąć cel zakładający ograniczenie do 2 °C wzrostu globalnych temperatur i które zostało wzmocnione w wyniku postępu na drodze do realizacji tego celu poczynionego na 13. Konferencji Stron UNFCCC, która odbyła się na Bali w grudniu 2007 r. UE dołoży starań, by zagwarantować włączenie do takiego globalnego porozumienia środków, których celem jest zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa; Komisja powinna w takim przypadku rozważyć, jakie poprawki do niniejszej dyrektywy są konieczne w związku z jej zastosowaniem do operatorów statków powietrznych.
- (6) W dniu 14 lutego 2007 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie zmian klimatycznych<sup>(1)</sup>, w której odwołał się do celu ograniczenia średniego światowego wzrostu temperatury do 2 °C powyżej poziomu sprzed industrializacji oraz wezwał UE do utrzymania wiodącej roli w negocjacjach mających na celu opracowanie międzynarodowych ram w sprawie zmian klimatycznych po 2012 r. oraz do utrzymania wysoce ambitnych celów w przyszłych dyskusjach z jej partnerami międzynarodowymi, a także podkreślił potrzebę podjęcia działań w celu zmniejszenia do 2020 r. całkowitej emisji we wszystkich krajach uprzemysłowionych o 30 % w porównaniu z poziomem emisji z 1990 r., aby osiągnąć poziom redukcji w granicach 60–80 % do 2050 r.
- (7) Konwencja UNFCCC wymaga od wszystkich stron opracowania oraz wdrożenia krajowych i – w odpowiednich przypadkach – regionalnych programów obejmujących środki mające na celu złagodzenie zmian klimatu.
- (8) Protokół z Kioto do konwencji UNFCCC, który został zatwierdzony w imieniu Wspólnoty decyzją Rady 2002/358/WE<sup>(2)</sup>, wymaga od krajów rozwiniętych dążenia do ograniczenia lub zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa, które nie są kontrolowane protokołem montrealiskim, w drodze współpracy z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (9) Wspólnota nie jest umawiającą się stroną konwencji chicagowskiej z 1944 r. w sprawie międzynarodowego lotnictwa cywilnego („konwencja z Chicago”), lecz wszystkie państwa członkowskie są umawiającymi się stronami tej konwencji i członkami ICAO. Państwa członkowskie nadal wspierają prowadzone wspólnie z innymi państwami należącymi do ICAO prace nad przygotowaniem środków, w tym nad przygotowaniem instrumentów rynkowych, mających niwelować wpływ lotnictwa na zmiany klimatu. Na szóstym posiedzeniu Komitetu ICAO ds. Lotnictwa i Ochrony Środowiska, które odbyło się w 2004 r., uzgodniono, że system handlu przydziałami emisji stworzony specjalnie dla lotnictwa, oparty na nowym instrumencie prawnym i funkcjonujący pod kierownictwem ICAO, nie wydaje się wystarczająco odpowiedni, aby go kontynuować. W związku z tym w rezolucji A 35-5 z 35. sesji Zgromadzenia ICAO, które zebrało się we wrześniu 2004 r., nie zaproponowano nowego instrumentu prawnego, lecz zatwierdzono otwarty handel przydziałami emisji i możliwość włączenia przez państwa emisji pochodzących z lotnictwa międzynarodowego do swoich systemów handlu przydziałami emisji. W dodatku L do rezolucji A36-22 wydanej na 36. sesji Zgromadzenia ICAO, która odbyła się we wrześniu 2007 r., wezwano umawiające się państwa, by nie stosowały systemu handlu przydziałami emisji do operatorów statków powietrznych pochodzących z innych umawiających się państw, chyba że czynią to na podstawie wzajemnych umów zawartych między tymi państwami. Przypominając, że w konwencji z Chicago wyraźnie uznano prawo każdej umawiającej się strony do stosowania, na zasadzie niedyskryminacji, własnych praw i regulacji do statków powietrznych ze wszystkich państw, państwa członkowskie Wspólnoty Europejskiej wraz z piętnastoma innymi państwami europejskimi zgłosiły zastrzeżenie do tej rezolucji i zastrzegły – na mocy konwencji z Chicago – prawo do wdrażania środków rynkowych i ich stosowania na zasadzie niedyskryminacji do wszystkich operatorów statków powietrznych ze wszystkich państw, którzy świadczą usługi lotnicze na trasach rozpoczynających się lub kończących na ich terytorium lub w ich granicach.
- (10) Szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego ustanowiony decyzją nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup> przewidywał, że Wspólnota określi i podejmie konkretne działania mające na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa, jeżeli żadne tego rodzaju działania nie zostanie uzgodnione w ramach ICAO przed 2002 r. W swoich konkluzjach z października 2002 r., grudnia 2003 r. i października 2004 r. Rada wielokrotnie wzywała Komisję do proponowania działań mających na celu ograniczenie wpływu międzynarodowego transportu lotniczego na zmiany klimatu.
- (11) Na poziomie państw członkowskich i na poziomie wspólnotowym we wszystkich sektorach gospodarki Wspólnoty należy stosować polityki i środki umożliwiające osiągnięcie niezbędnych, znacznych redukcji. Jeżeli wpływ lotnictwa na zmiany klimatu będzie nadal wzrastał w dotychczasowym tempie, redukcje osiągnięte w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu przez inne sektory zostaną w poważnym stopniu zniwelowane.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 287 E z 29.11.2007, s. 344.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 130 z 15.5.2002, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1.

- (12) W komunikacie z dnia 27 września 2005 r. do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów zatytułowanym „Ograniczenie wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne” Komisja przyjęła strategię ograniczania wpływu lotnictwa na klimat. W strategii zaproponowano – jako część kompleksowego pakietu środków – włączenie lotnictwa do wspólnotowego systemu handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych i przewidziano utworzenie – w ramach drugiego etapu Europejskiego programu zapobiegania zmianom klimatycznym – grupy roboczej do spraw lotnictwa z udziałem przedstawicieli wielu zainteresowanych stron, której zadaniem będzie przeanalizowanie sposobów włączenia lotnictwa do systemu wspólnotowego. W konkluzjach z dnia 2 grudnia 2005 r. Rada uznała, że z ekonomicznego punktu widzenia i z punktu widzenia ochrony środowiska włączenie lotnictwa do systemu wspólnotowego wydaje się być najlepszym rozwiązaniem, i wezwała Komisję do przedstawienia wniosku legislacyjnego przed końcem 2006 r. W rezolucji z dnia 4 lipca 2006 r. w sprawie ograniczenia wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne<sup>(1)</sup>, Parlament Europejski uznał, że handel przydziałami emisji może odegrać rolę jako część kompleksowego pakietu środków służących ograniczeniu wpływu lotnictwa na klimat, pod warunkiem że handel ten zostanie właściwie zaplanowany.
- (13) Kompleksowy pakiet środków powinien obejmować również środki operacyjne i technologiczne. Poprawa zarządzania ruchem lotniczym w ramach programów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej i SESAR mogłaby pomóc w zwiększeniu ogólnej wydajności paliwowej nawet o 12 %. Badania nad nowymi technologiami, w tym nad metodami poprawy wydajności paliwowej statków powietrznych, mogą w jeszcze większym stopniu ograniczyć emisje lotnicze.
- (14) Celem zmian w dyrektywie 2003/87/WE dokonanych przez niniejszą dyrektywę jest ograniczenie potencjalnego wpływu lotnictwa na zmiany klimatu przez włączenie emisji pochodzących z działań lotniczych do systemu wspólnotowego.
- (15) Operatorzy statków powietrznych mają najbardziej bezpośrednią kontrolę nad rodzajami eksploatowanych statków powietrznych oraz sposobami wykonywania lotów i dlatego powinni być odpowiedzialni za wypełnianie obowiązków nałożonych przez niniejszą dyrektywę, w tym obowiązku przygotowywania planu monitorowania i obowiązku monitorowania emisji oraz sporządzania sprawozdań na ich temat zgodnie z tym planem. Operator statku powietrznego może być identyfikowany za pomocą oznacznika ICAO lub każdego innego uznanego oznacznika stosowanego do identyfikacji lotu. Jeżeli tożsamość operatora statku powietrznego nie jest znana, za operatora statku powietrznego należy uznać właściciela statku powietrznego, chyba że udowodni on, że operatorem statku powietrznego jest inna osoba.
- (16) W celu uniknięcia zakłóceń konkurencji oraz poprawy skuteczności pod względem ochrony środowiska od roku 2012 system powinien obejmować emisje ze wszystkich lotów kończących się lub rozpoczynających na lotniskach we Wspólnocie.
- (17) Wspólnota i jej państwa członkowskie powinny nadal dążyć do osiągnięcia porozumienia w sprawie środków o charakterze globalnym, mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa. System wspólnotowy może służyć jako ogólnosiwiatowy model wykorzystania handlu przydziałami emisji. Wspólnota i jej państwa członkowskie powinny nadal utrzymywać kontakt ze stronami trzecimi podczas wdrażania niniejszej dyrektywy oraz zachęcać państwa trzecie do przyjmowania środków równoważnych. Jeżeli państwo trzecie przyjmie środki o skutkach dla środowiska co najmniej równoważnych ze skutkami niniejszej dyrektywy, mające na celu ograniczenie wpływu lotów kończących się we Wspólnocie na zmiany klimatu, Komisja – po zasięgnięciu opinii danego państwa – powinna rozważyć dostępne możliwości, dzięki którym zapewniona zostanie jak najlepsza interakcja między systemem wspólnotowym a środkami stosowanymi w tym państwie. Systemy handlu przydziałami emisji rozwijane w krajach trzecich zaczynają zapewniać optymalną interakcję z systemem wspólnotowym, jeżeli chodzi o uwzględnienie lotnictwa. Uzgodnienia dwustronne dotyczące powiązania systemu wspólnotowego z innymi systemami handlu przydziałami w celu utworzenia wspólnego systemu lub dotyczące uwzględniania środków równoważnych w celu uniknięcia dublowania się regulacji mogłyby stanowić krok ku porozumieniu światowemu. W przypadkach gdy takie dwustronne porozumienia zostały zawarte, Komisja może wprowadzić zmiany dotyczące rodzajów działalności lotniczej objętej systemem wspólnotowym, w tym istotne dostosowania w odniesieniu do łącznej liczby przydziałów wydanych operatorom statków powietrznych.
- (18) Zgodnie z zasadą lepszych uregulowań prawnych niektóre loty powinny zostać wyłączone z systemu wspólnotowego. Aby uniknąć dodatkowych nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych, operatorzy statków powietrznych wykonujący przez trzy kolejne czteromiesięczne okresy mniej niż 243 loty w jednym okresie powinni zostać wyłączeni z systemu wspólnotowego. Przyniosłoby to korzyści przedsiębiorstw lotniczym świadczącym ograniczone usługi w ramach zakresu zastosowania systemu wspólnotowego, w tym przedsiębiorstw lotniczym z krajów rozwijających się.
- (19) Lotnictwo ma wpływ na globalny klimat w związku z uwalnianiem ditlenku węgla, tlenków azotu, pary wodnej, cząsteczek siarki i sadzy. IPCC ustalił, że łączny wpływ lotnictwa na klimat jest obecnie od dwóch do

