

Środa, 13 września 2017 r.

P8\_TA(2017)0338

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

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 13 września 2017 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r. (COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))<sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2018/C 337/35)

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (2a) **Ochrona środowiska należy do najważniejszych wyzwań, przed którymi stoi Unia.**

### Poprawka 38

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3) Wiążący cel osiągnięcia co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. został określony przez Radę Europejską w dniach 23–24 października 2014 r. Na posiedzeniu w dniu 6 marca 2015 r. Rada formalnie zatwierdziła ten wkład UE i jej państw członkowskich jako zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego. W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. przewidziano, że wyznaczony cel zostanie zrealizowany wspólnie przez Unię w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, przy redukcji w sektorach objętych i nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) w wysokości odpowiednio 43 % i 30 % do 2030 r. w porównaniu z rokiem 2005. Osiągnięcie redukcji emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki.
- (3) Wiążący cel osiągnięcia co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. został określony przez Radę Europejską w dniach 23–24 października 2014 r. Na posiedzeniu w dniu 6 marca 2015 r. Rada formalnie zatwierdziła ten wkład UE i jej państw członkowskich jako zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego. W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. przewidziano, że wyznaczony cel zostanie zrealizowany wspólnie przez Unię w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, przy redukcji w sektorach objętych i nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) w wysokości odpowiednio 43 % i 30 % do 2030 r. w porównaniu z rokiem 2005. Osiągnięcie redukcji emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki **i w tym celu Komisja powinna m.in. zapewnić platformę do wymiany między państwami członkowskimi najlepszych praktyk oraz doświadczeń w sektorze mobilności niskoemisyjnej.**

<sup>(1)</sup> Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A8-0258/2017).

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 2**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3a) *Sprawnie funkcjonujący, zreformowany EU ETS ze wzmocnionym instrumentem służącym stabilizacji rynku będzie głównym europejskim instrumentem wykonywanym do osiągnięcia celu 40 % redukcji i obejmującym współczynnik liniowy i przydział bezpłatnych uprawnień po 2020 r. Udział przeznaczony do sprzedaży na aukcji powinien zostać wyrażony w prawodawstwie jako wartość procentowa w celu zwiększenia pewności planowania w odniesieniu do decyzji inwestycyjnych, zwiększenia przejrzystości, ograniczenia do minimum ucieczki emisji oraz uproszczenia i zwiększenia zrozumiałości całego systemu. Przepisy te powinny być spójne z unijnymi celami w dziedzinie klimatu i zobowiązaniami wynikającymi z porozumienia paryskiego oraz dostosowane do dialogu pomocniczego przewidzianego na 2018 r., pierwszego globalnego przeglądu w 2023 r. i następnych globalnych przeglądów przeprowadzanych co pięć lat w celu określenia kolejnych ustalonych na poziomie krajowym wkładów (NDC).*

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 39**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 4**

Tekst proponowany przez Komisję

- (4) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a od 2008 r. obowiązują w UE przepisy mające na celu ograniczenie wpływu działalności lotniczej na zmianę klimatu w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który funkcjonuje od 2005 r. W celu przyspieszenia postępów na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Unia dwukrotnie przyjęła ograniczone w czasie odstępstwa od EU ETS, tak aby ograniczyć obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z uwzględnieniem równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach, gdziekolwiek mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS – rozporządzenia (UE) nr 421/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady – ograniczono obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do lotów wewnątrz EOG w latach 2013–2016 oraz przewidziano ewentualne zmiany zakresu stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., po przeglądzie określonym w tym rozporządzeniu.

Poprawka

- (4) Unia i jej państwa członkowskie od 1997 r. dążą do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a od 2008 r. obowiązują w UE przepisy mające na celu ograniczenie wpływu działalności lotniczej na zmianę klimatu w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), który funkcjonuje od 2005 r. **W wyroku z dnia 21 grudnia 2011 r.**<sup>(1a)</sup> **Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że włączenie lotów poza EOG do EU ETS nie narusza prawa międzynarodowego. Poza tym państwa członkowskie zobowiązały się od 2004 r. i ponownie od 2008 r. do utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, uwzględniając rosnące w kolejnych latach natężenie ruchu lotniczego. W celu osiągnięcia postępów w zarządzaniu ruchem lotniczym należy przyspieszyć wdrażanie SESAR i promować innowacyjne technologie w ramach projektu „Czyste niebo”. Do dalszych postępów w zakresie redukcji emisji w ruchu lotniczym powinno przyczynić się wprowadzenie przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) globalnego środka rynkowego.** W celu przyspieszenia postępów na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Unia dwukrotnie przyjęła ograniczone w czasie odstępstwa od EU ETS, tak aby ograniczyć obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), z uwzględnieniem równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach, gdziekolwiek mają swoją siedzibę. W ramach ostatniego odstępstwa od systemu EU ETS – rozporządzenia (UE) nr 421/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady – ograniczono obowiązki w zakresie przestrzegania wymogów do lotów wewnątrz EOG w latach 2013–2016 oraz przewidziano ewentualne zmiany zakresu stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., po przeglądzie określonym w tym rozporządzeniu.

