

Dziennik Urzędowy C 122 E

Unii Europejskiej

Tom 51

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

20 maja 2008

<u>Powiadomienie nr</u>	<u>Spis treści</u>	<u>Strona</u>
	III <i>Akty przygotowawcze</i>	
	RADA	
2008/C 122 E/01	Wspólne stanowisko (WE) nr 11/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. przyjęte przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie niektórych aspektów mediacji w sprawach cywilnych i handlowych	1
2008/C 122 E/02	Wspólne stanowisko (WE) nr 12/2008 z dnia 3 marca 2008 r. przyjęte przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Wspólne stanowisko (WE) nr 13/2008 z dnia 18 kwietnia 2008 r. przyjęte przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie	19

PL

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 11/2008

przyjęte przez Radę w dniu 28 lutego 2008 r.

w celu przyjęcia dyrektywy 2008/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie niektórych aspektów mediacji w sprawach cywilnych i handlowych

(2008/C 122 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI ORAZ RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 61 lit. c) i art. 67 ust. 5 tiret drugie,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wspólnota postawiła sobie za cel utrzymanie i rozwój przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, w której zagwarantowany jest swobodny przepływ osób. W tym celu Wspólnota ma przyjmować między innymi środki w dziedzinie współpracy sądowej w sprawach cywilnych, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (2) Zasada dostępu do wymiaru sprawiedliwości ma podstawowe znaczenie i dlatego, w celu ułatwienia lepszego dostępu do wymiaru sprawiedliwości, na posiedzeniu Rady Europejskiej w Tampere w dniach 15 i 16 października 1999 r. wezwano państwa członkowskie do stworzenia alternatywnych, pozasądowych procedur.
- (3) W maju 2000 roku Rada przyjęła konkluzje na temat alternatywnych metod rozwiązywania sporów w sprawach cywilnych i handlowych, stwierdzając, że ustanowienie podstawowych zasad w tym obszarze to istotny krok w kierunku umożliwienia prawidłowego rozwoju

i funkcjonowania pozasądowych procedur rozwiązywania sporów w sprawach cywilnych i handlowych, tak aby uprościć i usprawnić dostęp do wymiaru sprawiedliwości.

- (4) W kwietniu 2002 roku Komisja przedstawiła zieloną księgę w sprawie metod alternatywnego rozwiązywania sporów w sprawach cywilnych i handlowych, przedstawiając istniejącą sytuację w zakresie alternatywnych metod rozwiązywania sporów w Unii Europejskiej oraz inicjując szeroko zakrojone konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami na temat ewentualnych środków zachęty do korzystania z mediacji.
- (5) Zagwarantowanie lepszego dostępu do wymiaru sprawiedliwości, stanowiące jeden z celów w ramach polityki Unii Europejskiej w zakresie ustanowienia przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, powinno obejmować także dostęp do sądowych oraz pozasądowych metod rozwiązywania sporów. Niniejsza dyrektywa powinna przyczynić się do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego, w szczególności jeśli chodzi o dostępność usług mediacyjnych.
- (6) Mediacja może stanowić oszczędną i szybką metodę pozasądowego rozwiązywania sporów w sprawach cywilnych i handlowych dzięki możliwości dostosowania jej do indywidualnych potrzeb stron. Jest bardziej prawdopodobne, że ugody zawarte w drodze mediacji będą realizowane dobrowolnie i przyczynią się do utrzymania przyjaznych i wyważonych stosunków pomiędzy stronami. Tego rodzaju korzyści stają się jeszcze bardziej widoczne w sytuacjach obejmujących elementy transgraniczne.
- (7) Aby propagować szersze stosowanie mediacji i zapewnić stronom korzystającym z mediacji możliwość polegania na przewidywalnych ramach prawnych, niezbędne jest wprowadzenie przepisów ramowych, dotyczących w szczególności istotnych aspektów postępowania cywilnego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 286 z 17.11.2005, str. 1.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r. (Dz.U. C 27 E z 31.1.2008, str. 129), wspólne stanowisko Rady z dnia 28 lutego 2008 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- (8) Przepisy niniejszej dyrektywy powinny mieć zastosowanie wyłącznie do mediacji w sporach o charakterze transgranicznym, lecz nic nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim stosowania takich przepisów również do postępowania mediacyjnego w sprawach krajowych.
- (9) Niniejsza dyrektywa w żaden sposób nie powinna uniemożliwiać korzystania w postępowaniu mediacyjnym z nowoczesnych technologii komunikacyjnych.
- (10) Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do postępowań, w których przynajmniej dwie strony sporu o charakterze transgranicznym dobrowolnie starają się polubownie rozwiązać spór, korzystając z pomocy mediatora. Powinna ona mieć zastosowanie w sprawach cywilnych i handlowych. Nie powinno się jej jednak stosować do praw i obowiązków stron, którymi strony nie mogą swobodnie dysponować na mocy stosownego obowiązującego prawa. Takie prawa i obowiązki szczególnie często wynikają z prawa rodzinnego i prawa pracy.
- (11) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do negocjacji poprzedzających zawarcie umowy ani do postępowań, rozstrzygających o wyniku sporu, takich jak niektóre rodzaje sądowego postępowania pojednawczego, postępowanie w sprawach o ochronę interesów konsumentów, arbitraż lub rozstrzygnięcie przez biegłego ani też do postępowania prowadzonego przez osoby lub organy wydające formalne zalecenie, bez względu na jego prawną moc wiążącą.
- (12) Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do przypadków, w których sąd kieruje strony do mediacji lub w których prawo krajowe nakazuje mediację. Ponadto, o ile na mocy prawa krajowego sędzia może również występować jako mediator, niniejsza dyrektywa powinna mieć także zastosowanie do mediacji prowadzonej przez sędziego, który nie odpowiada za jakiegokolwiek postępowanie sądowe odnoszące się do przedmiotu lub przedmiotów sporu. Zakres zastosowania niniejszej dyrektywy nie powinien jednak obejmować prób podejmowanych przez sąd lub sędziego rozstrzygającego spór w postępowaniu sądowym dotyczącym rzeczowego sporu lub przypadków, w których sąd lub sędzia rozstrzygający spór zwraca się o pomoc lub opinię do kompetentnej osoby.
- (13) Mediacja na mocy niniejszej dyrektywy powinna być dobrowolna w tym znaczeniu, że strony same zajmują się przeprowadzeniem postępowania i mogą je zorganizować zgodnie ze swoim życzeniem oraz zakończyć je w dowolnym terminie. Sądy powinny jednak zgodnie z prawem krajowym mieć możliwość ustanawiania terminów mediacji. Ponadto w stosownych przypadkach sądy powinny mieć możliwość zwrócenia uwagi stron na możliwość skorzystania z mediacji.
- (14) Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla ustawodawstwa krajowego, które nakłada obowiązek mediacji lub uzależnia ją od zachęty lub sankcji, pod warunkiem że ustawodawstwo to nie utrudnia stronom realizacji ich prawa dostępu do wymiaru sprawiedliwości. Niniejsza dyrektywa pozostaje również bez uszczerbku dla istniejących samoregulujących się systemów mediacji w zakresie, w jakim systemy te dotyczą aspektów nieobjętych niniejszą dyrektywą.
- (15) Aby zagwarantować pewność prawną, niniejsza dyrektywa powinna wskazywać, jaką datę należy brać pod uwagę przy określaniu, czy spór, który strony próbują rozwiązać w drodze mediacji, jest sporem o charakterze transgranicznym. W przypadku braku pisemnego porozumienia należy przyjąć, że strony postanowiły skorzystać z mediacji wraz z podjęciem konkretnych działań w celu rozpoczęcia postępowania mediacyjnego.
- (16) Aby zapewnić konieczne wzajemne zaufanie, jeśli chodzi o poufność oraz skuteczność w odniesieniu do okresów przedawnienia, a także uznawanie i egzekwowanie ugód zawartych w drodze mediacji, państwa członkowskie powinny wszelkimi środkami uznanymi przez siebie za stosowne wspierać szkolenie mediatorów oraz wprowadzenie skutecznych mechanizmów kontroli jakości świadczonych usług mediacyjnych.
- (17) Państwa członkowskie powinny określić takie mechanizmy — które mogą obejmować skorzystanie z rozwiązań rynkowych — ale nie powinny być zobowiązane do zapewnienia ich finansowania. Celem tych mechanizmów powinno być utrzymanie elastycznego charakteru postępowania mediacyjnego oraz autonomii stron, a także zagwarantowanie prowadzenia mediacji w sposób skuteczny, bezstronny i kompetentny. Mediatorzy powinni zostać poinformowani o istnieniu Europejskiego kodeksu postępowania dla mediatorów, który powinien zostać również podany do publicznej wiadomości za pośrednictwem Internetu.
- (18) W dziedzinie ochrony konsumenta Komisja przyjęła w 2001 roku oficjalne zalecenie ⁽¹⁾ ustanawiające minimalne kryteria jakościowe, które stronom winny proponować organy pozasądowe uczestniczące w polubownym rozwiązywaniu sporów konsumenckich. Mediatorów oraz organizacje, objętych zakresem tego zalecenia, należy zachęcać do poszanowania tych zasad. W celu ułatwienia rozpowszechniania informacji na temat takich organów Komisja powinna utworzyć bazę danych o systemach pozasądowych, które według uznania państw członkowskich przestrzegają zasad określonych w tym zaleceniu.
- (19) Mediacji nie należy postrzegać jako gorszej alternatywy dla postępowania sądowego dlatego tylko, że przestrzeganie warunków ugód zawartych w drodze mediacji uzależnione byłoby od dobrej woli stron. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić stronom, które zawarły pisemną ugodę w drodze mediacji, możliwość uzyskania nadania ich ugodzie klauzuli wykonalności.

⁽¹⁾ Zalecenie Komisji 2001/310/WE z dnia 4 kwietnia 2001 r. o zasadach stosowanych przez organy pozasądowe do polubownego rozwiązywania sporów konsumenckich (Dz.U. L 109 z 19.4.2001, str. 56).

Państwo członkowskie powinno mieć możliwość odmowy nadania danej ugodzie klauzuli wykonalności wyłącznie wtedy, gdy treść tej ugody jest sprzeczna z prawem tego państwa, w tym z obowiązującym w nim prawem prywatnym międzynarodowym, lub gdy prawo tego państwa nie przewiduje możliwości wykonania tej konkretnej ugody. Mogłoby się tak zdarzyć w przypadku, gdyby zobowiązania określonego w tej ugodzie z natury rzeczy nie można było wykonać.