(<sup>1</sup>) Dz.U. C 303 E z 13.12.2006, s. 119.

czterech razy wyższy od skutków, jakie w poprzednich latach powodowane były przez emisje samego ditlenku węgla pochodzące z lotnictwa. Wyniki ostatnich badań przeprowadzonych we Wspólnocie wskazują, że łączny wpływ lotnictwa na klimat może być około dwa razy większy niż wpływ samego ditlenku węgla. Niemniej jednak w żadnym z tych szacunków nie bierze się pod uwagę w dużym stopniu nieokreślonego wpływu chmur cirrus. Zgodnie z art. 174 ust. 2 Traktatu polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska powinna opierać się na zasadzie ostrożności. W oczekiwaniu na wyniki badań naukowych skutkami powodowanymi przez lotnictwo należy zająć się w możliwie najszerszym zakresie. Emisje tlenków azotu zostaną uwzględnione w innym wniosku, który Komisja ma przedstawić w roku 2008. Należy wspierać badania nad powstawaniem smug kondensacyjnych i chmur cirrus oraz skuteczne środki łagodzące, w tym środki operacyjne i techniczne.

- (20) Aby uniknąć zakłóceń konkurencji, należy wyznaczyć zharmonizowaną metodę rozdzielania przydziałów umożliwiającą określenie łącznej liczby przydziałów, które należy wydać, oraz rozdział przydziałów pomiędzy operatorów statków powietrznych. Pewien odsetek przydziałów będzie rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej zgodnie z zasadami, które ma opracować Komisja. Należy stworzyć specjalną rezerwę przydziałów, po to by zapewnić dostęp do rynku nowym operatorom statków powietrznych i by wspierać operatorów statków powietrznych, którzy znacznie zwiększyli liczbę wykonywanych przez siebie tonokilometrów. Operatorzy statków powietrznych, którzy zaprzestali działalności, powinni być w dalszym ciągu brani pod uwagę przy rozdzielaniu przydziałów do końca okresu, w odniesieniu do którego nieodpłatne przydziały zostały już rozdzielone.
- (21) Pełna harmonizacja odsetka przydziałów wydawanych nieodpłatnie wszystkim operatorom statków powietrznych uczestniczącym w systemie wspólnotowym ma na celu zagwarantowanie operatorom statków powietrznych równych warunków w związku z tym, że każdy operator statków powietrznych będzie podlegać regulacjom jednego państwa członkowskiego w odniesieniu do wszystkich swoich operacji przeprowadzanych na terytorium UE, z tego terytorium i w jego granicach, a także postanowieniom o niedyskryminacji zawartym w dwustronnych umowach o usługach lotniczych podpisanych z państwami trzecimi.
- (22) Lotnictwo ma swój udział w ogólnym wpływie działalności człowieka na zmiany klimatu, a oddziaływanie emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze statków powietrznych na środowisko może zostać złagodzone dzięki środkom służącym przeciwdziałaniu zmianom klimatu w UE i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, oraz finansowaniu działań w zakresie badań i rozwoju dotyczących łagodzenia skutków i dostosowywania się do nich, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego. Decyzje w sprawach związanych z krajowymi wydatkami publicznymi należą do państw członkowskich, zgodnie z zasadą
- pomocniczości. Bez uszczerbku dla tego stanowiska dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej lub kwota równoważna powinny zostać wykorzystane – jeśli wymagają tego nadrzędne zasady budżetowe państw członkowskich, takie jak zasada jednolitości i zasada uniwersalności – do zmniejszenia skutków emisji gazów cieplarnianych, do dostosowania się do konsekwencji zmian klimatu w UE i państwach trzecich, do finansowania działań w zakresie badań i rozwoju dotyczących łagodzenia skutków i dostosowywania się do nich oraz do pokrywania kosztów administrowania systemem wspólnotowym. Dochody 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 oraz na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu i ułatwianie dostosowania się do skutków zmian klimatu w krajach rozwijających się. Przepisy niniejszej dyrektywy dotyczące wykorzystywania dochodów nie powinny przesądzać o jakiegokolwiek decyzji w sprawie wykorzystywania dochodów uzyskanych z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej w szerszym kontekście ogólnego przeglądu dyrektywy 2003/87/WE.
- (23) Komisja powinna być powiadamiana o przepisach dotyczących wykorzystywania wpływów ze sprzedaży aukcyjnej. Takie powiadomienie nie zwalnia państw członkowskich z przewidzianego w art. 88 ust. 3 Traktatu obowiązku informowania o określonych środkach krajowych. Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać wyniku jakichkolwiek przyszłych procedur dotyczących pomocy państwa, które mogą zostać rozpoczęte zgodnie z art. 87 i 88 Traktatu.
- (24) Aby zwiększyć opłacalność systemu wspólnotowego, operatorzy statków powietrznych powinni mieć możliwość wykorzystania poświadczonych redukcji emisji („CER”) i jednostek redukcji emisji („ERU”) z działań projektowych w celu wypełnienia obowiązku zwrócenia przydziałów w wysokości nieprzekraczającej zharmonizowanego limitu. Wykorzystanie CER i ERU powinno być zgodne z przedstawionymi w niniejszej dyrektywie kryteriami kwalifikowalności do korzystania z systemu handlu. Średnia określonych przez państwa członkowskie poziomów wykorzystania CER i ERU w pierwszym okresie realizacji zobowiązań wynikających z protokołu z Kioto wynosi około 15 %.
- (25) W konkluzjach Rady Europejskiej obradującej na posiedzeniu w Brukseli w dniach 13 i 14 marca 2008 r. uznano, że w globalnym kontekście konkurencyjnych rynków niebezpieczeństwo przenoszenia działalności do krajów, w których limity emisji ditlenku węgla są łagodniejsze, jest problemem, który wymaga pilnej analizy i rozwiązania w ramach nowej dyrektywy w sprawie systemu handlu przydziałami emisji, tak aby w przypadku fiaska negocjacji międzynarodowych można było przyjąć właściwe środki. Międzynarodowe porozumienie pozostaje najlepszym sposobem rozwiązania tego problemu.