<sup>(1a)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 grudnia 2011 r., *Air Transport Association of America i in. przeciwko Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

Środa, 13 września 2017 r.

## Poprawka 4

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

- (5) W świetle rezolucji przyjętej na 39. zgromadzeniu ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., mającego na celu offsetowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego ponad poziom z 2020 r., **uznaje się za właściwe, aby kontynuować obowiązujące obecnie odstępstwo w oczekiwaniu na dalsze postępy w zakresie opracowywania i wprowadzania w życie globalnego środka rynkowego.** W tym względzie na rok 2018 planowane jest przyjęcie norm i zalecanych praktyk ICAO w celu uzupełnienia tej rezolucji i wdrożenia globalnego systemu. Jednakże konkretne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym system rejestrów. W związku z tym należy przedłużyć obecnie obowiązujące odstępstwo od obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich, **z zastrzeżeniem przeglądu wdrożenia programu Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO),** w celu promowania dynamiki w ICAO i ułatwienia uruchomienia systemu ICAO. W związku z przedłużeniem odstępstwa ilość uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych nieodpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna być taka sama, jaka odpowiadałaby rokowi 2016 i powinna być proporcjonalna do ograniczenia obowiązku przekazania uprawnień.

Poprawka

- (5) W świetle rezolucji przyjętej na 39. zgromadzeniu ICAO w październiku 2016 r. w sprawie wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r., mającego na celu offsetowanie emisji z lotnictwa międzynarodowego ponad poziom z 2020 r., na rok 2018 planowane jest przyjęcie norm i zalecanych praktyk ICAO w celu uzupełnienia tej rezolucji i wdrożenia globalnego systemu. Jednakże konkretne jego uruchomienie będzie wymagało podjęcia działań przez strony ICAO na szczeblu krajowym. Ponadto ICAO musi opracować zasady zarządzania, w tym system rejestrów. W związku z tym należy przedłużyć **do 2021 r.** obecnie obowiązujące odstępstwo od obowiązków w ramach systemu EU ETS w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich w celu promowania dynamiki w ICAO i ułatwienia uruchomienia systemu ICAO. W związku z przedłużeniem odstępstwa ilość uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji i wydawanych nieodpłatnie, w tym ze specjalnej rezerwy, powinna być taka sama, jaka odpowiadałaby rokowi 2016 i powinna być proporcjonalna do ograniczenia obowiązku przekazania uprawnień.

## Poprawka 5

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5a) **Od dnia 1 stycznia 2021 r. sprzedaż na aukcji powinna obejmować 50 % uprawnień, natomiast całkowita liczba przyznanych uprawnień powinna podlegać zastosowaniu liniowego współczynnika redukcji, zgodnie z postanowieniami art. 9 dyrektywy 2003/87/WE.**

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 6****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 5 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5b) *Dochody uzyskane z aukcji uprawnień lub ich równoważność finansowa powinny zostać wykorzystane na przeciwdziałanie zmianie klimatu w Unii i w państwach trzecich, między innymi na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, dostosowanie się do skutków zmiany klimatu w Unii i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, finansowanie badań i rozwoju w zakresie łagodzenia zmiany klimatu i dostosowania się do niej, w tym w dziedzinie aeronautyki, transportu lotniczego i zrównoważonych alternatywnych paliw lotniczych, ograniczenie emisji dzięki transportowi niskoemisyjnemu oraz pokrycie kosztów zarządzania EU ETS. Szczególną uwagę należy zwrócić na państwa członkowskie, które wykorzystują te dochody na współfinansowanie programów lub inicjatyw w zakresie badań i innowacji objętych dziewiątym programem ramowym na rzecz badań (9PR). Przejrzystość wykorzystania dochodów uzyskanych z aukcji uprawnień do emisji na mocy dyrektywy 2003/87/WE ma zasadnicze znaczenie dla wspierania zobowiązań Unii.*

**Poprawka 7****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 5 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5c) *Offsetowanie emisji w ramach globalnego środka rynkowego stanowi element pakietu środków ICAO służących osiągnięciu ambitnego celu, jakim jest wzrost neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla od 2020 r., i powinno być uzupełniane postępami w zakresie technologii budowy płatowca i technologii napędu. Stałe finansowanie strategii i programów badawczych, takich jak wspólne inicjatywy technologiczne „Czyste niebo”, Galileo, Wspólne Przedsięwzięcie SESAR i program „Horyzont 2020”, będzie miało zasadnicze znaczenie dla innowacji technologicznych i ulepszeń operacyjnych, które pozwolą nie tylko na wzrost neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla od 2020 r., ale również na osiągnięcie redukcji bezwzględnych wartości emisji w całym sektorze. Ponadto istotne jest, aby państwa członkowskie szybko i całkowicie wdrażały przepisy unijne, takie jak przepisy dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, których celem jest zapobieganie fragmentacji europejskiej przestrzeni powietrznej, a tym samym wzrostowi emisji CO<sub>2</sub> w lotnictwie.*

Środa, 13 września 2017 r.

