

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**      **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 421/2014**

**z dnia 16 kwietnia 2014 r.**

**zmieniające dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

**(Dz.U. L 129 z 30.4.2014, s. 1)**

sprostowane przez:

► **C1**      Sprostowanie, Dz.U. L 140 z 14.5.2014, s. 177 (421/2014)

**▼B****ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY (UE) NR 421/2014****z dnia 16 kwietnia 2014 r.****zmieniające dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Sektor lotnictwa ma zdecydowanie międzynarodowy charakter. Ogólnoświatowe podejście do przeciwdziałania emisjom pochodzącym z międzynarodowego lotnictwa stwarza najlepsze perspektywy zapewnienia długookresowej równowagi.
- (2) Unia dąży do zawarcia przyszłego międzynarodowego porozumienia mającego na celu kontrolę emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a w międzyczasie ogranicza za pomocą autonomicznych działań wpływ wywierany na zmianę klimatu przez działania lotnicze prowadzone z i do lotnisk w Unii. W celu zapewnienia, aby cele te nawzajem się uzupełniały, a nie pozostawały w sprzeczności, należy wziąć pod uwagę rozwój sytuacji na forach międzynarodowych i przyjmowane na nich stanowiska, a w szczególności uwzględnić rezolucję zawierającą „Skonsolidowane oświadczenie o kontynuowaniu polityk i praktyk ICAO odnoszących się do ochrony środowiska”, przyjętą w dniu 4 października 2013 r. na 38. sesji Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

<sup>(1)</sup> Opinia przyjęta w dniu 22 stycznia 2014 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 kwietnia 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 14 kwietnia 2014 r.

**▼ B**

- (3) W związku z tym, aby utrzymać tempo prac osiągnięte w trakcie 38. sesji Zgromadzenia ICAO w 2013 r. oraz ułatwić postęp na zbliżającej się 39. sesji w 2016 r., pożądane jest tymczasowe uznanie wymogów określonych w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup> za spełnione w okresie do dnia 31 grudnia 2016 r. w odniesieniu do lotów do i z lotnisk w państwach spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG). Podejmując tego rodzaju kroki, Unia podkreśla, że wymogi prawne mogą być stosowane w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach EOG, w taki sam sposób, jak wymogi prawne mogą zostać stosowane w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów pomiędzy takimi lotniskami. W celu zapewnienia pewności prawa, do celów niniejszego odstępstwa, loty pomiędzy lotniskami znajdującymi się w państwach EOG a lotniskami znajdującymi się w państwach, które przystąpiły do Unii w 2013 r., powinny być uważane za loty między państwami EOG.
- (4) Należy przypomnieć, że zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE do państw członkowskich należy określić, w jaki sposób zostaną wykorzystane dochody z rozdzielania uprawnień do emisji w drodze sprzedaży aukcyjnej. Dochody te lub ich równowartość finansowa powinny zostać wykorzystane do przeciwdziałania zmianom klimatu w Unii i w państwach trzecich, między innymi na środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, do dokonania dostosowań z myślą o skutkach zmian klimatu w Unii i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, do finansowania badań naukowych i rozwoju w zakresie łagodzenia zmian klimatu i dostosowania się do nich, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, do ograniczenia emisji poprzez transport niskoemisyjny, oraz na pokrycie kosztów zarządzania systemem unijnym. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej lub ich równowartość finansowa powinny być również przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu. Przejrzystość w zakresie wykorzystywania dochodów ze sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych na mocy dyrektywy 2003/87/WE jest kluczowym elementem wspierającym zobowiązania Unii. Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 <sup>(2)</sup> państwa członkowskie mają przedłożyć Komisji sprawozdanie na temat wykorzystania dochodów z aukcji takich uprawnień do emisji.
- (5) Odstępstwa przewidziane w niniejszym rozporządzeniu uwzględniają wyniki rozmów dwustronnych i wielostronnych z państwami trzecimi, które Komisja będzie kontynuować w imieniu Unii, w celu propagowania wykorzystywania mechanizmów rynkowych do ograniczenia emisji z lotnictwa.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylające decyzję nr 280/2004/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13).