- (26) Za każdego operatora statku powietrznego powinno być odpowiedzialne jedno państwo członkowskie, co pozwoli zmniejszyć obciążenia administracyjne nakładane na operatorów statków powietrznych. Na państwach członkowskich powinien spoczywać obowiązek zapewnienia, by operatorzy statków powietrznych, którym wydano licencję na prowadzenie działalności w tym państwie członkowskim, lub operatorzy statków powietrznych nieposiadający takiej licencji, lub operatorzy z państw trzecich, których emisje w roku bazowym można w znacznej części przypisać temu państwu członkowskiemu, spełniali wymogi niniejszej dyrektywy. W przypadku gdy operator statków powietrznych nie spełnia wymogów niniejszej dyrektywy i gdy zastosowanie innych środków egzekwowania przez administrujące państwo członkowskie nie doprowadziło do spełnienia tych wymogów, państwa członkowskie powinny działać solidarnie. Administrujące państwo członkowskie powinno zatem mieć możliwość zwrócenia się do Komisji o to, by podjęła ona jako środek ostateczny decyzję o nałożeniu zakazu prowadzenia operacji na poziomie Wspólnoty w odniesieniu do danego operatora statków powietrznych.
- (27) W celu zachowania integralności systemu rachunkowości stosowanego w ramach systemu wspólnotowego i w związku z tym, że emisje pochodzące z lotnictwa międzynarodowego nie są jeszcze objęte zobowiązaniami państw członkowskich wynikającymi z protokołu z Kioto, przydziały przyznane lotnictwu powinny być wykorzystywane jedynie do celów wypełnienia obowiązków zwracania przydziałów, którym operatorzy statków powietrznych podlegają na mocy niniejszej dyrektywy.
- (28) Dla zapewnienia równego traktowania operatorów statków powietrznych państwa członkowskie powinny stosować ujednoczone zasady administrowania podlegającymi im operatorami statków powietrznych zgodnie ze szczegółowymi wytycznymi, które zostaną opracowane przez Komisję.
- (29) W celu zagwarantowania integralności systemu wspólnotowego z punktu widzenia ochrony środowiska jednostki zwrócone przez operatorów statków powietrznych powinny być wliczane jedynie w związku z celami w zakresie zmniejszania emisji gazów cieplarnianych obejmującymi te emisje.
- (30) Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) może posiadać informacje, które mogłyby pomóc państwom członkowskim lub Komisji w wywiązaniu się z obowiązków nałożonych przez niniejszą dyrektywę.
- (31) Przepisy regulujące funkcjonowanie systemu wspólnotowego w zakresie monitorowania, składania sprawozdań i weryfikacji emisji oraz w zakresie sankcji stosowanych wobec operatorów powinny mieć również zastosowanie do operatorów statków powietrznych.
- (32) Komisja powinna dokonywać przeglądu funkcjonowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działań lotniczych, korzystając z doświadczeń nabytych podczas jej stosowania, a następnie powinna składać sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (33) Podczas przeglądu funkcjonowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działań lotniczych należy brać pod uwagę strukturalną zależność od lotnictwa w państwach, które nie mają odpowiednich i porównywalnych alternatywnych sposobów transportu, a zatem są w dużym stopniu zależne od transportu lotniczego, i w których sektor turystyki ma duży udział w produkcie krajowym brutto. W związku z wykonywaniem niniejszej dyrektywy szczególną uwagę należy zwrócić na łagodzenie, a nawet eliminowanie wszelkich problemów związanych z dostępnością i konkurencją, występujących w regionach najbardziej oddalonych Wspólnoty, określonych w art. 299 ust. 2 Traktatu oraz problemów dotyczących zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.
- (34) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r.; jej pełne przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.
- (35) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy należy przyjmować zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(1)</sup>.
- (36) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjmowania środków dotyczących sprzedaży aukcyjnej tych przydziałów, które nie muszą być wydawane nieodpłatnie, do przyjmowania szczegółowych przepisów w sprawie specjalnej rezerwy dla niektórych operatorów statków powietrznych oraz w sprawie procedur dotyczących wniosków skierowanych do Komisji o to, by podjęła decyzję o nałożeniu zakazu prowadzenia operacji na operatora statków powietrznych, oraz do wprowadzania zmian do wykazu działań lotniczych zamieszczonego w załączniku I, w przypadku gdy państwo trzecie wprowadza środki służące zmniejszeniu wpływu lotnictwa na zmiany klimatu. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, muszą być one przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (37) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą być osiągnięte w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, a z uwagi na skalę i skutki proponowanego działania lepsze ich osiągnięcie jest możliwe na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (38) Zgodnie z pkt 34 porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>(2)</sup> zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, na własne potrzeby oraz w interesie Wspólnoty, własnych tabel ilustrujących w możliwie najszerszym zakresie korelację między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji oraz do podania ich do publicznej wiadomości.

(1) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

(2) Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

(39) Dyrektywa 2003/87/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona,

wykonujących działania lotnicze wymienione w załączniku I.”;

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

4) po art. 3 dodaje się rozdział w brzmieniu:

#### Artykuł 1

### Zmiany do dyrektywy 2003/87/WE

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

1) przed art. 1 dodaje się tytuł w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ I

**PRZEPISY OGÓLNE”;**

2) w art. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego w Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) litera b) otrzymuje brzmienie:

„b) »emisje« oznaczają uwolnienie gazów cieplarnianych do powietrza ze źródła znajdującego się w jakiegokolwiek instalacji lub uwolnienie ze statku powietrznego wykonującego działania lotnicze wymienione w załączniku I gazów określonych dla tego działania;”;

b) dodaje się litery w brzmieniu:

„o) »operator statków powietrznych« oznacza osobę, która eksploatuje statek powietrzny w czasie wykonywania działania lotniczego wymienionego w załączniku I, lub właściciela statku powietrznego, w przypadku gdy wspomniana osoba nie jest znana lub nie została wskazana przez właściciela statku powietrznego;

p) »operator wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze« oznacza operatora, który za wynagrodzeniem świadczy regularne i nieregularne usługi transportu lotniczego dla ludności w zakresie przewozu pasażerów, ładunków lub poczty;

q) »administrujące państwo członkowskie« oznacza państwo członkowskie odpowiedzialne za administrowanie systemem wspólnotowym w odniesieniu do operatora statków powietrznych zgodnie z art. 18a;

r) »przypisane emisje lotnicze« oznaczają emisje pochodzące ze wszystkich lotów wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I, a mianowicie lotów rozpoczynających się na lotnisku znajdującym się na terytorium jednego z państw członkowskich i lotów z państwa trzeciego kończących się na takim lotnisku;

s) »historyczne emisje lotnicze« oznaczają średnią rocznych emisji w latach kalendarzowych: 2004, 2005 i 2006, pochodzących ze statków powietrznych

„ROZDZIAŁ II

**LOTNICTWO**

Artykuł 3a

**Zakres zastosowania**

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do rozdzielania i wydawania przydziałów w odniesieniu do działań lotniczych wymienionych w załączniku I.

Artykuł 3b

**Działania lotnicze**

Do dnia 2 sierpnia 2009 r. Komisja opracowuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 23 ust. 2, wytyczne w sprawie szczegółowej interpretacji działań lotniczych wymienionych w załączniku I.

Artykuł 3c

**Łączna liczba przydziałów emisji dla lotnictwa**

1. Łączna liczba przydziałów emisji, które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych na okres od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r., odpowiada 97 % historycznych emisji lotniczych.

2. Łączna liczba przydziałów, które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych na okres, o którym mowa w art. 11 ust. 2, rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2013 r. i – w przypadku gdy po przeglądzie, o którym mowa w art. 30 ust. 4, nie zostaną wprowadzone żadne zmiany – na każdy następny okres, odpowiada 95 % historycznych emisji lotniczych pomnożonym przez liczbę lat w danym okresie.

Odsetek ten może zostać zmieniony w ramach ogólnego przeglądu niniejszej dyrektywy.

3. Zgodnie z art. 30 ust. 4 Komisja dokonuje przeglądu łącznej liczby przydziałów, które mają zostać przyznane operatorom statków powietrznych.

4. Do dnia 2 sierpnia 2009 r. Komisja podejmie decyzję w sprawie historycznych emisji lotniczych na podstawie najlepszych dostępnych danych, obejmujących dane szacunkowe oparte na informacjach o rzeczywistym ruchu lotniczym. Decyzja ta jest rozpatrywana przez komitet, o którym mowa w art. 23 ust. 1.

Artykuł 3d

**Metoda rozdzielania przydziałów dla lotnictwa w drodze sprzedaży aukcyjnej**

1. W okresie, o którym mowa w art. 3c ust. 1, 15 % przydziałów rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

2. Od dnia 1 stycznia 2013 r. odsetek przydziałów rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej wynosi 15 %. Ten odsetek może zostać zwiększony w ramach ogólnego przeglądu niniejszej dyrektywy.