- (20) Ugoda, którą zawarto w drodze mediacji i której nadano klauzulę wykonalności w jednym państwie członkowskim, powinna zostać uznana i otrzymać klauzulę wykonalności w pozostałych państwach członkowskich zgodnie z właściwym prawem wspólnotowym lub krajowym. Jest to możliwe na przykład na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁽¹⁾ lub rozporządzenia Rady (WE) nr 2201/2003 z dnia 27 listopada 2003 r. dotyczącego jurysdykcji oraz uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach małżeńskich oraz w sprawach dotyczących odpowiedzialności rodzicielskiej⁽²⁾.
- (21) W rozporządzeniu (WE) nr 2201/2003 wyraźnie stwierdza się, że aby ugody między stronami były wykonalne w innym państwie członkowskim, muszą być również wykonalne w państwie członkowskim, w którym zostały zawarte. W konsekwencji, jeżeli ugodzie zawartej w drodze mediacji w kwestiach prawa rodzinnego nie może być nadana klauzula wykonalności w państwie członkowskim, w którym ta ugoda została zawarta i w którym wniesiono o nadanie jej klauzuli wykonalności, niniejsza dyrektywa nie powinna zachęcać stron do obejścia prawa tego państwa członkowskiego poprzez ubieganie się o nadanie ich ugodzie klauzuli wykonalności w innym państwie członkowskim.
- (22) Niniejsza dyrektywa nie powinna wpływać na przepisy państw członkowskich dotyczące wykonywania ugód zawartych w drodze mediacji.
- (23) Istotnym elementem mediacji jest poufność, dlatego niniejsza dyrektywa powinna zapewniać minimalny poziom zgodności przepisów postępowania cywilnego w odniesieniu do sposobu ochrony poufności mediacji podczas dalszych postępowań sądowych w sprawach cywilnych lub handlowych albo postępowań arbitrażowych.
- (24) Aby zachęcić strony do korzystania z mediacji, państwa członkowskie powinny dopilnować, aby przepisy dotyczące okresów przedawnienia nie uniemożliwiały stronom wystąpienia na drogę sądową lub przeprowadzenia postępowania arbitrażowego, gdyby mediacja nie powiodła się. Państwa członkowskie powinny zapewnić osiągnięcie tego rezultatu także w przypadku, gdy niniejsza dyrektywa nie dokonuje harmonizacji krajowych przepisów dotyczących okresów przedawnienia. Niniejsza

dyrektywa nie powinna mieć wpływu na przepisy dotyczące okresów przedawnienia, o których mowa w umowach międzynarodowych wykonywanych w państwach członkowskich, na przykład w dziedzinie prawa transportowego.

- (25) Państwa członkowskie powinny sprzyjać upowszechnianiu wśród ogółu społeczeństwa informacji dotyczących sposobów kontaktowania się z mediatorami i organizacjami świadczącymi usługi mediacji. Powinny również zachęcać osoby świadczące usługi prawne, aby informowały swoich klientów o możliwości mediacji.
- (26) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽³⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, do ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelację między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (27) Niniejsza dyrektywa dąży do umacniania praw podstawowych oraz uwzględnia zasady uznane w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.
- (28) Jako że państwa członkowskie nie mogą w sposób wystarczający osiągnąć celu niniejszej dyrektywy, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki proponowanych działań możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co konieczne do osiągnięcia wspomnianego celu.
- (29) Zgodnie z art. 3 Protokołu w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej oraz do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Zjednoczone Królestwo i Irlandia poinformowały o swoim zamiarze uczestniczenia w przyjęciu i stosowaniu niniejszej dyrektywy.
- (30) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej oraz do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej dyrektywy i nie jest nią związana, ani jej nie stosuje,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel i zakres zastosowania

1. Celem niniejszej dyrektywy jest ułatwienie dostępu do alternatywnych metod rozwiązywania sporów oraz promowanie polubownego rozwiązywania sporów przez zachęcanie do korzystania z mediacji oraz przez zapewnienie wyważonej relacji między mediacją a postępowaniem sądowym.

⁽³⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

⁽¹⁾ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, str. 1. Rozporządzenie zmienione ostatnio rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 338 z 23.12.2003, str. 1. Rozporządzenie zmienione ostatnio rozporządzeniem (WE) nr 2116/2004 (Dz.U. L 367 z 14.12.2004, str. 1).

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie, w przypadku sporów o charakterze transgranicznym, do spraw cywilnych i handlowych, z wyjątkiem praw i obowiązków, którymi zgodnie z właściwym obowiązującym prawem strony nie mogą swobodnie dysponować. Nie rozszerza się jej stosowania w szczególności na sprawy skarbowe, celne i administracyjne lub odpowiedzialność państwa za działania lub zaniechania w wykonywaniu władzy publicznej („*acta iure imperii*”).

3. W niniejszej dyrektywie termin „państwo członkowskie” oznacza państwa członkowskie z wyłączeniem Danii.

Artykuł 2

Spory o charakterze transgranicznym

1. Do celów niniejszej dyrektywy dany spór uznaje się za spór o charakterze transgranicznym, jeśli przynajmniej jedna ze stron ma miejsce zamieszkania lub zwykle miejsce pobytu w innym państwie członkowskim niż państwo miejsca zamieszkania lub zwykłego miejsca pobytu którejkolwiek z pozostałych stron w dniu, w którym:

- a) strony postanowiły skorzystać z mediacji po zaistnieniu sporu;
- b) sąd postanowił o przeprowadzeniu mediacji;
- c) obowiązek skorzystania z mediacji wynika z prawa krajowego; lub
- d) do celów art. 5 strony zachęcono do skorzystania z mediacji.

2. Nie naruszając ust. 1, do celów art. 7 i 8 za spór o charakterze transgranicznym uznaje się również spór, w przypadku którego postępowanie sądowe lub arbitrażowe przeprowadzane po zakończeniu mediacji między stronami zostało wszczęte w innym państwie członkowskim niż państwo, w którym strony mają miejsce zamieszkania lub zwykle miejsce pobytu w dniu, o którym mowa w ust. 1 lit. a), b) lub c).

3. Do celów ust. 1 i 2 miejsce zamieszkania jest określone zgodnie z art. 59 i 60 rozporządzenia (WE) nr 44/2001.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „mediacja” oznacza zorganizowane postępowanie o dobrowolnym charakterze, bez względu na jego nazwę lub określenie, w którym przynajmniej dwie strony sporu próbują same osiągnąć porozumienie w celu rozwiązania ich sporu, korzystając z pomocy mediatora. Postępowanie takie może zostać zainicjowane przez strony albo może je zaproponować lub zarządzić sąd lub nakazać prawo państwa członkowskiego.

Termin ten obejmuje mediację prowadzoną przez sędziego, który nie jest odpowiedzialny za jakiegokolwiek postępowanie

sądowe dotyczące rzeczonego sporu. Nie obejmuje on jednak prób podejmowanych przez sąd lub sędziego rozstrzygającego spór w toku postępowania sądowego dotyczącego rzeczonego sporu;

- b) „mediator” oznacza osobę trzecią, do której zwrócono się o to, aby przeprowadziła mediację w sposób skuteczny, bezstronny i kompetentny, bez względu na jej nazwę lub zawód wykonywany w danym państwie członkowskim oraz sposób jej wyznaczenia lub formę, w której zwrócono się do niej o przeprowadzenie mediacji.

Artykuł 4

Zapewnienie odpowiedniej jakości mediacji

1. Państwa członkowskie wspierają wszelkimi środkami, które uznają za właściwe, opracowywanie dobrowolnych kodeksów postępowania i stosowanie się do nich przez mediatorów oraz organizacje świadczące usługi mediacji, a także inne skuteczne mechanizmy kontroli jakości świadczonych usług mediacji.

2. Państwa członkowskie wspierają wstępne szkolenia mediatorów i kontynuację tych szkoleń, aby zagwarantować stronom skuteczne, bezstronne i kompetentne prowadzenie mediacji.

Artykuł 5

Korzystanie z mediacji

1. Sąd, do którego została wniesiona sprawa, może, jeśli jest to właściwe oraz po uwzględnieniu wszystkich okoliczności sprawy, zachęcić strony do skorzystania z mediacji w celu rozwiązania sporu. Sąd może także zachęcić strony do uczestnictwa w sesji informacyjnej na temat korzystania z mediacji, jeżeli takie sesje są organizowane i są łatwo dostępne.

2. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla ustawodawstwa krajowego, które nakłada obowiązek skorzystania z mediacji lub uzależnia ją od zachęt lub sankcji, bez względu na to, czy rozpoczęło się już postępowanie sądowe, pod warunkiem że ustawodawstwo to nie utrudnia stronom korzystania z ich prawa dostępu do wymiaru sprawiedliwości.

Artykuł 6

Wykonalność ugod zawartych w drodze mediacji

1. Państwa członkowskie zapewniają stronie lub jednej ze stron za wyraźną zgodą pozostałych stron możliwość wystąpienia z wnioskiem o nadanie klauzuli wykonalności pisemnej ugodzie zawartej w drodze mediacji. Ugodzie takiej zostaje nadana klauzula wykonalności, chyba że w danym przypadku treść tej ugody jest sprzeczna z prawem państwa członkowskiego, w którym składany jest wniosek, lub prawo tego państwa członkowskiego nie przewiduje możliwości wykonania treści tej ugody.

2. Nadanie klauzuli wykonalności ugodzie zawartej w drodze mediacji może nastąpić w formie orzeczenia lub decyzji lub innego urzędowego dokumentu wydanego przez sąd bądź inny właściwy organ zgodnie z prawem państwa członkowskiego, w którym składany jest wniosek.

3. Państwa członkowskie informują Komisję, które sądy lub inne organy są właściwe do przyjmowania wniosków zgodnie z ust. 1 i 2.

4. Żaden z przepisów niniejszego artykułu nie narusza przepisów mających zastosowanie do uznawania i wykonywania w innym państwie członkowskim ugody, która stała się wykonalna zgodnie z przepisami ust. 1.

Artykuł 7

Poufność mediacji

1. Biorąc pod uwagę fakt, że mediacja powinna odbywać się z zachowaniem poufności, państwa członkowskie dopilnowują, aby, o ile strony nie postanowią inaczej, mediatorzy ani inne osoby zaangażowane w przeprowadzenie postępowania mediacyjnego nie były zmuszane w postępowaniu sądowym lub arbitrażowym dotyczącym spraw cywilnych lub handlowych do składania zeznań dotyczących informacji uzyskanych w wyniku postępowania mediacyjnego albo z tym postępowaniem związanych, z wyjątkiem sytuacji, w których:

- a) jest to konieczne z ważnych powodów dotyczących porządku publicznego danego państwa członkowskiego, w szczególności dla zapewnienia ochrony interesu dzieci lub niedopuszczenia do jakiegokolwiek zamachu na nietykalność cielesną i psychiczną danej osoby; lub
- b) ujawnienie treści ugody zawartej w drodze mediacji jest konieczne w celu wprowadzenia w życie lub wykonania tej ugody.

2. Przepis ust. 1 nie pozbawia państw członkowskim możliwości zastosowania bardziej rygorystycznych środków w celu zapewnienia ochrony poufności mediacji.