**▼B**

- (6) Należy przypomnieć, że dyrektywa 2003/87/WE przewiduje możliwość przyjęcia środków zmieniających działania lotnicze wymienione w załączniku I do tej dyrektywy w przypadku, gdy państwo trzecie wprowadza środki mające na celu zmniejszenie wpływu działań lotniczych na zmiany klimatu.
- (7) Negocjacje w sprawie wszelkich porozumień dotyczących lotnictwa zawieranych przez Unię z państwami trzecimi powinny mieć na celu zachowanie dla Unii elastyczności przy podejmowaniu działań w zakresie ochrony środowiska, w tym środków mających łagodzić wpływ lotnictwa na zmiany klimatu.
- (8) W celu uniknięcia zakłóceń konkurencji ważne jest, aby wszystkie loty na tej samej trasie były traktowane w ten sam sposób.
- (9) W celu dalszego unikania nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych wobec najmniejszych operatorów statków powietrznych, do załącznika I do dyrektywy 2003/87/WE należy dodać tymczasowe wyłączenie. Należy zatem wyłączyć operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze i emitujących mniej niż 1 000 ton CO<sub>2</sub> rocznie z zakresu stosowania tej dyrektywy od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2020 r.
- (10) Należy umożliwić operatorom statków powietrznych, którzy są małymi podmiotami uczestniczącymi w systemie, stosowanie alternatywnych metod weryfikacji ich emisji w celu dalszego zmniejszenia nałożonych na nich obciążeń administracyjnych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wdrażania środków upraszczających ukierunkowanych w szczególności na potrzeby operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, którzy są małymi podmiotami uczestniczącymi w systemie.
- (11) Należy zwrócić szczególną uwagę na łagodzenie, a nawet eliminowanie wszelkich problemów związanych z dostępnością i konkurencyjnością, z którymi borykają się najbardziej oddalone regiony unijne. W związku z powyższym odstępstwo przewidziane na mocy niniejszego rozporządzenia powinno mieć również zastosowanie do lotów pomiędzy lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG.
- (12) W celu zapewnienia pewności prawa operatorom statków powietrznych i organom krajowym należy zezwolić na umarżenie uprawnień i przedstawianie sprawozdań do 2015 r. w odniesieniu do emisji za 2013 r.
- (13) W odniesieniu do zastosowania niniejszego odstępstwa należy przypomnieć, że metodami określania przydziału i wydawania uprawnień do emisji operatorom statków powietrznych pozostają metody określone w dyrektywie 2003/87/WE, to znaczy obliczanie na podstawie zweryfikowanych danych dotyczących tonokilometrów w odniesieniu do odpowiednich okresów, o których mowa w tej dyrektywie.

▼ B

- (14) Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. oraz przy uwzględnieniu jego wyników Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie pełne sprawozdanie. W sprawozdaniu tym Komisja powinna między innymi przeanalizować wszystkie opcje dotyczące zakresu emisji z działań lotniczych oraz w razie potrzeby zaproponować niezwłocznie środki, aby zapewnić uwzględnienie rozwoju sytuacji na arenie międzynarodowej oraz wszelkich kwestii dotyczących stosowania odstępstwa. Komisja powinna też zwrócić szczególną uwagę na skuteczność Systemu handlu uprawnieniami do emisji Unii Europejskiej z punktu widzenia ochrony środowiska i w związku z tym na szczególnie wkład sektora lotnictwa, łącznie z warunkami lepszego dostosowania przepisów mających zastosowanie odpowiednio do działań lotniczych i instalacji stacjonarnych.
- (15) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie wprowadzenie tymczasowego odstępstwa od wymogów monitorowania, sprawozdawczości i umarzania uprawnień do emisji z lotów do i z państw spoza EOG od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r., zmniejszenie obciążeń administracyjnych i uproszczenie zarządzania systemem, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki proponowanego działania możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (16) Istotne jest zapewnienie operatorom statków powietrznych i organom krajowym pewności prawa w związku z wyznaczonym na 30 kwietnia 2014 r. terminem umorzenia, o którym mowa w dyrektywie 2003/87/WE. W związku z powyższym niniejsze rozporządzenie należy stosować od dnia jego przyjęcia.
- (17) Należy odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

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

- 1) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 28a*

**Odstępstwa stosowane przed wdrożeniem do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego**

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 2a, art. 14 ust. 3 i art. 16 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych przepisach za spełnione i nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do:

- a) wszystkich emisji pochodzących z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) w każdym roku kalendarzowym, od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r.;

▼ B

- b) wszystkich emisji pochodzących z lotów pomiędzy lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG w każdym roku kalendarzowym, od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r.;
- c) umorzenia uprawnień odpowiadających zweryfikowanym emisjom w 2013 r. pochodzącym z lotów między lotniskami znajdującymi się w państwach EOG, dokonywanego do dnia 30 kwietnia 2015 r., zamiast do dnia 30 kwietnia 2014 r. oraz zgłoszenia zweryfikowanych emisji dla tych lotów w 2013 r. do dnia 31 marca 2015 r., zamiast do dnia 31 marca 2014 r.