3. Przyjmuje się rozporządzenie zawierające szczegółowe przepisy regulujące rozdzielanie przez państwa członkowskie w drodze sprzedaży aukcyjnej przydziałów, które nie muszą zostać wydane nieodpłatnie zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu lub art. 3f ust. 8. Liczba przydziałów, które mają zostać rozdzielone w drodze sprzedaży aukcyjnej w każdym okresie przez każde państwo członkowskie, jest proporcjonalna do udziału tego państwa w łącznej ilości przypisanych emisji lotniczych dla wszystkich państw członkowskich na dany rok odniesienia, wykazanych w sprawozdaniu składanym zgodnie z art. 14 ust. 3 i zweryfikowanym zgodnie z art. 15. Dla okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 1, rokiem odniesienia jest rok 2010, a dla każdego następnego okresu, o którym mowa w art. 3c, rokiem odniesienia jest rok kalendarzowy kończący się 24 miesiące przed początkiem okresu, do którego odnosi się rozdzielanie w drodze sprzedaży aukcyjnej.

Rozporządzenie to, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 23 ust. 3.

4. Do państw członkowskich należy określenie, w jaki sposób wykorzystane zostaną dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej. Dochody te powinny być wykorzystane do przeciwdziałania zmianom klimatu w UE i w państwach trzecich, między innymi na środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, do dokonania dostosowań z myślą o skutkach zmian klimatu w UE i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, do finansowania badań i rozwoju w zakresie łagodzenia i dostosowań, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, do ograniczenia emisji poprzez transport niskoemisyjny, i na pokrycie kosztów administrowania systemem wspólnotowym. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej powinny również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu.

Państwa członkowskie informują Komisję o działaniach podjętych na mocy niniejszego ustępu.

5. Dostarczenie Komisji informacji na podstawie niniejszej dyrektywy nie zwalnia państw członkowskich z obowiązku informowania określonego w art. 88 ust. 3 Traktatu.

#### Artykuł 3e

#### Rozdzielanie i wydawanie przydziałów operatorom statków powietrznych

1. Na każdy okres, o którym mowa w art. 3c, każdy operator statku powietrznego może ubiegać się

o przyznanie przydziałów, które mają być rozdzielane nieodpłatnie. Z wnioskiem można wystąpić do właściwego organu w administrującym państwie członkowskim, przedstawiając zweryfikowane dane dotyczące tonokilometrów odnoszące się do działań lotniczych wymienionych w załączniku I wykonywanych przez tego operatora statku powietrznego w monitorowanym roku. Do celów niniejszego artykułu monitorowany rok to rok kalendarzowy kończący się dwadzieścia cztery miesiące przed początkiem okresu, którego dotyczy wniosek, zgodnie z załącznikami IV i V lub rok 2010 w odniesieniu do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 1. Wniosek składa się na co najmniej dwadzieścia jeden miesięcy przed początkiem okresu, którego dotyczy wniosek, lub do dnia 31 marca 2011 r. w odniesieniu do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 1.

2. Co najmniej osiemnaście miesięcy przed początkiem okresu, którego dotyczy wniosek, lub do dnia 30 czerwca 2011 r. w odniesieniu do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 1, państwa członkowskie przedkładają Komisji wnioski otrzymane na mocy ust. 1.

3. Co najmniej piętnaście miesięcy przed początkiem każdego okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 2, lub do dnia 30 września 2011 r. w odniesieniu do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 1, Komisja oblicza i podejmuje decyzję określającą:

- a) łączną liczbę przydziałów, które mają zostać rozdzielone na ten okres zgodnie z art. 3c;
- b) liczbę przydziałów, które mają zostać rozdzielone w tym okresie w drodze sprzedaży aukcyjnej, zgodnie z art. 3d;
- c) liczbę przydziałów stanowiących w tym okresie specjalną rezerwę dla operatorów statków powietrznych, zgodnie z art. 3f ust. 1;
- d) liczbę przydziałów, które mają zostać przyznane w tym okresie nieodpłatnie, przez odjęcie liczby przydziałów, o której mowa w lit. b) i c), od łącznej liczby przydziałów ustalonej zgodnie z lit. a); oraz
- e) wzorzec porównawczy, który ma być wykorzystywany przy nieodpłatnym przyznawaniu przydziałów operatorom statków powietrznych, których wnioski zostały przedłożone Komisji zgodnie z ust. 2.

Wzorzec porównawczy, o którym mowa w lit. e), wyrażony liczbą przydziałów na tonokilometr, wylicza się poprzez podzielenie liczby przydziałów, o których mowa w lit. d), przez sumę tonokilometrów podanych we wnioskach przedłożonych Komisji zgodnie z art. 2.

4. W terminie trzech miesięcy od dnia podjęcia przez Komisję decyzji na mocy ust. 3 każde administrujące państwo członkowskie oblicza i publikuje:

- a) łączną liczbę przydziałów przyznanych na dany okres każdemu operatorowi statków powietrznych, którego wniosek państwo to przedłożyło Komisji zgodnie z ust. 2, obliczoną przez pomnożenie liczby tonokilometrów podanych we wniosku przez wartość wzorca porównawczego, o której mowa w ust. 3 lit. e); oraz
- b) liczbę przydziałów przyznanych każdemu operatorowi statków powietrznych na każdy rok, którą określa się przez podzielenie łącznej liczby przyznanych temu operatorowi przydziałów na dany okres, obliczonych zgodnie z lit. a), przez liczbę lat w okresie, w którym ten operator statków powietrznych wykonuje działania lotnicze wymienione w załączniku I.

5. Do dnia 28 lutego 2012 r. i do dnia 28 lutego każdego następnego roku właściwy organ administrującego państwa członkowskiego wydaje każdemu operatorowi statków powietrznych taką liczbę przydziałów, jaka została przyznana temu operatorowi statków powietrznych na dany rok zgodnie z niniejszym artykułem lub art. 3f.

#### Artykuł 3f

#### Specjalna rezerwa dla niektórych operatorów statków powietrznych

1. W każdym okresie, o którym mowa w art. 3c ust. 2, 3 % łącznej liczby przydziałów, które mają zostać rozdzielone, przeznaczają się do specjalnej rezerwy przeznaczonej dla operatorów statków powietrznych:

- a) rozpoczynających wykonywanie działania lotniczego objętego załącznikiem I po roku monitorowania, którego dotyczyła liczba tonokilometrów przedstawiona zgodnie z art. 3e ust. 1 odnosząca się do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 2; lub
- b) w przypadku których liczba tonokilometrów rośnie średnio o ponad 18 % rocznie między rokiem monitorowania, którego dotyczyła liczba tonokilometrów przedstawiona zgodnie z art. 3e ust. 1 odnosząca się do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 2, a drugim rokiem kalendarzowym tego okresu;

oraz których działanie zgodnie z lit. a) lub dodatkowe działanie zgodnie z lit. b) nie jest w całości ani w części kontynuacją działania lotniczego wykonywanego uprzednio przez innego operatora statków powietrznych.

2. Operator statków lotniczych, uprawniony zgodnie z ust. 1, może ubiegać się o nieodpłatne przyznanie przydziałów ze specjalnej rezerwy przez złożenie wniosku do właściwego organu swojego administrującego państwa członkowskiego. Wniosek składa się do dnia 30 czerwca

w trzecim roku okresu określonego w art. 3c ust. 2, którego dotyczy wniosek.

Operatorowi statków lotniczych przyznaje się zgodnie z ust. 1 lit. b) nie więcej niż 1 000 000 przydziałów.

3. Wniosek na mocy ust. 2:

a) zawiera zweryfikowaną liczbę tonokilometrów zgodnie z załącznikiem IV i V, odnoszącą się do działań lotniczych wymienionych w załączniku I, wykonywanych przez operatora statków powietrznych w drugim roku kalendarzowym okresu określonego w art. 3c ust. 2, którego dotyczy wniosek;

b) zawiera dowody na to, że kryteria kwalifikowalności przewidziane w ust. 1 zostały spełnione; oraz

c) w przypadku gdy operatorzy statków powietrznych są objęci ust. 1 lit. b) – zawiera informację o:

(i) wzroście odsetka tonokilometrów wykonanych między rokiem monitorowania, którego dotyczyła liczba tonokilometrów przedstawiona zgodnie z art. 3e ust. 1, odnosząca się do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 2, a drugim rokiem kalendarzowym tego okresu;

(ii) całkowitym wzroście liczby tonokilometrów wykonanych przez tego operatora statków powietrznych między rokiem monitorowania, którego dotyczyła liczba tonokilometrów przedstawiona zgodnie z art. 3e ust. 1, odnosząca się do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 2, a drugim rokiem kalendarzowym tego okresu; oraz

(iii) całkowitym wzroście liczby tonokilometrów wykonanych przez tego operatora statków powietrznych między rokiem, którego dotyczyła liczba tonokilometrów przedstawiona zgodnie z art. 3e ust. 1, odnosząca się do okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 2, a drugim rokiem kalendarzowym tego okresu, który to wzrost przewyższa odsetek określony w ust. 1 lit. b).