Artykuł 8

Wpływ mediacji na okresy przedawnienia

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby wygaśnięcie okresów przedawnienia w trakcie postępowania mediacyjnego nie odebrało stronom, które próbują rozwiązać spór w drodze mediacji, możliwości wszczęcia w późniejszym czasie postępowania sądowego lub arbitrażowego dotyczącego tego sporu.

2. Przepisy ust. 1 pozostają bez uszczerbku dla przepisów dotyczących okresów przedawnienia w umowach międzynarodowych, których stroną są państwa członkowskie.

Artykuł 9

Informacje dla ogółu społeczeństwa

Państwa członkowskie wspierają wszelkimi środkami, które uznają za właściwe, w szczególności za pośrednictwem stron internetowych, udostępnianie ogółowi społeczeństwa informacji dotyczących sposobu nawiązania kontaktu z mediatorami i organizacjami świadczącymi usługi mediacji.

Artykuł 10

Informacje dotyczące właściwych sądów i organów

Komisja publikuje w dowolnej stosownej formie informacje na temat właściwych sądów lub organów podane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 6 ust. 3.

Artykuł 11

Przegląd

Nie później niż ... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie to uwzględnia rozwój mediacji w Unii Europejskiej oraz skutki realizacji niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą wnioski w sprawie wprowadzenia w niej zmian.

Artykuł 12

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem ... (**) z wyjątkiem art. 10, w przypadku którego wykonanie musi nastąpić najpóźniej do dnia ... (***) Niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach.

Takie 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.

(*) 8 lat od daty przyjęcia niniejszej dyrektywy.

(**) 3 lata od daty przyjęcia niniejszej dyrektywy.

(***) 30 miesięcy od daty przyjęcia niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst najważniejszych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 14

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Artykuł 13

Sporządzono w ...

Wejście w życie

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

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

...
Przewodniczący

...
Przewodniczący

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 22 października 2004 r. Komisja przedłożyła wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie niektórych aspektów mediacji w sprawach cywilnych i handlowych.
2. Na posiedzeniu w dniach 1 i 2 grudnia 2005 r. Rada (ds. Wymiaru Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych) przyjęła do wiadomości, że w ramach Komitetu ds. Prawa Cywilnego udało się osiągnąć wspólne rozumienie ⁽¹⁾.
3. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu w dniu 29 marca 2007 r. ⁽²⁾.
4. Komitet ds. Prawa Cywilnego przeanalizował poprawki Parlamentu Europejskiego w dniu 13 kwietnia 2007 r. Na podstawie tej analizy przygotowana została skonsolidowana wersja wniosku; podczas kilku spotkań została ona następnie omówiona, a szereg jej elementów — przere-dagowany.
5. W dniu 3 października 2007 r. COREPER zatwierdził kompromisowy tekst ⁽³⁾ będący wynikiem dyskusji w ramach Komitetu; stanowił on punkt wyjścia do negocjacji z Parlamentem Europejskim, których celem było osiągnięcie porozumienia w drugim czytaniu.
6. Podczas kolejnych kontaktów z Parlamentem Europejskim uzgodniono pewne poprawki do wspom-nianego kompromisowego tekstu. Na posiedzeniu w dniach 8 i 9 listopada 2007 r. Rada (ds. Wymiaru Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych) osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie tego nowego tekstu ⁽⁴⁾. Przy tej okazji Parlament Europejski potwierdził, że może zaakcep-tować tekst.
7. W dniu 28 lutego 2008 r. Rada jednomyślnie przyjęła wspólne stanowisko.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

8. Wspólne stanowisko Rady odpowiada tekstowi porozumienia politycznego z listopada 2007 r., który odzwierciedlał wynik negocjacji między Radą, Komisją i Parlamentem Europejskim przeprowa-dzonych po przyjęciu przez ten ostatni opinii w pierwszym czytaniu.

A. Poprawki 1–11 dotyczące motywów

9. Rada w możliwie szerokim zakresie uwzględniła istotę poprawek 1–11, jednak wiele z nich zostało przere-dagowanych i zamieszczonych w innej kolejności, tak by odpowiadały ostatecznemu brzmieniu i strukturze projektu dyrektywy.
10. Rada nie zgodziła się na poprawkę 2, ale w motywie 18 zachowała odniesienie do zalecenia Komisji wspomnianego w tej poprawce. Poprawce 4 dano wyraz w motywie 8, jednak w bardziej zwięzłej postaci. Pominięto ostatnie zdanie poprawki 6, ponieważ Rada zachowała brzmienie art. 7a z tekstu z grudnia 2005 r. będącego zapisem wspólnego rozumienia (art. 8 wspólnego stanowiska). Istotę poprawki 10 włączono do motywu 17, pomijając jednak konkretne odniesienia do zaleceń Komisji; to samo odnosi się również do odniesienia o opublikowaniu Europejskiego kodeksu postępowania dla mediatorów.
11. Rada dodała kilka nowych motywów, by doprecyzować pewne aspekty projektu dyrektywy. Chcąc wyrazić przekonanie o tym, że w procesie mediacji coraz intensywniej będą z pewnością wykorzysta-wane nowoczesne technologie komunikacyjne, Rada dodała motyw 9 poświęcony temu zagad-nieniu. Rada pragnęła również wyjaśnić, że projekt dyrektywy nie określa zasad wykonywania ugód, a zatem omawiana dyrektywa nie wpływa na obowiązujące przepisy państw członkowskich doty-czące tej dziedziny (motyw 22). W końcu, stosując się do porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa, Rada dodała motyw 26, w którym zachęca się państwa człon-kowskie by przy wykonywaniu dyrektywy sporządzili tabele korelacji.

⁽¹⁾ 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

⁽²⁾ 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

⁽³⁾ 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

⁽⁴⁾ 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

B. Poprawki 12–34 dotyczące artykułów

12. Rada zaakceptowała poprawki 12–14 dotyczące art. 1, który w sporym stopniu był odzwierciedleniem tekstu z grudnia 2005 r. będącego zapisem wspólnego rozumienia. Rada nie zgodziła się jednak na skreślenie fragmentu pierwszego zdania ust. 2; wyłączenie to sformułowano natomiast inaczej i tekst wspólnego stanowiska ma obecnie brzmienie: „z wyjątkiem praw i obowiązków, którymi zgodnie z właściwym obowiązującym prawem strony nie mogą swobodnie dysponować”. Ponadto w motywie 10 podano wyjaśnienie tego przepisu.
13. Rada uwzględniła istotę poprawki 15 dotyczącej nowego artykułu na temat transgranicznego charakteru tej dyrektywy, jednak w pewnym stopniu przeredagowała ten przepis. Dodała również nowy motyw (motyw 15), by doprecyzować ust. 1.
14. Poprawki 16 i 17 znalazły odzwierciedlenie w tekście obecnego art. 3. Rada zgodziła się na jednoznaczne stwierdzenie w tekście, że proces mediacji ma charakter dobrowolny, i podkreśliła ten fakt również w motywie 13. W związku z tym Rada uznała, że nie ma potrzeby dodawania nowego ustępu poświęconego temu aspektowi, co sugerował Parlament Europejski w poprawce 21. Jeśli chodzi o lit. b) obecnego art. 3, Rada postanowiła utrzymać tekst z grudnia 2005 r. będący zapisem wspólnego rozumienia, uważając, że wystarczająco jasno wskazane w nim zostały wymogi, jakie musi spełnić mediator, prowadząc mediację.
15. Rada zawarła poprawkę 18 w treści art. 4 wspólnego stanowiska, z wyjątkiem proponowanego ust. 3, którego nie mogła zaakceptować.
16. Pełną akceptację zyskały poprawki 19 i 20 dotyczące art. 3 (art. 5 wspólnego stanowiska), które odpowiadały tekstowi z grudnia 2005 r. będącemu zapisem wspólnego rozumienia. To samo odnosi się do poprawek 22–27, które dotyczyły skreślenia przepisów.
17. Rada zgodziła się na poprawki 23–26 dotyczące art. 5 (art. 6 wspólnego stanowiska), z tym że nieznacznie przeredagowano ust. 1, by znaczenie tekstu nabrało jasności.
18. W odniesieniu do poprawki 28 Rada zgodziła się na zasadniczą część, która znalazła odbicie w tekście art. 7 wspólnego stanowiska. Rada postanowiła jednak zachować przepis w redakcji, jaką otrzymała w tekście z grudnia 2005 r. będącym zapisem wspólnego rozumienia. Oznacza to, że Rada nie zgodziła się, by także strony mediacji nie mogły ujawniać informacji dotyczących procesu mediacji i by zakaz ujawniania takich informacji dotyczył również ujawniania ich stronom trzecim. Zachowując tekst będący zapisem wspólnego rozumienia Rada postanowiła także nie nakładać na państwa członkowskie wymogu dopilnowania, by podmioty uczestniczące w procesie mediacji nie miały nawet prawa składania zeznań.
19. Rada nie mogła zaakceptować poprawki 29, jej zdaniem zawierającej przepisy, które są zbyt szczegółowe, by mogła je zawierać dyrektywa. Utrzymała zatem w art. 8 wspólnego stanowiska tekst z grudnia 2005 r. będący zapisem wspólnego rozumienia. By jednak podkreślić znaczenie tego przepisu i by rozwiać wątpliwości zgłoszone przez Parlament Europejski, Rada dodała nowy motyw (motyw 24), w którym wyraźnie stwierdza się, że państwa członkowskie mają na mocy tego przepisu obowiązek zapewnić osiągnięcie wymaganego rezultatu. Poprawka 30 dotycząca ust. 2 tego samego artykułu została zaakceptowana przez Radę, uznano jednak, że ostatni fragment tego przepisu jest niepotrzebny, zatem nie został on uwzględniony w ostatecznym tekście.
20. Rada zgodziła się również na poprawkę 31, która znalazła odzwierciedlenie w nowym art. 9 wspólnego stanowiska i w odpowiadającym mu motywie (motyw 25).
21. Rada odrzuciła poprawkę 32 ze względu na to, iż publikacja Europejskiego kodeksu postępowania dla mediatorów w Dzienniku Urzędowym byłaby niemożliwa, gdyż kodeks ten nie jest oficjalnie przyjętym tekstem. Jak jednak wspomniano w pkt 10, Rada zamieściła odniesienie do tego kodeksu w motywie 17.

22. Rada co do istoty zgodziła się na poprawkę 33 zawierającą klauzulę przeglądową i taki przepis widnieje obecnie w art. 11 wspólnego stanowiska, choć w innym brzmieniu. Rada nie mogła zaakceptować ostatniego fragmentu proponowanej klauzuli przeglądowej dotyczącego harmonizacji okresów przedawnienia, podobnie jak nie mogła się zgodzić na poprawkę 29 dotyczącą artykułu poświęconego temu samemu zagadnieniu. Przepis ten był przedmiotem negocjacji z Parlamentem Europejskim, a zatem obecny tekst został już uzgodniony.
23. Rada nie mogła zaakceptować poprawki 34, ponieważ proponowane wykonywanie w drodze dobrowolnych ugód byłoby niemożliwe z przyczyn prawnych. Aby jednak wyjaśnić, że istniejące samoregulujące się systemy mediacji mogą zostać utrzymane, o ile dotyczą aspektów nieobjętych zakresem zastosowania omawianej dyrektywy, w motywie 14 zamieszczono zdanie poświęcone temu zagadnieniu. Jeśli chodzi o terminy zastosowania się do dyrektywy zaproponowane w poprawce 34, Rada ustaliła inne. Państwa członkowskie będą miały 36 miesięcy od daty przyjęcia, by zastosować się do dyrektywy, jednak informacje o właściwym sądzie lub właściwych organach muszą przekazać Komisji w terminie 30 miesięcy.