Do celów art. 11a, 12 i 14 zweryfikowane emisje z lotów innych niż te, o których mowa w akapicie pierwszym, są uznawane za zweryfikowane emisje operatora statków powietrznych.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 3e ust. 5 i art. 3f operator statków powietrznych korzystający z odstępstw przewidzianych w ust. 1 lit. a) oraz b) niniejszego artykułu otrzymuje liczbę bezpłatnych uprawnień do emisji zmniejszoną proporcjonalnie do ograniczenia obowiązku umorzenia uprawnień przewidzianego w tych literach.

Na zasadzie odstępstwa od art. 3f ust. 8 uprawnienia nieprzydzielone w wyniku zastosowania akapitu pierwszego niniejszego ustępu są anulowane.

W odniesieniu do działań w okresie od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r., do dnia ►C1 1 września 2014 r. ◀ państwa członkowskie publikują liczbę bezpłatnych uprawnień do emisji lotniczych przydzielonych każdemu operatorowi.

3. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d państwa członkowskie sprzedają na aukcji liczbę uprawnień do emisji lotniczych zmniejszoną proporcjonalnie do ograniczenia całkowitej liczby wydanych uprawnień.

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3 liczba uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. zostanie zmniejszona, aby odpowiadała udziałowi przyznanych emisji z lotnictwa w odniesieniu do lotów, do których nie mają zastosowania odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu.

5. Na zasadzie odstępstwa od art. 3g operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do przedkładania planów monitorowania określających środki służące monitorowaniu emisji i składaniu odpowiednich sprawozdań w odniesieniu do lotów, do których zastosowanie mają odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu.

6. Na zasadzie odstępstwa od art. 3 g, 12, 15 i 18a, w przypadku gdy całkowite roczne emisje operatora statków powietrznych wynoszą mniej niż 25 000 ton CO<sub>2</sub>, uznaje się je za zweryfikowane emisje, jeśli określone one zostały przy zastosowaniu narzędzia dla małych podmiotów uczestniczących w systemie zatwierdzonego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 606/2010 (\*) i wypełnione przez Eurocontrol danymi pochodzącymi z jego ETS Support Facility (mechanizmu wspierającego ETS). Państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile procedury te zapewniają przynajmniej taką dokładność, jaką gwarantuje narzędzie dla małych podmiotów uczestniczących w systemie.

▼ B

7. Do celów niniejszego artykułu loty pomiędzy lotniskami znajdującymi się w państwach EOG a lotniskami znajdującymi się w państwach, które przystąpiły do Unii w 2013 r., uznaje się za loty między lotniskami znajdującymi się w państwach EOG.

8. Komisja informuje regularnie, a przynajmniej raz w roku, Parlament Europejski i Radę o postępach w negocjacjach prowadzonych w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz o swoich wysiłkach na rzecz zwiększania międzynarodowej akceptacji mechanizmów rynkowych wśród państw trzecich. Po Zgromadzeniu ICAO w 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat działań służących wprowadzeniu w życie międzynarodowego porozumienia w sprawie międzynarodowego środka rynkowego od 2020 r., który ograniczy emisje gazów cieplarnianych z lotnictwa w niedyskryminujący sposób, w tym na temat informacji dotyczących wykorzystywania dochodów przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 17 rozporządzenia (UE) nr 525/2013.

W sprawozdaniu tym Komisja rozważa i w stosownych przypadkach przedstawia propozycje będące reakcją na te wydarzenia w odniesieniu do odpowiedniego zakresu emisji z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG, począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również rozwiązania dotyczące innych kwestii, jakie mogą wyniknąć w związku ze stosowaniem ust. 1–4 niniejszego artykułu, przy jednoczesnym zachowaniu równego traktowania wszystkich operatorów statków powietrznych na tej samej trasie.

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

- 2) w załączniku I, w tabeli, kolumnie „Działania”, pod nagłówkiem „Lotnictwo”, po lit. j) dodaje się literę w brzmieniu:
- „k) od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. lotów, które w innym przypadku mieściłyby się w zakresie niniejszej kategorii działań, obsługiwanych przez operatora statków powietrznych wykonującego niezarobkowe przewozy lotnicze o łącznych rocznych emisjach wynoszących mniej niż 1 000 ton.”;

### *Artykuł 2*

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 30 kwietnia 2014 r.

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