4. Nie później niż 6 miesięcy od ostatecznej daty składania wniosków określonej w ust. 2 państwa członkowskie przedkładają Komisji wnioski otrzymane na mocy tego ustępu.

5. Nie później niż 12 miesięcy od ostatecznej daty składania wniosków określonej w ust. 2 Komisja decyduje o wzorcu porównawczym, który ma zostać wykorzystany przy nieodpłatnym przyznawaniu przydziałów operatorom statków powietrznych, których wnioski zostały przedłożone Komisji zgodnie z ust. 4.



Z zastrzeżeniem ust. 6, wzorzec porównawczy jest obliczany poprzez podzielenie liczby przydziałów w specjalnej rezerwie przez:

- a) liczbę tonokilometrów dla operatorów statków powietrznych objętych ust. 1 lit. a) zawartą we wnioskach przedłożonych Komisji zgodnie z ust. 3 lit. a) i ust. 4; oraz
- b) całkowity wzrost liczby tonokilometrów przewyższający odsetek określony w ust. 1 lit. b) dla operatorów statków powietrznych objętych ust. 1 lit. b), który wskazano we wnioskach przedłożonych Komisji zgodnie z ust. 3 lit. c) ppkt (iii) i ust. 4.

6. Wzorzec porównawczy, o którym mowa w ust. 5, nie może powodować, by roczny przydział na tonokilometr był większy niż roczny przydział na tonokilometr dla operatora statków lotniczych przyznany zgodnie z art. 3e ust. 4.

7. W terminie trzech miesięcy od dnia podjęcia przez Komisję decyzji na mocy ust. 5 każde administrujące państwo członkowskie oblicza i publikuje:

- a) liczbę przydziałów przyznanych ze specjalnej rezerwy każdemu operatorowi statków powietrznych, którego wniosek państwo to przedłożyło Komisji zgodnie z ust. 4. Liczba ta zostaje obliczona przez pomnożenie wzorca porównawczego, o którym mowa w ust. 5, przez:

(i) w przypadku gdy operator statków powietrznych jest objęty ust. 1 lit. a) – liczbę tonokilometrów wskazaną we wniosku przedłożonym Komisji zgodnie z ust. 3 lit. a) i ust. 4;

(ii) w przypadku gdy operator statków powietrznych jest objęty ust. 1 lit. b) – całkowity wzrost liczby tonokilometrów przekraczający odsetek, o którym mowa w ust. 1 lit. b), wskazany we wniosku przedłożonym Komisji zgodnie z ust. 3 lit. c) ppkt (iii) i ust. 4; oraz

- b) liczbę przydziałów dla każdego operatora statków powietrznych na każdy rok, którą określa się poprzez podzielenie liczby przydziałów tego operatora przyznanych zgodnie z lit. a) przez liczbę pełnych lat kalendarzowych pozostających do końca okresu, określonego w art. 3c ust. 2, którego dotyczy liczba przydziałów.

8. Państwa członkowskie rozdzielają w drodze sprzedaży aukcyjnej wszystkie nieprzyznane przydziały ze specjalnej rezerwy.

9. Komisja może ustanowić szczegółowe zasady działania specjalnej rezerwy na mocy niniejszego artykułu, w tym dotyczące oceny zgodności z kryteriami kwalifikowalności przewidzianymi w ust. 1. Środki te, mające na

celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 23 ust. 3.

#### Artykuł 3g

#### **Plany dotyczące monitorowania i składania sprawozdań**

Administrujące państwo członkowskie zapewnia, by każdy operator statków powietrznych przedkładał właściwemu organowi w tym państwie członkowskim plan dotyczący monitorowania, określający środki służące monitorowaniu emisji i danych dotyczących tonokilometrów i składaniu sprawozdań na ten temat do celów wniosku przewidzianego w art. 3e, a także by takie plany były zatwierdzane przez właściwy organ zgodnie z wytycznymi przyjętymi na mocy art. 14.”;

- 5) dodaje się tytuł i artykuł w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ III

#### **INSTALACJE STACJONARNE**

#### Artykuł 3h

#### **Zakres zastosowania**

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pozwoleń na emisję gazów cieplarnianych i do rozdzielania i wydawania przydziałów w odniesieniu do działań wymienionych w załączniku I innych niż działania lotnicze.”;

- 6) artykuł 6 ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) zobowiązanie do poddania przydziałów, innych niż przydziały wydane na mocy rozdziału II, odpowiadające całkowitej ilości emisji z instalacji w każdym roku kalendarzowym, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, w okresie czterech miesięcy po zakończeniu tego roku.”;

- 7) po art. 11 dodaje się tytuł w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ IV

#### **PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO LOTNICTWA I INSTALACJI STACJONARNYCH”;**

- 8) w art. 11a dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. W okresie, o którym mowa w art. 3c ust. 1, operatorzy statków powietrznych mogą wykorzystywać CER i ERU do 15 % liczby przydziałów, które należy zwrócić zgodnie z art. 12 ust. 2a.

W kolejnych okresach wysokość odsetka CER i ERU, który może być wykorzystany w odniesieniu do działalności lotniczej, zostaje poddana przeglądowi w ramach ogólnego przeglądu niniejszej dyrektywy, z uwzględnieniem zmian w międzynarodowym systemie rozwiązań dotyczących zmian klimatu.

Komisja publikuje informacje o tym odsetku co najmniej sześć miesięcy przed początkiem każdego okresu, o którym mowa w art. 3c.”;

9) w art. 11b ust. 2 termin „instalacje” zastępuje się terminem „działania”;

10) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 po wyrazie „celów” dodaje się wyrazy „wypełnienia zobowiązań operatorów statków powietrznych na podstawie ust. 2a lub”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Administrujące państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 30 kwietnia każdego roku każdy operator statków powietrznych zwracał liczbę przydziałów odpowiadającą całkowitej ilości emisji wytworzonych w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, pochodzących z działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje ten operator statków powietrznych, zweryfikowanej zgodnie z art. 15. Państwa członkowskie zapewniają, aby przydziały zwrócone zgodnie z niniejszym ustępem zostały następnie anulowane.”;

c) ustęp 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 30 kwietnia każdego roku operatorzy każdego urzędu zwracali liczbę przydziałów innych niż przydziały wydane na mocy rozdziału II, odpowiadającą całkowitej ilości emisji z urzędzeń w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, oraz aby były one następnie anulowane.”;

11) w art. 13 ust. 3 wyrazy „art. 12 ust. 3” zastępuje się wyrazami „art. 12 ust. 2a lub 3”;

12) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 zdanie pierwsze:

(i) po wyrazach „tych czynności” dodaje się wyrazy „oraz danych dotyczących tonokilometrów do celów wniosku przewidzianego w art. 3e lub 3f”;

(ii) skreśla się wyrazy „do dnia 30 września 2003 r.”; oraz

b) ustęp 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie zapewniają, by każdy operator lub operator statków powietrznych składał właściwemu organowi sprawozdanie dotyczące emisji z urzędzeń w trakcie każdego roku kalendarzowego lub – od dnia 1 stycznia 2010 r. – emisji ze statku powietrznego, który ten operator eksploatuje po zakończeniu tego roku zgodnie z wytycznymi.”;

13) artykuł 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

### Weryfikacja

Państwa członkowskie zapewniają, by sprawozdania przedłożone przez operatorów i operatorów statków powietrznych na podstawie art. 14 ust. 3 były weryfikowane zgodnie z kryteriami wymienionymi w załączniku V i we wszelkich szczegółowych przepisach przyjętych przez Komisję zgodnie z niniejszym artykułem oraz by był o nich powiadamiany właściwy organ.

Państwa członkowskie zapewniają, by operatorzy i operatorzy statków powietrznych, których sprawozdania nie zostały zweryfikowane jako zadowalające zgodnie z kryteriami ustalonymi w załączniku V i we wszelkich szczegółowych przepisach przyjętych przez Komisję zgodnie z niniejszym artykułem do dnia 31 marca każdego roku w odniesieniu do emisji w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, nie mogli dokonywać dalszych przeniesień przydziałów, do momentu aż sprawozdanie od tego operatora zostanie zweryfikowane jako zadowalające.