III. PODSUMOWANIE

24. Rada uważa, że jej wspólne stanowisko jest wyważonym tekstem, który stanowi wierne odzwierciedlenie porozumienia osiągniętego z Parlamentem Europejskim podczas negocjacji w październiku 2007 r.
-

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 12/2008**przyjęte przez Radę w dniu 3 marca 2008 r.****w celu przyjęcia dyrektywy 2008/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 122 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach działań zmierzających do utworzenia wspólnego rynku usług transportu kolejowego Rada i Parlament Europejski przyjęły dyrektywę 2004/49/WE ⁽³⁾ ustanawiającą wspólne ramy regulacyjne dla bezpieczeństwa kolei.
- (2) Pierwotnie procedury dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji ujęte były w dyrektywie Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽⁴⁾ i dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁵⁾ — w odniesieniu do nowych lub modernizowanych części wspólnotowego systemu kolei — oraz w dyrektywie 2004/49/WE w odniesieniu do pojazdów już użytkowanych. Zgodnie z lepszymi uregulowaniami prawnymi oraz w celu uproszczenia i unowocześnienia

prawodawstwa Wspólnoty, wszystkie przepisy dotyczące zezwoleń na eksploatację pojazdów kolejowych powinny zostać ujęte w jednym tekście prawnym. Obecny art. 14 dyrektywy 2004/49/WE powinien zatem zostać skreślony, a w dyrektywie 2008/... Parlamentu Europejskiego i Rady WE z dnia ... w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei ⁽⁶⁾, zwanej dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei”, która zastąpiła dyrektywę 96/48/WE i 2001/16/WE, powinien zostać zawarty nowy przepis dotyczący zezwoleń na eksploatację pojazdów już użytkowanych.

- (3) Z wejściem w życie w dniu 1 lipca 2006 r. Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z roku 1999 zaczęły obowiązywać nowe przepisy regulujące umowy użytkowania pojazdów. Zgodnie z załącznikiem do tej konwencji dotyczącym umów użytkowania pojazdów CUV (*Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic*) posiadacze wagonów nie mają już obowiązku rejestrowania swoich wagonów w przedsiębiorstwie kolejowym. Poprzednia umowa *Regolamento Internazionale Veicoli* (RIV) między przedsiębiorstwami kolejowymi przestała obowiązywać i została częściowo zastąpiona nową prywatną i dobrowolną umową (*General Contract of Use for Wagons*, GCU) między przedsiębiorstwami kolejowymi i posiadaczami wagonów; na jej mocy ci ostatni są odpowiedzialni za utrzymanie swoich wagonów. W celu odzwierciedlenia tych zmian i ułatwienia wykonywania dyrektywy 2004/49/WE w zakresie dotyczącym certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa, należy zdefiniować pojęcie „posiadacza” i pojęcie „podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie”, a także określić stosunek między tymi podmiotami a przedsiębiorstwami kolejowymi.

⁽¹⁾ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, str. 39.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 3 marca 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44). Wersja sprostowana opublikowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 2.6.2007, str. 63).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE.

- (4) Definicja posiadacza powinna być jak najbliższa definicji użytej w konwencji COTIF z roku 1999. Posiadaczami pojazdów może być wiele podmiotów, na przykład: właściciel, spółka prowadząca działalność z wykorzystaniem taboru wagonowego, spółka dzierżawiąca pojazdy przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury używający pojazdów w celach utrzymania swojej infrastruktury. Podmioty te sprawują nad pojazdem kontrolę do celów wykorzystywania go jako środka transportu przez przedsiębiorstwo kolejowe i zarządców infrastruktury. W celu uniknięcia wątpliwości, posiadacza należy jednoznacznie oznaczyć w krajowym rejestrze pojazdów (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

⁽⁶⁾ Dz.U. ...

- (5) Przed dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji lub rozpoczęciem użytkowania go w sieci należy oznaczyć w KRP podmiot odpowiedzialny za jego utrzymanie. Posiadaczem i podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie może być ta sama osoba fizyczna lub prawna. Niemniej w wyjątkowych przypadkach takich, jak na przykład pojazdów, które zostały po raz pierwszy dopuszczone do eksploatacji w państwie trzecim, pojazdów holowanych w celu dopuszczenia ich do eksploatacji w innym punkcie sieci lub wykonujących specjalne usługi transportowe, oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie nie jest możliwe lub celowe. W takich wyjątkowych przypadkach właściwy krajowy organ odpowiedzialny za bezpieczeństwo powinien mieć możliwość dopuszczania pojazdów do sieci, dla której jest organem właściwym, bez przypisywania im podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.
- (6) Jeżeli wyżej wymienionym podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, jego system zarządzania bezpieczeństwem zawiera już system utrzymania, dlatego podmiot taki nie wymaga dodatkowej certyfikacji. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie nie jest przedsiębiorstwo kolejowe ani zarządca infrastruktury, to można mu przyznać certyfikat zgodnie z systemem wypracowanym przez Europejską Agencję Kolejową i przyjętym przez Komisję. Certyfikat przyznany temu podmiotowi gwarantowałby, że wymogi niniejszej dyrektywy związane z utrzymaniem są spełnione w odniesieniu do każdego pojazdu, za który podmiot ten jest odpowiedzialny. Ten certyfikat powinien być ważny na terenie całej Wspólnoty.
- (7) Wymogi związane z utrzymaniem opracowuje się w kontekście dyrektywy o interoperacyjności kolei, zwłaszcza jako część technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) odnoszących się do taboru. W wyniku wejścia niniejszej dyrektywy w życie pojawia się potrzeba zapewnienia spójności między tymi TSI a wymogami związanymi z certyfikacją podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, które mają zostać przyjęte przez Komisję. Komisja osiągnie to przez zmianę, w odpowiednich przypadkach, odnośnych TSI, stosując procedurę przewidzianą w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei.
- (8) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie dalsze doskonalenie i poprawa bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiar działań może być osiągnięty w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki 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.
- (9) Środki niezbędne do wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (10) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przeglądu i dostosowania załączników do dyrektywy 2004/49/WE, do przyjęcia i przeglądu wspólnych metod bezpieczeństwa i wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa, a także do wprowadzenia systemu certyfikacji w zakresie utrzymania. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne dyrektywy 2004/49/WE między innymi poprzez uzupełnienie jej nowymi elementami innymi niż istotne, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (11) Państwo członkowskie, które nie ma systemu kolei i które nie przewiduje posiadania takiego systemu w najbliższej przyszłości, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, gdyby miało transponować i wdrożyć niniejszą dyrektywę. Dlatego takie państwo członkowskie powinno być zwolnione z obowiązku transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy, dopóki nie powstanie w nim system kolei.
- (12) Zgodnie z pkt. 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (13) Dyrektywa 2004/49/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany

W dyrektywie 2004/49/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 3 dodaje się następujące litery:

„s) »posiadacz« oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem pojazdu lub mając prawo do użytkowania go, eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w krajowym rejestrze pojazdów (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (*), zwanej dalej »dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei«;

t) »podmiot odpowiedzialny za utrzymanie« oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w KRP;

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

- u) »pojazd« oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego lub z części takich podsystemów.

(*) Dz.U. L”

- 2) W art. 4 ust. 4 wyrazy „właściciel wagonów” zastępuje się wyrazem „posiadacz”.
- 3) Art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. załącznik I zostaje poddany przeglądowi, w szczególności w celu uwzględnienia w nim wspólnych definicji CSI oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”.

- 4) W art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Początkowy pakiet CMS obejmujący jako minimum metody opisane w ust. 3 lit. a) Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2008 r. Zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Drugi pakiet CMS obejmujący pozostałe metody opisane w ust. 3 Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2010 r. Zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Środki te, których celem jest zmiana elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

b) ust. 3 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) metod sprawdzania — w zakresie nieobjętym dotychczas przez TSI — czy podsystemy strukturalne sieci kolei są eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. CSM są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także zobowiązań Państw Członkowskich ustanowionych w art. 4 ust. 1. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”.

- 5) W art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„Pierwszy pakiet projektowanych CST jest oparty na sprawdzeniu istniejących wymagań i stanu bezpieczeństwa w Państwach Członkowskich i zapewnia, aby w żadnym Państwie Członkowskim aktualny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego nie obniżył się. CST zostają przyjęte przez Komisję w terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. i zostają opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.

Drugi pakiet projektowanych CST opiera się na doświadczeniu uzyskanym przy opracowywaniu i wdrażaniu pierwszego pakietu CST. Odzwierciedla on te obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa. Komisja przyjmuje CST w terminie do dnia 30 kwietnia 2011 r. oraz publikuje je w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. CST są regularnie uaktualniane, z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”.

- 6) W art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Certyfikat bezpieczeństwa ma stanowić dowód, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i jest w stanie spełniać wymagania zawarte w TSI i innych właściwych przepisach Wspólnoty i przepisach krajowych na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego świadczenia usług transportowych w sieci.”;

b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) certyfikacji potwierdzającej akceptację uregulowań przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia konkretnych wymagań niezbędnych dla bezpiecznego świadczenia usług transportowych na przedmiotowej sieci. Wymagania te mogą odnosić się do stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa, łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci, uznawania świadectw personelu oraz wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów użytkowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe. Certyfikacja opiera się na dokumentacji złożonej przez przedsiębiorstwo kolejowe, opisanej w załączniku IV.”.

7) Art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Utrzymanie pojazdów

1. Każdemu pojazdowi przed dopuszczeniem go do eksploatacji lub rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w KRP zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

2. Odpowiednie krajowe władze bezpieczeństwa mogą postanowić, w wyjątkowych przypadkach i ograniczając się wyłącznie do swoich właściwych sieci, o zastosowaniu odstępstwa od obowiązku przewidzianego w ust. 1.

3. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, za pomocą systemu utrzymania, aby pojazdy były w stanie poruszać się w bezpieczny sposób.

4. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, to system, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, jest tworzony w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przewidzianego w art. 9.

5. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie nie jest przedsiębiorstwo kolejowe ani zarządca infrastruktury, podmiotowi temu można przyznać certyfikat zgodnie z ust. 6.

6. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, do ... (*), środek ustanawiający certyfikację podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym jego system utrzymania. Środek ten, mający 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. 27 ust. 2a. Środek ten obejmuje następujące elementy: wymogi dotyczące certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w oparciu o zatwierdzenie jego systemu utrzymania, formę i termin ważności certyfikatu oraz organ (-y) odpowiedzialny (-e) za jego wydanie, a także mechanizmy kontrolne niezbędne do funkcjonowania tego systemu certyfikacji.

7. Certyfikaty przyznane zgodnie z ust. 6 potwierdzają zgodność z wymogami, o których mowa w ust. 3, i zachowują ważność na całym terytorium Wspólnoty. Jeżeli podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie posiada certyfikatu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury zapewniają, za pośrednictwem swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem przewidzianego w art. 9, by wszystkie odnośne procedury utrzymania były prawidłowo stosowane.”.

(*) Rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

8) W art. 16 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zezwalanie na wprowadzanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei zgodnie z art. 15 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz kontrolowanie, czy są one eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odnośnymi zasadniczymi wymaganiami;”;

b) skreśla się lit. b);

c) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w KRP oraz nad dokładnością i aktualnością zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem;”.

9) W ust. 18 dodaje się literę w brzmieniu:

„e) odstępstwa zastosowane zgodnie z art. 14 ust. 2.”.

10) Art. 26 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 26

Dostosowywanie załączników

Załączniki są dostosowywane do postępu naukowo-technicznego. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.”.

11) W art. 27 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8”;

b) skreśla się ust. 4.

12) W załączniku II skreśla się pkt 3.

Artykuł 2

Wdrożenie i transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy do ... (**). Tekst tych przepisów niezwłocznie przedstawiają Komisji.

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

(**) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypru i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które zostały przez nie przyjęte w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 13 grudnia 2006 r. Komisja przedstawiła trzy wnioski legislacyjne, których zasadniczym celem było ułatwienie przemieszczania się pojazdów kolejowych na terenie Unii Europejskiej:

- wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych ⁽¹⁾ (dalej zwanej dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei);
- wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei ⁽²⁾ (dalej zwanej dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei);
- wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową ⁽³⁾ (dalej zwanego rozporządzeniem w sprawie agencji kolejowej).

W dniu 29 listopada 2007 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu.

W dniu 3 marca 2008 r. Rada przyjmie wspólne stanowisko. W swoich pracach Rada uwzględniła także opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽⁴⁾. Komitet Regionów postanowił nie przyjmować opinii w sprawie wyżej wymienionych wniosków.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Sprawy ogólne

Aby umożliwić kolejom odgrywanie głównej roli w zakresie zrównoważonej mobilności w Unii Europejskiej, Rada dąży do stopniowego rozwoju zintegrowanego europejskiego obszaru kolejowego. W tym kontekście Rada uważa, że te trzy wnioski legislacyjne przekształcające dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei konwencjonalnych i dużych prędkości oraz zmieniające zarówno dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei, jak i rozporządzenie w sprawie agencji kolejowej mogą w znacznym stopniu poprawić techniczną część ram regulacyjnych dotyczących kolei europejskich.

Wnioski te obniżają istniejące bariery dla swobodnego przemieszczania się pojazdów kolejowych w europejskiej sieci kolejowej, ułatwiając w ten sposób wzajemne dopuszczanie do użytku pojazdów kolejowych pomiędzy państwami członkowskimi.

Radzie i Parlamentowi udało się osiągnąć porozumienie po pierwszym czytaniu odnośnie do wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w związku z czym Rada może przyjąć ten zmieniony w ten sposób akt. Rada i Parlament nie przyjęły jednak zbieżnych stanowisk po pierwszym czytaniu odnośnie do wniosków zmieniających dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei i rozporządzenie w sprawie agencji kolejowej. W związku z tym Rada przyjęła wspólne stanowiska w odniesieniu do obu wniosków, należycie uwzględniając niektóre z poprawek przyjętych przez Parlament w opiniach w pierwszym czytaniu.

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

Poniżej przedstawiono trzy główne zmiany dokonane przez Radę w stosunku do wniosku Komisji. Ponadto Rada przewiduje wyłączenie dla Cypru i Malty.

2.1 Połączenie wszystkich przepisów dotyczących procedur dopuszczeń w jednym akcie prawnym

Zarówno dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei, jak i obecnie obowiązujące dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei zawierają przepisy dotyczące procedur zezwalania na dopuszczanie do eksploatacji pojazdów kolejowych. Pierwsza dyrektywa dotyczy pojazdów, które są już użytkowane, druga — nowych lub zmodernizowanych części wspólnotowego systemu kolei. Zgodnie z

⁽¹⁾ Dz.U. C 126 z 7.6.2007, str. 7.

⁽²⁾ Dz.U. C 126 z 7.6.2007, str. 7.

⁽³⁾ Dz.U. C 126 z 7.6.2007, str. 7.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 256 z 27.10.2007, str. 39.

zasadami lepszych uregulowań prawnych, a także w celu uproszczenia prawodawstwa wspólnotowego, Rada umieszcza w jednym akcie prawnym wszystkie przepisy dotyczące zezwoleń na dopuszczanie do eksploatacji pojazdów kolejowych. W tym celu istniejący, ale zmieniony art. 14, nowy art. 14a i nowy załącznik do wniosku zmieniającego dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei zostają przeniesione do przekształconej dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Parlament zgodził się na to przeniesienie w kontekście porozumienia po pierwszym czytaniu odnośnie do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. W związku z tym Rada może co do zasady w pełni zaakceptować poprawki 20, 26 i 27. Ponadto Rada może przychylić się co do zasady do poprawki 18 zważywszy, że w wyniku przeniesienia prawodawca może w zmienionej dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei nie robić odwołań do procedur zezwalania na dopuszczanie do eksploatacji.

2.2 *Sprecyzowanie ról i obowiązków w odniesieniu do utrzymania*

W wyniku wejścia w życie w dniu 1 lipca 2006 r. nowej Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) posiadacze wagonów nie mają już obowiązku rejestracji swoich wagonów w przedsiębiorstwach kolejowych. W odpowiedzi na to, a także by umożliwić przedsiębiorstwom kolejowym bezpieczne świadczenie usług transportowych w sieci, Rada wyszczególnia nowy porządek ról i obowiązków w odniesieniu do utrzymania pojazdów. W tym celu Rada przedstawia nową definicję „posiadacza” i wprowadza pojęcie „jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie”.

Trzymając się jak najbliżej definicji stosowanej w COTIF, Rada ustala jednoznaczny związek między posiadaczem a jego pojazdem przez nałożenie na posiadaczy obowiązku rejestrowania się jako posiadacze w krajowym rejestrze pojazdów. Rada może w pełni zaakceptować poprawkę 8, ponieważ Rada i Parlament zgadzają się co do definicji „posiadacza”. Ponadto poprawka 9, która została wprowadzona w celu zastosowania poprawnej terminologii, może zostać zaakceptowana co do zasady.

We wspólnym stanowisku przewidziano, że jednostki odpowiedzialne za utrzymanie dopilnowują, za pomocą systemu utrzymania, by pojazdy były w stanie umożliwiającym bezpieczną eksploatację. W tym celu każdy pojazd przed dopuszczeniem do użytku lub wykorzystaniem w sieci musi mieć przypisaną sobie jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie. Ponadto każda jednostka odpowiedzialna za utrzymanie musi być zarejestrowana w krajowym rejestrze pojazdów. Jedynie w wyjątkowych przypadkach, i w zakresie ograniczonym do odnośnej sieci, krajowy organ bezpieczeństwa może odstąpić od obowiązku przypisania pojazdowi jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie. Odstępstwa takie muszą być przez ten organ podawane do wiadomości publicznej w sprawozdaniu rocznym. Za pomocą tego systemu Rada pragnie umożliwić przedsiębiorstwom kolejowym i zarządom infrastruktury łatwą identyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie eksploatowanych przez nich pojazdów.

2.3 *Certyfikacja w zakresie utrzymania*

Aby zagwarantować zarówno krajowym organom bezpieczeństwa, jak i uczestnikom łańcucha transportu skuteczne kontrolowanie utrzymania wagonów, Rada zaostrza przepis zawarty we wniosku Komisji dotyczący certyfikacji w zakresie utrzymania. Komisja przewidziała we wniosku, że — w odpowiednich przypadkach — należy utworzyć system certyfikacji w zakresie utrzymania. Rada natomiast uzgadnia przepis zobowiązujący Komisję do przyjęcia, nie później niż rok po wejściu w życie wniosku zmieniającego dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei, środka ustanawiającego obowiązek certyfikacji systemów utrzymania jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie. Zarówno we wniosku Komisji, jak i we wspólnym stanowisku Rady ten system certyfikacji jest oparty na zaleceniu Europejskiej Agencji Kolejowej. Rada dopilnowuje, by wydany certyfikat był ważny na terenie całej Wspólnoty i by gwarantował, że jednostka posiadająca go spełnia wymagania w zakresie utrzymania zgodne z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do każdego pojazdu, który został jej powierzony.

Jednostki odpowiedzialne za utrzymanie mogą uczestniczyć w tym systemie certyfikacji na zasadzie dobrowolności. Wreszcie, aby wyjaśnić, że nie wprowadza się żadnych nowych wymagań wobec przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, Rada przewiduje zapis szczegółowy, że

system zarządzania bezpieczeństwem, którego wprowadzenie przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury jest już wymagane na mocy obowiązującej obecnie dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, obejmuje system utrzymania.

W poprawce 21 Parlament proponuje system utrzymania pojazdów kolejowych różniący się w dwu zasadniczych kwestiach od systemu określonego przez Radę. Po pierwsze, tam gdzie Rada — zgodnie z decyzją Komisji z dnia 28 lipca 2006 r. przyjmującą techniczną specyfikację interoperacyjności (TSI) w odniesieniu do wagonów oraz decyzją Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów — wprowadza pojęcie jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie, Parlament przypisuje bezpośrednią odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu jego posiadaczowi. Po drugie, Parlament postuluje obowiązkowy system certyfikacji w zakresie utrzymania, natomiast Rada — zgodnie z ogólnym podejściem przedstawionym przez Europejską Agencję Kolejową — przewiduje system dobrowolny.

Rada nie może zaakceptować poprawki 21 z trzech powodów. Pierwszy powód jest taki, że nałożenie na posiadacza odpowiedzialności za utrzymanie pojazdu nie wydaje się zgodne z ogólną odpowiedzialnością przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczeństwo działalności transportowej, jak przewidziano w innych ważnych przepisach dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, w szczególności w art. 4. Drugi powód — zdaniem Rady — jest taki, że obowiązkowe uczestnictwo w systemie utrzymania nie zawsze jest właściwe i może skutkować nieuzasadnionymi kosztami administracyjnymi, na przykład w przypadku wagonów pochodzących z państw trzecich lub innego typu pojazdów, np. lokomotyw i wagonów pasażerskich. Po trzecie, Rada obawia się, że przypisanie posiadaczom odpowiedzialności za utrzymanie, które wymaga specyficznej wiedzy technicznej, może stać się ciężarem hamującym rozwój ich działalności gospodarczej.