Komisja może przyjąć szczegółowe przepisy dotyczące weryfikacji sprawozdań składanych przez operatorów statków powietrznych na podstawie art. 14 ust. 3 i wniosków na mocy art. 3e i 3f, w tym weryfikacji procedur stosowanych przez weryfikatorów, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 23 ust. 2.”;

14) w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „najpóźniej do dnia 31 grudnia 2003 r.”;

b) ustępy 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Państwa członkowskie zapewniają opublikowanie nazw (nazwisk) operatorów i operatorów statków powietrznych naruszających wymogi przekazania wystarczającej ilości przydziałów na mocy niniejszej dyrektywy.

3. Państwa członkowskie zapewniają, by każdy operator lub operator statków powietrznych, który nie przekazuje wystarczających przydziałów do dnia 30 kwietnia każdego roku w celu objęcia jego emisji w trakcie roku poprzedniego, był odpowiedzialny za opłacenie kary za przekroczenie emisji. Kary za przekroczenie emisji wynoszą 100 EUR za każdą wyemitowaną tonę równoważnika ditlenku węgla, w odniesieniu do której operator nie przekazał przydziału. Płatności kary za przekroczenie emisji nie uwalniają operatora od obowiązku przekazania ilości przydziałów równych temu przekroczeniu emisji przy przekazywaniu przydziałów w odniesieniu do następnego roku kalendarzowego.”;

c) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„5. W przypadku gdy operator statków powietrznych nie spełnia wymogów niniejszej dyrektywy i gdy zastosowanie innych środków egzekwowania nie doprowadziło do spełnienia tych wymogów, jego administrujące państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o to, by podjęła decyzję o nałożeniu zakazu prowadzenia operacji w odniesieniu do danego operatora statków powietrznych.

6. Wszelkie wnioski przedkładane przez administrujące państwo członkowskie zgodnie z ust. 5 zawierają:

- a) dowody na to, że dany operator statków powietrznych nie wypełnił swoich zobowiązań wynikających z niniejszej dyrektywy;
- b) szczegóły podjętych przez dane państwo członkowskie działań mających na celu egzekwowanie prawa;
- c) uzasadnienie nałożenia zakazu prowadzenia operacji na szczeblu Wspólnoty; oraz
- d) zalecenie dotyczące zakresu zastosowania zakazu prowadzenia operacji na szczeblu Wspólnoty i wszelkich warunków, które powinny mieć zastosowanie.

7. W przypadku gdy do Komisji zostają skierowane wnioski takie jak te, o których mowa w ust. 5, informuje ona o tym pozostałe państwa członkowskie za pośrednictwem ich przedstawicieli w Komitecie, o którym mowa w art. 23 ust. 1, zgodnie z regulaminem komitetu.

8. Przyjęcie decyzji na wniosek zgodnie z ust. 5 poprzedzają – jeżeli jest to właściwe i możliwe do wykonania – konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad danym operatorem statków

powietrznych. Jeżeli jest to możliwe, Komisja i państwa członkowskie przeprowadzają konsultacje wspólnie.

9. W przypadku gdy Komisja rozważy podjęcie decyzji na wniosek zgodnie z ust. 5, ujawnia ona danemu operatorowi statków powietrznych najważniejsze fakty i argumenty stanowiące podstawę takiej decyzji. Danemu operatorowi statków powietrznych przysądza się możliwość przedstawienia Komisji pisemnych uwag w terminie 10 dni od daty ujawnienia faktów i argumentów.

10. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja może zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 23 ust. 2, przyjąć decyzję o nałożeniu na danego operatora statków powietrznych zakazu prowadzenia operacji.

11. Każde państwo członkowskie wykonuje na swoim terytorium decyzje przyjęte na podstawie ust. 10. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich środkach podjętych w celu wdrożenia takich decyzji.

12. W odpowiednich przypadkach ustanawia się szczegółowe zasady odnoszące się do procedur, o których mowa w niniejszym artykule. Środki takie, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 23 ust. 3.”.

15) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 18a

#### **Administrujące państwo członkowskie**

1. Administrującym państwem członkowskim dla operatora statków powietrznych jest:

a) w przypadku operatora statków powietrznych posiadającego ważną licencję na prowadzenie działalności, przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (\*) – państwo członkowskie, które przyznało licencję na prowadzenie działalności temu operatorowi statków powietrznych; oraz

b) we wszystkich innych przypadkach – państwo członkowskie z największą szacunkową ilością przypisanych emisji pochodzących z lotów wykonywanych przez tego operatora statków powietrznych w roku bazowym.

2. Jeżeli w dwóch pierwszych latach któregośkolwiek okresu, o którym mowa w art. 3c, żadna z przypisanych emisji lotniczych pochodzących z lotów wykonanych przez operatora statków powietrznych podlegającego przepisom ust. 1b niniejszego artykułu nie zostaje przypisana jego administrującemu państwu członkowskiemu, operator statków powietrznych zostaje przeniesiony do innego administrującego państwa członkowskiego. Nowym administrującym państwem członkowskim jest państwo członkowskie z największą szacunkową ilością przypisanych emisji lotniczych pochodzących z lotów wykonywanych przez tego operatora statków powietrznych w dwóch pierwszych latach poprzedniego okresu.

3. Na podstawie najlepszych dostępnych informacji Komisja:

- a) przed dniem 1 lutego 2009 r. opublikuje wykaz operatorów statków powietrznych, którzy w dniu 1 stycznia 2006 r. lub po tym dniu wykonywali działania lotnicze wymienione w załączniku I, w którym wskazuje administrujące państwo członkowskie dla każdego operatora statków powietrznych zgodnie z ust. 1; oraz
- b) przed dniem 1 lutego każdego następnego roku aktualizuje wykaz w celu uwzględnienia operatorów statków powietrznych, którzy po tym czasie wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I.

4. Komisja może, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 23 ust. 2, opracować wytyczne w sprawie administrowania operatorami statków powietrznych przez administrujące państwa członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą.

5. Do celów ust. 1, w odniesieniu do operatora statku powietrznego, który rozpoczął działalność we Wspólnocie po dniu 1 stycznia 2006 r., „rok bazowy” oznacza pierwszy rok kalendarzowy działalności; we wszystkich innych przypadkach oznacza rok kalendarzowy rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2006 r.

Artykuł 18b

#### **Pomoc Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żelugi Powietrznej (Eurocontrol)**

W celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 3c ust. 4 i art. 18a Komisja może zwrócić się o pomoc do Eurocontrolu lub innej właściwej organizacji i może w tym celu zawierać wszelkie odpowiednie umowy z tymi organizacjami.

(\*) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1.”;

16) w art. 19 ust. 3. wprowadza się następujące zmiany:

- a) ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie to przewiduje również przepisy dotyczące wykorzystania i identyfikacji CER i ERU w systemie wspólnotowym oraz monitorowania poziomu takiego wykorzystania i przepisy mające na celu uwzględnienie włączenia działań lotniczych do systemu wspólnotowego.”;

b) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Rozporządzenie w sprawie standaryzowanego i zabezpieczonego systemu rejestrów gwarantuje, że przydziały, CER i ERU, zwrócone przez operatorów statków powietrznych, zostają przekazane na konta wycofania państw członkowskich w pierwszym okresie realizacji zobowiązań wynikających z protokołu z Kioto tylko w zakresie, w jakim te przydziały, CER i ERU odpowiadają emisjom uwzględnionym w łącznych danych wynikających z krajowych inwentaryzacji za ten okres przeprowadzonych przez państwa członkowskie.”;

17) w art. 23 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.”;

18) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 25a

#### **Środki państw trzecich mające na celu zmniejszenie wpływu lotnictwa na zmiany klimatu**

1. W przypadku gdy państwo trzecie przyjmuje środki mające na celu zmniejszenie wpływu lotów rozpoczynających się w tym państwie i kończących się we Wspólnocie na zmiany klimatu, Komisja, po przeprowadzeniu konsultacji z tym państwem trzecim i z państwami członkowskim w ramach komitetu, o którym mowa w art. 23 ust. 1, rozważa dostępne rozwiązania zapewniające optymalne wzajemne oddziaływanie na siebie systemu wspólnotowego i środków tego państwa.

W razie konieczności Komisja może przyjąć zmiany, tak by loty rozpoczynające się w danym państwie trzecim zostały wyłączone z działań lotniczych wymienionych w załączniku I lub by przewidzieć jakiegokolwiek inne zmiany w działaniach wymienionych w załączniku I wymagane zgodnie z umową, o której mowa w akapicie czwartym. Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 23 ust. 3.

Komisja może składać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wnioski w sprawie jakichkolwiek innych zmian do niniejszej dyrektywy.