2.4 Wyłączenie dla Cypru i Malty

Biorąc pod uwagę fakt, że Cypr i Malta nie mają systemów kolejowych, Rada przewiduje dla nich we wspólnym stanowisku wyłączenie z transpozycji i wprowadzania w życie dyrektywy zmieniającej dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei do momentu utworzenia na ich odnośnych terytoriach systemu kolejowego.

III. POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Odpowiedź Rady na poprawki 8, 9, 18, 20, 21, 26 i 27 została wyrażona powyżej w odniesieniu do podstawowych zagadnień.

Ponadto Rada może zaakceptować w całości poprawkę 2 dotyczącą tabeli korelacji. Oprócz tego poprawki 16 i 17 dotyczące korekt wersji językowych są do przyjęcia co do zasady. Z powodów prawnych lub technicznych Rada nie może zaakceptować następujących poprawek:

- poprawka 3, ponieważ cele związane z bezpieczeństwem i zdrowiem pracowników są poza zakresem stosowania wniosku Komisji;
- wzajemnie powiązane poprawki 4–7, ponieważ zaproponowana definicja „krajowych przepisów bezpieczeństwa” nie jest zgodna z załącznikiem II do dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, w którym zawarty jest opis krajowych przepisów bezpieczeństwa, oraz ponieważ pojęcie „zasadnicze wymogi” stosowane jest w znaczeniu, które uznano za zbyt wąskie;
- poprawka 14, ponieważ Rada uważa, że dyskusje w sprawie opracowania wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) przeprowadzono już w czasie przyjmowania dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei i nie należy ich otwierać ponownie. Ponadto Rada zauważa, że — zgodnie z art. 6 ust. 4 rozporządzenia w sprawie agencji kolejowej — zalecenia Europejskiej Agencji Kolejowej, dotyczące m.in. CST, wymagają już szczegółowych analiz kosztów i korzyści;
- poprawka 19, ponieważ nie jest zgodna ze strukturą wspólnego stanowiska;
- poprawka 22 dotyczy pytania, kto powinien być uprawniony do zwracania się do Europejskiej Agencji Kolejowej o opinię techniczną. Nie powinno to być już jednak kwestią sporną, ponieważ Rada i Parlament osiągnęły porozumienie w tej sprawie w kontekście dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei;

- poprawki 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 i 25 dotyczące procedury komitetowej, w których Parlament w odniesieniu do kilku środków wprowadza tryb pilny. Ponieważ środki te mają ogólny zakres stosowania i mają na celu zmianę lub zastąpienie innych niż istotne elementów dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, Rada zgadza się z Komisją i Parlamentem, że w odniesieniu do tych środków Parlament powinien być zaangażowany za pośrednictwem procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą. Niemniej jednak, ustanowienie możliwości stosowania trybu pilnego wydaje się nieproporcjonalne, ponieważ wszystkie te środki są już związane z konkretnym terminem lub muszą być w regularnych odstępach czasu poddawane przeglądowi.

IV. PODSUMOWANIE

Omawiane powyżej trzy wnioski legislacyjne dotyczące interoperacyjności kolei, bezpieczeństwa kolei oraz Europejskiej Agencji Kolejowej, których celem jest ułatwienie przemieszczania się pojazdów kolejowych na terenie Unii Europejskiej, istotnie przyczyniają się do dalszej integracji europejskiego obszaru kolejowego. Rada i Parlament zrobiły już znaczny postęp w zakresie tych trzech wniosków, zwłaszcza przez osiągnięcie porozumienia po pierwszym czytaniu w odniesieniu do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Daje to obu współprawodawcom solidną podstawę do wypracowania podczas dyskusji po drugim czytaniu rozwiązań kompromisowych w odniesieniu do wniosków zmieniających rozporządzenie w sprawie agencji kolejowej i dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei.

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 13/2008**przyjęte przez Radę w dniu 18 kwietnia 2008 r.****w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie**

(2008/C 122 E/03)

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 ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

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 ⁽⁴⁾ wprowadziła system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, w celu wspierania zmniejszania — w sposób opłacalny i skuteczny pod względem ekonomicznym — emisji gazów cieplarnianych.
- (2) Ostatecznym celem Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych (konwencja „UNFCCC”) w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE ⁽⁵⁾, jest ustabilizowanie stężeń gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie, który zapobiegłaby niebezpiecznej antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny.
- (3) Na posiedzeniu w dniu 8 i 9 marca 2007 roku 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 CO₂; w tym celu emisje gazów cieplarnianych powinny osiągnąć maksymalny poziom w ciągu następnych 10–15 lat, po czym do 2050 roku musi nastąpić znaczne globalne zmniejszenie emisji co najmniej o 50 % w stosunku do poziomu z 1990 roku.

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

⁽¹⁾ Dz.U. C 175 z 27.7.2007, str. 47.⁽²⁾ Dz.U. C 305 z 15.12.2007, str. 15.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 listopada 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 kwietnia 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia⁽⁴⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, str. 32. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2004/101/WE (Dz.U. L 338 z 13.11.2004, str. 18).⁽⁵⁾ Dz.U. L 33 z 7.2.1994, str. 11.

- (6) Konwencja UNFCCC wymaga od wszystkich stron opracowania oraz wdrożenia krajowych i — w odpowiednich przypadkach — regionalnych programów obejmujących środki mające na celu złagodzenie zmian klimatu.
- (7) Protokół z Kioto do konwencji UNFCCC, który został zatwierdzony w imieniu Wspólnoty decyzją Rady 2002/358/WE⁽¹⁾, wymaga od krajów rozwiniętych dążenia do ograniczenia lub zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa, które nie są kontrolowane protokołem montrealskim, w drodze współpracy z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (8) Wspólnota nie jest umawiającą się stroną konwencji chicagowskiej z 1944 roku 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 35 komitetu ICAO ds. lotnictwa i ochrony środowiska naturalnego, które odbyło się w 2004 roku, 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 roku, 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 roku, wezwano umawiające się państwa, by nie stosowały systemu handlu przydziałami emisji do operatorów statków powietrznych państw członkowskich pochodzących z innych umawiających się państw, chyba że czynią to na podstawie wzajemnych umów zawartych między tymi państwami. Przypominając, że w konwencji chicagowskiej 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 chicagowskiej — 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.
- (9) Szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego ustanowiony decyzją 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ przewidywał, że Wspólnota określi i podejmie konkretne działania mające na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa, jeżeli żadne tego rodzaju działanie nie zostanie uzgodnione w ramach ICAO przed 2002 rokiem. W swoich konkluzjach z października 2002 roku, grudnia 2003 roku i października 2004 roku Rada wielokrotnie wzywała Komisję do zaproponowania działań mających na celu ograniczenie wpływu międzynarodowego transportu lotniczego na zmiany klimatu.
- (10) 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.
- (11) W swoim komunikacie z dnia 27 września 2005 r. do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomicznego i Społecznego i 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 swoich konkluzjach z dnia 2 grudnia 2005 roku Rada uznała, że z ekonomicznego punktu widzenia i z punktu widzenia ochrony środowiska włączenie lotnictwa do systemu wspólnotowego było najlepszym rozwiązaniem, i wezwwała Komisję do przedstawienia wniosku legislacyjnego przed końcem 2006 roku. W swojej rezolucji z dnia 4 lipca 2006 r. w sprawie ograniczenia wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne⁽³⁾, 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.
- (12) 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.
- (13) 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

⁽¹⁾ Dz.U. L 130 z 15.5.2002, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 242 z 10.9.2002, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. C 303 E z 13.12.2006, str. 119.

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.

- (14) Od roku 2012 system powinien obejmować emisje ze wszystkich lotów kończących się lub rozpoczynających na lotniskach we Wspólnocie. System wspólnotowy może więc służyć jako ogólnoswiatowy model wykorzystania handlu przydziałami emisji. Jeżeli państwo trzecie przyjmie środki 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.
- (15) Zgodnie z zasadą lepszych uregulowań prawnych niektóre loty powinny zostać wyłączone z systemu. 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. Przyniosłoby to korzyści przedsiębiorstw lotniczym świadczącym ograniczone usługi w ramach zakresu zastosowania systemu wspólnotowego, w tym przedsiębiorstw lotniczym z krajów rozwijających się.
- (16) 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 jest obecnie od dwóch do 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 mógłby być o około dwóch razy wyższy 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.
- (17) Aby uniknąć zakłóceń konkurencji, należy wyznaczyć zharmonizowaną metodę rozdzielania przydziałów umożliwiającą określenie łącznej liczby przydziałów, które należy wydać, oraz dystrybucję przydziałów wśród 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.

- (18) Pełna harmonizacja odsetka przydziałów wydawanych nieodpłatnie wszystkim operatorom statków powietrznych uczestniczącym w systemie 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.
- (19) 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 oraz finansowaniu działań w zakresie badań i rozwoju dotyczących łagodzenia skutków i dostosowywania się do nich. 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 zmniejszania 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. Można je też przeznaczyć na działania zachęcające do wykorzystywania środków transportu przyjaznych środowisku. 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.
- (20) Komisja powinna być powiadamiana o przepisach dotyczących wykorzystywania wpływów ze sprzedaży aukcyjnej. Takie powiadomienie nie zwalnia państw członkowskich z obowiązku informowania o określonych środkach krajowych, ustanowionego w art. 88 ust. 3 Traktatu. Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać wyników jakichkolwiek przyszłych procedur dotyczących pomocy państwa, które mogą zostać rozpoczęte zgodnie z art. 87 i 88 Traktatu.
- (21) Aby zwiększyć opłacalność systemu, operatorzy statków powietrznych powinni mieć możliwość wykorzystania CER i 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.