Komisja w stosownych przypadkach może także wydawać Radzie zalecenia zgodnie z art. 300 ust. 1 Traktatu w celu rozpoczęcia negocjacji w sprawie zawarcia umowy z danym państwem trzecim.

2. Wspólnota i jej państwa członkowskie nadal dążą do osiągnięcia porozumienia w sprawie środków o charakterze globalnym, mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa. W świetle takiego porozumienia Komisja rozważy, czy zmiany do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do operatorów statków powietrznych są konieczne.”;

19) w art. 28 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) aby był odpowiedzialny za przekazywanie ilości przydziałów innych niż przydziały wydane na mocy rozdziału II, odpowiadających całkowitej emisji z instalacji w ramach przyznanego limitu, w drodze odstępstwa od art. 6 ust. 2 lit. e) i art. 12 ust. 3; oraz”;

b) ustęp 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zarządca podlega sankcjom mającym zastosowanie w odniesieniu do o naruszeń wymogów w celu przekazania wystarczających przydziałów innych niż przydziały wydane na mocy rozdziału II, aby objąć całkowitą ilość emisji z urządzeń w ramach przyznanego limitu, w drodze odstępstwa od art. 16 ust. 2, 3 oraz 4.”;

20) w art. 30 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Do dnia 1 grudnia 2014 r. Komisja na podstawie wyników monitorowania i na podstawie doświadczenia w stosowaniu niniejszej dyrektywy dokona przeglądu funkcjonowania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do działań lotniczych wymienionych w załączniku I i przedstawi odpowiednie wnioski Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, zgodnie z art. 251 Traktatu. Komisja weźmie pod uwagę w szczególności:

- a) konsekwencje niniejszej dyrektywy i jej wpływ na ogólne funkcjonowanie systemu wspólnotowego;
- b) funkcjonowanie rynku przydziałów emisji lotniczych, obejmujące w szczególności wszelkie możliwe zakłócenia rynku;
- c) skuteczność systemu wspólnotowego w zakresie ochrony środowiska, oraz zakres, w jakim łączna liczba przydziałów, które mają zostać przyznane operatorom statków powietrznych na mocy art. 3c, powinna zostać

zmniejszona zgodnie z ogólnymi celami UE w zakresie zmniejszania emisji;

- d) wpływ systemu wspólnotowego na sektor lotnictwa, w tym kwestie konkurencyjności, z uwzględnieniem szczególnego wpływu polityki w zakresie zmian klimatu wdrożonej w lotnictwie poza UE;
- e) dalsze stosowanie specjalnej rezerwy z uwzględnieniem możliwej zbieżności wskaźników wzrostu w całym sektorze;
- f) wpływ systemu wspólnotowego na strukturalną zależność od transportu lotniczego na wyspach, w regionach zamkniętych, w regionach peryferyjnych i w najbardziej oddalonych regionach Wspólnoty;
- g) czy należy włączyć system *gateway*, tak by umożliwić handel przydziałami pomiędzy operatorami statków powietrznych i operatorami instalacji przy jednoczesnym zapewnieniu, by żadne transakcje nie powodowały transferu netto przydziałów od operatorów statków powietrznych do operatorów instalacji;
- h) skutki związane z wartościami progowymi wykluczenia określonymi w załączniku I, jeśli chodzi o maksymalną certyfikowaną masę startową oraz roczną liczbę lotów wykonywanych przez operatora statków powietrznych;
- i) skutki zwolnienia z systemu wspólnotowego niektórych lotów wykonywanych w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nałożonych zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 2408/92 dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (\*);
- j) rozwój, a także potencjał przyszłego rozwoju w zakresie sprawności lotnictwa, zwłaszcza postępy w realizacji celu Rady Doradczej ds. Badań nad Aeronautyką w Europie (ACARE), jakim jest opracowanie i wykazanie skuteczności technologii zdolnych obniżyć zużycie paliwa do 50 % do 2020 r., a także to, czy konieczne są dalsze środki zmierzające do podniesienia sprawności;
- k) rozwój w zakresie naukowego zrozumienia wpływu powodowanych przez lotnictwo smug kondensacyjnych i cirrusów na zmiany klimatyczne z myślą o zaproponowaniu skutecznych środków łagodzących.

Komisja składa następnie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(\*) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8.”;

21) po art. 30 dodaje się tytuł w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ V

**PRZEPISY KOŃCOWE”;**

22) w załącznikach I, IV i V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 2*

### **Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż dnia 2 lutego 2010 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie

objętej niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tym państwa członkowskie.

*Artykuł 3*

### **Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 4*

### **Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 19 listopada 2008 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

H.-G. PÖTTERING

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

J.-P. JOUYET

*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, IV i V do dyrektywy 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

**„KATEGORIE DZIAŁAŃ, DO KTÓRYCH ZASTOSOWANIE MA NINIEJSZA DYREKTYWA”;**

b) w ust. 2 przed tabelą dodaje się akapit w brzmieniu:

„Od dnia 1 stycznia 2012 r. obejmuje to wszystkie loty, które kończą się lub rozpoczynają na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu.”;

c) dodaje się następującą kategorię działań:

„Lotnictwo

Loty, które rozpoczynają się lub kończą na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu.

Ditlenek węgla

Działania te nie obejmują:

- a) lotów wykonywanych wyłącznie w celu przewozu – podczas oficjalnej misji – panującego monarchy i członków jego najbliższej rodziny, szefów państw, szefów rządów i ministrów wchodzących w skład rządów innego państwa niż państwo członkowskie, w przypadku gdy jest to potwierdzone w odpowiednim polu planu lotu;
- b) lotów wojskowych wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne, lotów służby celnej i policji;
- c) lotów związanych z działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi, lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, lotów z pomocą humanitarną i lotów służb ratownictwa medycznego, na które zezwolił odpowiedni właściwy organ;
- d) wszelkich lotów wykonywanych wyłącznie na mocy przepisów dotyczących lotów z widocznością, określonych w załączniku 2 do konwencji z Chicago;
- e) lotów kończących się na lotnisku, z którego wystartował statek powietrzny, wykonywanych bez międzylądowania;
- f) lotów szkoleniowych wykonywanych wyłącznie w celu uzyskania licencji lub uzyskania uprawnień w przypadku członków załogi lotniczej, jeżeli jest to potwierdzone odpowiednią adnotacją w planie lotu, pod warunkiem że lot nie jest wykorzystywany do przewozu pasażerów ani ładunku lub do przebazowania statku powietrznego;
- g) lotów wykonywanych wyłącznie w celu przeprowadzenia badań naukowych lub w celu sprawdzenia, przetestowania lub przeprowadzenia procesu certyfikacji statku powietrznego lub urządzenia zarówno pokładowego, jak i naziemnego;
- h) lotów wykonywanych przez statek powietrzny o maksymalnej certyfikowanej masie startowej poniżej 5 700 kg.
- i) lotów wykonywanych w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nałożonych zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 2408/92 na trasach w regionach najbardziej oddalonych określonych w art. 299 ust. 2 Traktatu lub na trasach, których oferowana wydajność nie przekracza 30 000 miejsc rocznie; oraz
- j) lotów, które w innym przypadku mieściłyby się w zakresie niniejszej kategorii działań, wykonywanych przez operatora wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze, który wykonuje:
  - mniej niż 243 loty w jednym okresie przez trzy kolejne czteromiesięczne okresy, albo
  - loty, których łączna roczna emisja wynosi mniej niż 10 000 ton.

Z zakresu niniejszej litery nie można wyłączyć lotów wykonywanych wyłącznie w celu przewozu, w czasie pełnienia oficjalnej misji, panującego monarchy i członków jego najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządów i ministrów, państw członkowskich.”;

2) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) po tytule załącznika dodaje się tytuł w brzmieniu:

**„CZĘŚĆ A – Monitorowanie i składanie sprawozdań w odniesieniu do emisji z instalacji stacjonarnych”;**

b) dodaje się część B w brzmieniu:

**„CZĘŚĆ B – Monitorowanie i składanie sprawozdań w odniesieniu do emisji pochodzących z działań lotniczych**

#### **Monitorowanie emisji ditlenku węgla**

Emisje monitoruje się za pomocą obliczeń. Emisje oblicza się za pomocą wzoru:

#### **Zużycie paliwa × współczynnik emisji**

Zużycie paliwa obejmuje paliwo zużyte przez dodatkową jednostkę napędową. Jeżeli to możliwe, stosuje się rzeczywiste zużycie paliwa dla każdego lotu; oblicza się je za pomocą następującego wzoru:

Ilość paliwa w zbiornikach statku powietrznego po zakończeniu uzupełniania zapasu dla danego lotu – ilość paliwa w zbiornikach paliwa po zakończeniu uzupełniania zapasu dla następnego lotu + zapas paliwa dla tego następnego lotu.