- (22) 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 dopilnowania, by operatorzy statków powietrznych, którym wydano licencję na prowadzenie działalności w tym państwie, 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 Komisja podjęła jako środek ostateczny decyzję o nałożeniu zakazu prowadzenia operacji na poziomie Wspólnoty w odniesieniu do danego operatora statków powietrznych.
- (23) 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.
- (24) Aby zagwarantować integralność systemu 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.
- (25) 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.
- (26) Przepisy regulujące funkcjonowanie systemu wspólnotowego w zakresie monitorowania, składania sprawozdań i weryfikacji emisji oraz w zakresie sankcji stosowanych do operatorów powinny mieć również zastosowanie do operatorów statków powietrznych.
- (27) 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 sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (28) 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 PKB. 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, określonych w artykule 299 ust.2 Traktatu oraz problemów dotyczących zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.
- (29) 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.; całkowite jej przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.
- (30) 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 ⁽¹⁾.
- (31) 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 zmniejszaniu wpływu lotnictwa na zmiany klimatu. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów o inne niż istotne elementy, należy przyjąć je zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (32) 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 przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości przedstawioną 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.
- (33) Zgodnie z punkt 34 porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ 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.
- (34) Dyrektywa 2003/87/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

PRZYJĘŁY NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ

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 następujący ustęp:

„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) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) »emisje« oznaczają uwolnienie gazów cieplarnianych do powietrza z 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 następujące litery:

„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 ta osoba nie jest znana lub nie została wskazana przez właściciela statku powietrznego;

p) »operator wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze« oznacza osobę, która 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 tym lotnisku;

s) »historyczne emisje lotnicze« oznaczają średnią rocznych emisji w latach kalendarzowych: 2004, 2005 i 2006, pochodzących ze statków powietrznych wykonujących działania lotnicze wymienione w załączniku I.”;

- (4) Po art. 3 dodaje się następujący rozdział II:

„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 ... (*). Komisja opracowuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 23 ust. 2, wytyczne w sprawie szczegółowej interpretacji koncepcji działań lotniczych określonych w załączniku I, w szczególności lotów poszukiwawczo-ratowniczych, lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, lotów z pomocą humanitarną, lotów służby ratownictwa medycznego, lotów wykonywanych przez operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze, którzy przez trzy kolejne czteromiesięczne okresy wykonują mniej niż 243 loty w jednym okresie.

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 100 % 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 100 % historycznych emisji lotniczych pomnożonym przez liczbę lat w danym okresie.

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

4. Do (*). 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 zostanie rozpatrzona przez komitet, o którym mowa w art. 23 ust. 1.

(*) 6 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3d

Metoda rozdzielania przydziałów dla lotnictwa w drodze sprzedaży aukcyjnej

1. W okresie, o którym mowa w art. 3c ust. 1, 10 % przydziałów rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.
2. W odniesieniu do kolejnych okresów odsetek przydziałów rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej, o którym mowa w ust. 1, 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.

To rozporządzenie, 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 i do pokrywania kosztów, które administrujące państwo członkowskie ponosi w związku z niniejszą dyrektywą.

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 począt-

kiem 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, w którym Komisja podejmuje decyzję 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 wyda 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, przeznacza 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
- c) 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.

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 informacje 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 wyznaczonej zgodnie z 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 wzorec 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) pkt (iii) i ust. 4.

6. Wzorec porównawczy, o którym mowa w ust. 5 nie powoduje, że roczny przydział na tonokilometr jest większy niż roczny przydział na tonokilometr dla operatora statków lotniczych przyznany zgodnie z art. 3e ust. 4.

7. W terminie trzech miesięcy od dnia, w którym Komisja podejmuje decyzję 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) pkt (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 uzupełnienie jej, 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 plan dotyczący monitorowania określających 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 następujący tytuł i artykuł:

„ROZDZIAŁ III

Instalacje stacjonarne

Artykuł 3h

Zakres

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) Art. 6 ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) zobowiązanie do poddania przydziałów, inne 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 następujący ustęp w brzmieniu:

„1a. Z zastrzeżeniem ust. 3, w okresie, o którym mowa w art. 3c, państwa członkowskie zezwalają każdemu operatorowi statków powietrznych na wykorzystanie CER i ERU z działań projektowych. 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 o wysokości odsetka decyduje się zgodnie z procedurą służącą określaniu wykorzystywania CER i ERU z działań projektowych, w ramach przeglądu niniejszej dyrektywy i uwzględniając zmiany 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) w ust. 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 urządzeń w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego zweryfikowanej zgodnie z art. 15, oraz, że są one następnie anulowane.”;

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

(12) W art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1:

(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) w ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

(13) W art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Weryfikacja

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

Państwa Członkowskie zapewniają, że 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 mogą 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, 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) ust. 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, że 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 jest odpowiedzialny za opłacenie kary za przekroczenie emisji. Kary za przekroczenie emisji wynoszą 100 EUR za każdą tonę równoważnika ditlenku węgla wyemitowaną, w odniesieniu do którego operator nie przekazał przydziału. Płatności kary za przekroczenie emisji nie uwalniają operatora od obowiązku przekazania ilości przydziałów równych temu przekroczeniu emisji przekazując przydziały w odniesieniu do następnego roku kalendarzowego.”;

c) dodaje się nowe 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, Komisja informuje 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 rozważa 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 przyznaje 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 wykonywanych 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 zaktualizuje wykaz w celu uwzględnienia operatorów statków powietrznych, którzy po tym czasie wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I.

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

Artykuł 18b

Pomoc Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol)

W celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 3c ust. 4 i art. 18a Komisja może zwrócić się o pomoc do Eurocontrolu i może w tym celu zawierać wszelkie odpowiednie umowy z tą organizacją.

(*) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 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. Gdy państwo trzecie przyjmuje środki mające na celu zmniejszenie wpływu lotów rozpoczynających się w tym państwie i kończących 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 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) ust. 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 przepisów art. 6 ust. 2 lit. e) i art. 12 ust. 3; oraz”

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zarządca podlega karom mającym zastosowanie w odniesieniu 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 przepisów art. 16 ust. 2, 3 oraz 4.”

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

„4. Do 1 czerwca 2015 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. Komisja weźmie pod uwagę w szczególności:

- a) konsekwencje niniejszej dyrektywy i jej wpływ na ogólne funkcjonowanie systemu wspólnotowego;
- b) funkcjonowanie rynku przydziałów emisji lotniczych, w szczególności wszelkie możliwe zakłócenia rynku;
- c) skuteczność systemu wspólnotowego, jeśli chodzi o ochronę 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;
- 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 bez dostępu do morza 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; oraz
- i) skutki zwolnienia z systemu wspólnotowego niektórych lotów wykonywanych w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nałożonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) 2408/92 dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (*).

Komisja złoży następnie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(*) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).”.

(21) Po art. 30 dodaje się następujący tytuł:

„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 ... (*). 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 ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

(*) 18 miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

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 następujący akapit:

„W roku 2012 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.

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 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) 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 innych niż loty wykonywane 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 UE, wykonywanych przez operatora wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze, wykonujących przez trzy kolejne czteromiesięczne okresy mniej niż 243 loty w jednym okresie, który w innym przypadku mieściłby się w zakresie niniejszej kategorii działań.

Ditlenek węgla”

2. W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) po tytule załącznika dodaje się następujący tytuł:

„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 tonokilometrach 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 110 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. 3d ust. 1 lub art. 3d(a) 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 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 następujący tytuł:

„CZĘŚĆ A — WERYFIKACJA EMISJI POCHODZĄCYCH Z INSTALACJI STACJONARNYCH”;

b) dodaje się część B w brzmieniu:

„CZĘŚĆ 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 działania 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.”.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W grudniu 2006 r. Komisja przyjęła wniosek ⁽¹⁾ dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie. W dniu 22 grudnia 2006 r. wniosek ten przekazano Radzie.

Parlament Europejski przyjął swoją opinię w pierwszym czytaniu w dniu 13 listopada 2007 r.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię w dniu 30 maja 2007 r. ⁽²⁾.

Komitet Regionów przyjął opinię w dniu 10 października 2007 r. ⁽³⁾.

Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 18 kwietnia 2008 r.

II. CEL

Głównym celem proponowanej dyrektywy jest ograniczenie — w związku ze wzrostem emisji pochodzących z sektora lotnictwa — potencjalnego wpływu lotnictwa na zmiany klimatu przez włączenie emisji pochodzących z działań lotniczych do ogólnego wspólnotowego systemu handlu przydziałami emisji (ETS).

Wniosek stanowi zmianę dyrektywy 2003/87/WE (dyrektywy w sprawie ETS).

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Aspekty ogólne

We wspólnym stanowisku uwzględniono w brzmieniu dosłownym, częściowo lub co do istoty pewną liczbę poprawek Parlamentu Europejskiego zgłoszonych w pierwszym czytaniu. Służą one ulepszeniu lub doprecyzowaniu tekstu proponowanej dyrektywy. We wspólnym stanowisku nie uwzględniono jednak innych poprawek, gdyż Rada ustaliła, że są one niepotrzebne lub niewykonalne ze względu na fakt, że nie znajdują swojego uzasadnienia w aktualnej wiedzy naukowej, a ich wprowadzenie w życie pociąga za sobą zwiększone i nieproporcjonalne koszty administracyjne.

We wspólnym stanowisku wprowadzono także kilka zmian innych niż zmiany przewidziane w opinii Parlamentu Europejskiego wydanej w pierwszym czytaniu; wiąże się to z faktem, że w niektórych miejscach pierwotny wniosek Komisji został uzupełniony nowymi elementami lub nadano mu nowe brzmienie, dodając kilka całkowicie nowych przepisów.

Ponadto uwzględniono pewną ilość zmian redakcyjnych mających na celu jedynie doprecyzowanie tekstu lub zapewnienie ogólnej spójności dyrektywy.

Aspekty szczegółowe

(1) *Data początkowa i zakres zastosowania systemu*

Rada w porozumieniu z Parlamentem Europejskim odrzuciła zaproponowane przez Komisję podejście dwuetapowe i opowiedziała się za **jedną datą początkową dla wszystkich lotów**, które mają zostać objęte systemem. Uznano to za konieczne, by zagwarantować, że system będzie miał większy wpływ na środowisko, a jednocześnie zminimalizować zakłócenia konkurencji. Rada — w przeciwieństwie do Komisji i Parlamentu Europejskiego, które proponowały, by datą początkową był rok 2011 — postanowiła jednak, że opóźnienie uruchomienia systemu o jeden rok, czyli przełożenie go na **rok 2012**, będzie rozsądne ze względu na procedurę przyjmowania legislacji, złożoność systemu i konieczność ustanowienia pewnej liczby środków wykonawczych.

⁽¹⁾ Dok. 5154/07 — COM(2006) 818 wersja ostateczna.

⁽²⁾ Dz.U. C 206 z 27.7.2007, s. 47.

⁽³⁾ Dz.U. C 305 z 15.12.2007, s. 15.

(2) *Rozdzielanie przydziałów*

Podobnie jak Parlament Europejski Rada uważa, że kwestia rozdzielania przydziałów ma kluczowe znaczenie dla funkcjonowania systemu. W związku z tym Rada wprowadziła do wniosku Komisji pewne zmiany, dzięki którym jego treść jest bliższa istocie poprawek PE, mimo że nie zostały one włączone dosłownie do tekstu wspólnego stanowiska.

A zatem mimo że Rada, zgodnie z wnioskiem Komisji, utrzymała **całkowity limit** w wysokości 100 % emisji historycznych, dopuszcza ona ewentualne jego zmniejszenie w przyszłości w ramach przeglądu funkcjonowania dyrektywy w odniesieniu do działań lotniczych przewidzianego na rok 2015 (art. 30 ust. 4).

Rada zgadza się z dokonaniem przez Komisję wyborem **mechanizmu rozdzielania**, który polegałby częściowo na rozdzielaniu przydziałów nieodpłatnie przy wykorzystaniu prostego wzorca porównawczego, a częściowo na rozdzielaniu przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej.

Rada **dostosowała** jednak nieznacznie ten **wzorzec porównawczy**, zmieniając wartość ładunku handlowego (podniosła ją do 110 kg na pasażera i jego odprawionego bagażu) oraz odległość (długość ortodromy powiększona o 95 km), które to wartości są wykorzystywane przy obliczaniu działania lotniczego (w *tonokilometrach*) dla poszczególnych operatorów statków powietrznych.

Jeśli chodzi o **poziomą sprzedaż aukcyjną**, Rada odrzuciła propozycję Komisji, by stosować odsetek odpowiadający średniemu odsetkowi zaproponowanemu przez państwa członkowskie, które przewidziałyby sprzedaż aukcyjną w swoich krajowych planach rozdzielania, i wybrała opcję zakładającą **stały odsetek wynoszący 10 %**. Ponadto Rada wprowadziła wyraźną możliwość zwiększenia tego odsetka w ramach ogólnego przeglądu dyrektywy w sprawie ETS. W ten sposób, mimo że nie włączono poprawki PE nr 74, wspólne stanowisko w rzeczywistości jest zgodne z jej istotą, gdyż uznano w nim za pożądane przewidzenie (stopniowego) zwiększenia poziomu sprzedaży aukcyjnej. Rada stwierdziła, że lepiej opowiedzieć się za początkowo niższym odsetkiem odnoszącym się do sprzedaży aukcyjnej wraz z możliwością zwiększania go w przyszłości, gdyż jest to podejście rozsądniejsze, gwarantujące z jednej strony nietraktowanie lotnictwa w sposób wyraźnie odmienny w porównaniu z innymi sektorami objętymi ETS, a jednocześnie zapewniające lepsze dostosowanie do ogólnego funkcjonowania systemu wspólnotowego.

Co do **wykorzystania dochodów ze sprzedaży aukcyjnej**, Rada przyjmuje nieco zmienione stanowisko w porównaniu ze stanowiskiem Komisji i Parlamentu Europejskiego. Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 3d ust. 4, to państwa członkowskie decydują to tym, w jaki sposób wspomniane dochody mają zostać wykorzystane. Art. 3d ust. 4 przewiduje jednak, że dochody te powinny zostać wykorzystane do przeciwdziałania zmianom klimatu zarówno w UE, jak i w państwach trzecich oraz do pokrycia kosztów administracyjnych utrzymania systemu. Celem tej zmiany jest zapewnienie poszanowania nadrzędnych zasad konstytucyjnych i budżetowych obowiązujących w wewnętrznych porządkach prawnych państw członkowskich.

Jeden z głównych nowych elementów wprowadzonych przez Radę do wniosku Komisji dotyczy utworzenia **specjalnej rezerwy z myślą o nowych operatorach statków powietrznych i operatorach statków powietrznych, których działalność szybko się rozwija** (tj. operatorach, którzy są w stanie udokumentować wskaźnik wzrostu wynoszący 18 % rocznie w latach następujących po roku bazowym stosowanym do rozdzielania przydziałów). Zgodnie z art. 3f ustalony odsetek (3 %) przydziałów zostałby zarezerwowany z przeznaczeniem na rozdzielenie między kwalifikujących się do tego celu operatorów statków powietrznych na podstawie systemu wzorców porównawczych podobnego do systemu stosowanego przy rozdzielaniu początkowym. Dzięki wprowadzeniu takiego przepisu nowi operatorzy statków powietrznych lub operatorzy statków powietrznych w państwach członkowskich o niskich wyjściowych (lecz obecnie rosnących) wskaźnikach mobilności nie ucierpieliby w wyniku zastosowania systemu. Rada zapewniła przeciwwagę dla wszelkich ewentualnych zakłóceń rynku, przewidując, że rozdzielenie uprawnień w ramach specjalnej rezerwy ma charakter jednorazowy, czemu towarzyszy przepis o tym, że wynikające z tego roczne przydziały na tonokilometr dla kwalifikujących się operatorów statków powietrznych nie są większe niż roczne przydziały na tonokilometr dla operatorów statków powietrznych w ramach rozdziału podstawowego (art. 3f ust. 6). Tak więc Rada faktycznie podąża w tym samym kierunku, co Parlament Europejski w poprawkach nr 22, 28 i 33. Niemniej jednak funkcjonowanie specjalnej rezerwy przewidziane we wspólnym stanowisku wiązałoby się z niższymi kosztami administracyjnymi i nie powodowałoby znacznych zakłóceń na rynku.

(3) Zwolnienia

Rada **udoskonalila** kilka zwolnień z systemu, uwzględniając przy tym odpowiednie poprawki PE (tj. poprawki nr 51, 52, 53, 70 i 79). Zdecydowała zatem, że nie wyłączy z systemu lotów szefów państw UE, lecz włączy zwolnienia dla lotów poszukiwawczo-ratowniczych, lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, lotów z pomocą humanitarną i lotów służb ratownictwa medycznego. Ponadto wyłączone zostały także loty wykonywane wyłącznie w celu sprawdzenia, przetestowania lub przeprowadzenia procesu certyfikacji statku powietrznego lub urządzeń zarówno pokładowych, jak i naziemnych;

We wspólnym stanowisku wprowadzono dodatkowe zwolnienie z systemu w postaci **klauzuli „de minimis”** skutkującej wyłączeniem lotów operatora wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze, wykonującego przez trzy kolejne czteromiesięczne okresy mniej niż 243 loty w jednym okresie. Rada dołączyła do tego zwolnienia odpowiednią definicję „operatora wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze” oraz motyw, którego celem jest zagwarantowanie, by operatorzy obsługujący niewielki ruch lotniczy — w tym wielu operatorów z krajów rozwijających się — nie byli zmuszeni ponosić nieproporcjonalnych kosztów administracyjnych. W ten sposób do krajów rozwijających się wysła się wyraźny sygnał polityczny, a jednocześnie zmniejsza się biurokrację i ogólne obciążenie administracyjne związane z administrowaniem systemem. Ewentualny niekorzystny wpływ na rynek uwzględniono przez wybranie samej działalności jako kryterium stosowanego przy wyłączeniu.

Rada, podobnie jak Parlament Europejski, wzięła także pod uwagę szczególne **potrzeby regionów najbardziej oddalonych oraz szczególny status lotów wykonywanych w ramach świadczenia usług publicznych**. Wspólne stanowisko wyłącza z systemu loty wykonywane w ramach świadczenia usług publicznych na trasach w regionach najbardziej oddalonych lub na trasach, których oferowana wydajność nie przekracza 30 000 miejsc rocznie; przewidziano w nim także odpowiedni motyw. Pod tym względem wspólne stanowisko idzie dalej niż poprawka PE nr 78.

(4) Inne kwestie

Dodano nowy artykuł (art. 3g) nakładający dodatkowo na państwa członkowskie obowiązek dopilnowania, by operatorzy statków powietrznych przedkładali odpowiedniemu właściwemu organowi **plany dotyczące monitorowania i składania sprawozdań**, w których przedstawione są środki służące monitorowaniu emisji i danych dotyczących tonokilometrów i składaniu sprawozdań na ten temat do celów ubiegania się o wydanie przydziałów.

Dodano kilka nowych ustępów w artykule dyrektywy w sprawie ETS dotyczącym **egzekwowania** (art. 16); przewidują one, że administrujące państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji, by ta nałożyła zakaz prowadzenia operacji na poziomie Wspólnoty na operatora statków powietrznych, który nie spełnia wymogów omawianej dyrektywy. Mimo że nakładanie zakazu prowadzenia operacji, jako środka egzekwowania, traktowane jest jako ostateczność, stwierdzono, że uwzględnienie tego środka jest konieczne, aby zagwarantować całkowite dostosowanie się operatorów statków powietrznych do systemu, co z punktu widzenia Rady jest niezwykle istotne.

Ponadto Rada zmodyfikowała wniosek Komisji, jeśli chodzi o **przekształcanie przydziałów i następnie wykorzystywanie ich do celów związanych z zobowiązaniami międzynarodowymi**; zdecydowała się ona na system „półotwarty” oraz na skreślenie zawartych we wniosku Komisji przepisów umożliwiających operatorom statków powietrznych zmianę przeznaczenia własnych przydziałów, tak by mogły zostać wykorzystane przez innych operatorów. W uznaniu faktu, że zobowiązaniami państw członkowskich w ramach pierwszego okresu realizacji zobowiązań wynikających z protokołu z Kioto objęte jest lotnictwo krajowe (nie międzynarodowe), dodano nowy ustęp w istniejącym art. 19 dyrektywy w sprawie ETS; przewiduje on rozporządzenie w sprawie rejestrów gwarantujące, że przekazywanie na konta wycofania państw członkowskich przydziałów, CER i ERU za pierwszy okres realizacji zobowiązań wynikających z protokołu z Kioto następuje tylko wtedy, gdy odpowiadają one emisjom uwzględnionym w łącznych danych wynikających z przeprowadzonych przez państwa członkowskie krajowych inwentaryzacji za ten okres.

Ponadto Rada wprowadziła zasadnicze zmiany w art. 25a; jego celem jest obecnie doprecyzowanie różnych instytucjonalnych procedur, które mogą być stosowane przez Komisję w celu poprawy, dostosowania lub zmiany dyrektywy w wyniku konsultacji z **państwami trzecimi** lub zawieranych z nimi nowych umów. Podkreślono, że ważne jest dążenie do globalnego rozwiązania kwestii zmniejszania emisji pochodzących z działań lotniczych, a także do najlepszej interakcji między systemem wspólnotowym a równoważnymi systemami istniejącymi w państwach trzecich. Pod tym względem, mimo że Rada postanowiła nie uwzględniać odpowiedniej poprawki PE (poprawka nr 49) w sposób dosłowny, wspólne stanowisko w istocie odzwierciedla bardzo dokładnie uzasadnienie leżące u jej podstaw.

W istniejącej **klauzuli przeglądu** zawartej w dyrektywie w sprawie ETS (art. 30) dodano kilka punktów; mają one pełnić rolę listy kontrolnej przy dokonywaniu przeglądu funkcjonowania dyrektywy w odniesieniu do działań lotniczych i przy rozwiązywaniu wszelkich problemów, które mogą się pojawić w wyniku włączenia tych działań do ogólnego systemu ETS.

IV. WNIOSKI

Rada jest przekonana, że wspólne stanowisko stanowi zrównoważony pakiet środków, które przyczynią się do zmniejszenia emisji lotniczych w sposób zgodny z politykami i celami UE, wyrażonymi także w ramach konwencji UNFCCC, a jednocześnie zagwarantują stosowanie systemu w stosunku do wszystkich operatorów statków powietrznych bez względu na ich przynależność państwową; w związku z tym jest również przekonana, że włączenie lotnictwa do wspólnotowego systemu ETS nie powinno prowadzić do zakłóceń konkurencji.

Rada oczekuje konstruktywnej dyskusji z Parlamentem Europejskim prowadzącej do szybkiego przyjęcia dyrektywy.