Jeżeli dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa nie są dostępne, w celu oszacowania zużycia paliwa na podstawie najlepszych dostępnych danych stosuje się metodę standardową.

Stosuje się standardowe współczynniki emisji określone przez IPCC, zaczerpnięte z wytycznych IPCC z 2006 r. (IPCC Inventory Guidelines) lub kolejnych uaktualnionych wersji tych wytycznych, chyba że współczynniki emisji dla danego działania, określone przez niezależne akredytowane laboratoria za pomocą akceptowanych metod analitycznych, są bardziej dokładne. Współczynnik emisji dla biomasy wynosi zero.

Dla każdego lotu i każdego rodzaju paliwa wykonuje się odrębne obliczenie.

#### **Składanie sprawozdań dotyczących emisji**

Każdy operator statków powietrznych w swoim sprawozdaniu przedkładanym na mocy art. 14 ust. 3 podaje następujące informacje:

A. Dane identyfikacyjne operatora statku powietrznego, w tym:

- nazwę operatora statku powietrznego,
- administrujące państwo członkowskie,
- adres, zawierający kod pocztowy oraz kraj, a także adres kontaktowy w administrującym państwie członkowskim, jeżeli jest inny,
- numery rejestracyjne statku powietrznego i typy statków powietrznych wykorzystywanych w okresie objętym sprawozdaniem do wykonywania działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje on jako operator statków powietrznych,
- numer certyfikatu przewoźnika lotniczego i licencji na prowadzenie działalności, na których podstawie wykonuje on jako operator statków powietrznych działania lotnicze wymienione w załączniku I, oraz organ, który wydał te dokumenty,
- adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby kontaktowej, oraz
- nazwę właściciela statku powietrznego.

B. Dla każdego rodzaju paliwa, dla którego oblicza się emisje:

- zużycie paliwa,
- współczynnik emisji,



- ogólną łączną ilość emisji ze wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem, wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje on jako operator statków powietrznych,
- łączną ilość emisji z:
  - wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje on jako operator statków powietrznych i które rozpoczęły się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego oraz zakończyły się na lotnisku zlokalizowanym na terytorium tego samego państwa członkowskiego,
  - wszystkich pozostałych lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem, wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje on jako operator statków powietrznych,
- łączną ilość emisji ze wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje on jako operator statków powietrznych i które:
  - rozpoczęły się w każdym państwie członkowskim, oraz
  - zakończyły się w każdym państwie członkowskim, a rozpoczęły w państwie trzecim,
- margines niepewności.

#### **Monitorowanie danych dotyczących tonokilometrów do celów art. 3e i art. 3f**

Do celów ubiegania się o przyznanie przydziałów zgodnie z art. 3e ust. 1 lub art. 3f ust. 2 prowadzoną działalność lotniczą określa się w tonokilimetrach za pomocą następującego wzoru:

tonokilometry = odległość × ładunek handlowy

gdzie:

»odległość« oznacza długość ortodromy między lotniskiem odlotu a lotniskiem przylotu powiększoną o dodatkowy stały współczynnik wynoszący 95 km, oraz

»ładunek handlowy« oznacza łączną masę przewożonych ładunków, przesyłek pocztowych i pasażerów.

Do celów obliczania ładunku handlowego:

- liczba pasażerów jest liczbą osób na pokładzie z wyłączeniem członków załogi,
- operator statków powietrznych do wyliczeń może przyjąć rzeczywistą lub standardową masę dla pasażerów i odprawionego bagażu, podaną w dokumentacji masy i arkusza wyważenia samolotu dla odpowiednich lotów, lub standardową wartość wynoszącą 100 kg dla każdego pasażera i odprawionego bagażu.

#### **Składanie sprawozdań w odniesieniu do danych dotyczących tonokilometrów do celów art. 3e i art. 3f**

Każdy operator statku powietrznego w swoim wniosku przedkładanym na mocy art. 3e ust. 1 lub art. 3f ust. 2 podaje następujące informacje:

A. Dane identyfikacyjne operatora statku powietrznego, w tym:

- nazwę operatora statku powietrznego,
- administrujące państwo członkowskie,
- adres, zawierający kod pocztowy oraz kraj, a także adres kontaktowy w administrującym państwie członkowskim, jeżeli jest on inny,
- numery rejestracyjne statku powietrznego i typy statków powietrznych wykorzystywanych w okresie objętym sprawozdaniem do wykonywania działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje on jako operator statków powietrznych,

- numer certyfikatu przewoźnika lotniczego i licencji na prowadzenie działalności, na których podstawie wykonuje on jako operator statków powietrznych działania lotnicze wymienione w załączniku I, oraz organ, który wydał te dokumenty,
- adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby kontaktowej, oraz
- nazwę właściciela statku powietrznego.

B. Dane dotyczące tonokilometrów:

- liczbę lotów dla pary lotnisk,
- liczbę pasażerokilometrów dla pary lotnisk,
- liczbę tonokilometrów dla pary lotnisk,
- wybraną metodę obliczania masy pasażerów i odprawionego bagażu,
- łączną liczbę tonokilometrów dla wszystkich lotów wykonanych w ciągu roku objętego sprawozdaniem, wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje on jako operator statków powietrznych.”;

3) w załączniku V wprowadza się następujące zmiany:

a) po tytule załącznika dodaje się tytuł w brzmieniu:

**„CZEŚĆ A – Weryfikacja emisji pochodzących z instalacji stacjonarnych”;**

b) dodaje się część B w brzmieniu:

**„CZEŚĆ B – Weryfikacja emisji pochodzących z działań lotniczych**

13. Ogólne zasady i metody przedstawione w niniejszym załączniku mają zastosowanie do weryfikacji sprawozdań dotyczących emisji pochodzących z lotów, które wchodzą w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I.

W tym celu:

- a) w pkt 3 odniesienie do operatora rozumie się jako odniesienie do operatora statków powietrznych, a w lit. c) tego punktu odniesienie do instalacji rozumie się jako odniesienie do statku powietrznego wykorzystywanego do wykonywania działań lotniczych objętych sprawozdaniem;
- b) w pkt 5 odniesienie do instalacji rozumie się jako odniesienie do operatora statków powietrznych;
- c) w pkt 6 odniesienie do działań prowadzonych w instalacji rozumie się jako odniesienie do działań lotniczych wykonywanych przez operatora statków powietrznych i objętych sprawozdaniem;
- d) w pkt 7 odniesienie do miejsca położenia instalacji rozumie się jako odniesienie do miejsc wykorzystywanych przez operatora statków powietrznych do wykonywania działań lotniczych objętych sprawozdaniem;
- e) w pkt 8 i 9 odniesienia do źródeł emisji w instalacji rozumie się jako odniesienie do statku powietrznego, za który odpowiedzialny jest operator statków powietrznych; oraz
- f) w pkt 10 i 12 odniesienia do operatora rozumie się jako odniesienia do operatora statków powietrznych.

**Dodatkowe przepisy odnoszące się do weryfikacji sprawozdań dotyczących emisji lotniczych**

14. Weryfikator sprawdza w szczególności:

- a) czy wszystkie loty wchodzące w zakres działań wymienionych w załączniku I zostały wzięte pod uwagę. W tym celu weryfikator korzysta z rozkładu lotów i innych danych dotyczących ruchu statków powietrznych operatora statku powietrznego oraz danych z Eurocontrolu, o które zwrócił się ten operator;
- b) czy istnieje ogólna spójność między danymi dotyczącymi łącznego zużycia paliwa a danymi dotyczącymi ilości paliwa zakupionego lub dostarczonego w inny sposób do statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze.

**Dodatkowe przepisy odnoszące się do weryfikacji danych dotyczących tonokilometrów przekazanych do celów art. 3e i art. 3f**

15. Ogólne zasady oraz metody wykorzystywane do weryfikacji sprawozdań dotyczących emisji na mocy art. 14 ust. 3, przedstawione w niniejszym załączniku, mają zastosowanie – w stosownych przypadkach – również do weryfikacji danych dotyczących tonokilometrów.
  
  16. Weryfikator sprawdza w szczególności, czy tylko loty faktycznie wykonane i wchodzące w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I, za które jest odpowiedzialny operator statków powietrznych, zostały wzięte pod uwagę we wniosku tego operatora na mocy art. 3e ust. 1. i art. 3f ust. 2. Weryfikator korzysta z danych dotyczących ruchu statków powietrznych operatora statku powietrznego oraz danych z Eurocontrolu, o które zwrócił się operator statku powietrznego. Ponadto weryfikator sprawdza, czy ładunek handlowy podany przez operatora statku powietrznego w sprawozdaniu odpowiada ilościom zapisanym w rejestrach prowadzonych przez tego operatora do celów bezpieczeństwa.”.
-