## Poprawka 8

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

- (6) Biorąc pod uwagę, że kluczowe elementy globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego w państwach członkowskich i regionach, **uważa się za stosowne, aby dokonać przeglądu dopiero wtedy, gdy będą znane charakter i treść tych instrumentów prawnych i z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem globalnego środka rynkowego ICAO, a następnie przedłożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W sprawozdaniu należy uwzględnić wszelkie normy lub inne instrumenty przyjęte przez ICAO, działania podejmowane przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji od 2021 r., oraz inne istotne zmiany** na szczeblu międzynarodowym (np. przepisy w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w sprawie rynku i rozliczania emisji). **W sprawozdaniu tym należy** rozważyć, jak wdrożyć te instrumenty do prawa unijnego w drodze przeglądu EU ETS. **Powinno ono również** uwzględniać przepisy mające zastosowanie do lotów wewnątrz EOG, w zależności od przypadku. Sprawozdaniu temu powinny towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski do Parlamentu Europejskiego i Rady z zagwarantowaniem wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie na 2030 r. do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce.

Poprawka

- (6) Biorąc pod uwagę, że kluczowe elementy globalnego środka rynkowego muszą dopiero zostać opracowane, a jego wdrażanie zależy od ustawodawstwa krajowego w **uczestniczących w nim** państwach członkowskich i regionach, **Komisja powinna regularnie przedkładać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach ICAO, a zwłaszcza w sprawie odpowiednich instrumentów przyjętych przez ICAO, działań podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, tak aby miał on zastosowanie do emisji w latach 2021–2035, wysiłków na rzecz ustanowienia ambitnych i wiążących środków służących osiągnięciu długoterminowego celu sektora lotnictwa w postaci zmniejszenia o połowę, do 2050 r., emisji CO2 pochodzących z lotnictwa w porównaniu z poziomem z 2005 r. oraz innych istotnych zmian** na szczeblu międzynarodowym (np. przepisów w ramach UNFCCC i porozumienia paryskiego w sprawie rynku i rozliczania emisji). **Gdy będzie już znany charakter i zawartość instrumentów ICAO oraz z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem globalnego środka rynkowego ICAO, Komisja powinna przedstawić sprawozdanie, w którym powinna** rozważyć, jak wdrożyć te instrumenty i **dostosować je** do prawa unijnego w drodze przeglądu EU ETS. **Sprawozdanie to powinno ponadto** uwzględnić przepisy mające zastosowanie do lotów wewnątrz EOG, w zależności od przypadku. Sprawozdaniu temu powinny towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski do Parlamentu Europejskiego i Rady z zagwarantowaniem wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie na 2030 r. do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce.

## Poprawka 9

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6a) **W celu zapewnienia przestrzegania obecnych i przyszłych wewnętrznych norm unijnych dotyczących klimatu oraz bez uszczerbku dla przeglądu, o którym mowa w art. 28b dyrektywy 2003/87/WE, mechanizm CORSIA należy wdrożyć do prawa unijnego – oraz zapewnić jego spójność z tym prawem – za pośrednictwem systemu EU ETS.**



Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 41****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 6 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6b) *Na poziomie Unii przyjęto szereg aktów ustawodawczych, których celem jest zapobieganie fragmentacji europejskiej przestrzeni powietrznej, aby usprawnić przepływ ruchu lotniczego i kontrolę korzystania z przestrzeni powietrznej, doprowadzając w ten sposób do redukcji emisji. W Unii należy postrzegać mechanizm CORSIA jako część „pakietu środków” ICAO, podobnie jak pełne wdrożenie przez państwa członkowskie przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, SESAR, wykorzystanie GNSS do nawigacji satelitarnej oraz wspólne inicjatywy technologiczne takie jak „Czyste niebo I” i „Czyste niebo II”. Ponadto Komisja powinna składać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące działań na rzecz wdrożenia globalnego środka rynkowego podejmowanych przez państwa członkowskie w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, z uwzględnieniem informacji dotyczących wykorzystywania dochodów, przekazywanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 17 rozporządzenia (UE) nr 525/2013.*

**Poprawka 10****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 6 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6c) *Choć Rada ICAO nie przyjęła jeszcze przepisów technicznych dotyczących globalnego środka rynkowego ICAO, ważne jest, aby jak najwcześniej udostępnić organom regulacyjnym i operatorom statków powietrznych informacje o wymogach w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) i jednostkach emisji dopuszczalnych w ramach systemu ICAO, a tym samym ułatwić im przygotowanie się do wprowadzenia systemu ICAO i monitorowania emisji CO<sub>2</sub> od dnia 1 stycznia 2019 r. Wymogi MRW powinny być na tyle surowe, aby były zgodne z wymogami dotyczącymi monitorowania i raportowania w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych na mocy rozporządzenia Komisji (UE) nr 601/2012 oraz powinny zapewnić weryfikację złożonych raportów na temat wielkości emisji zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 600/2012.*

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 11**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 6 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6d) *Uznając poufność prac technicznych ICAO, należy zarazem pamiętać, że państwa członkowskie ICAO, operatorzy statków powietrznych i społeczeństwo obywatelskie powinny być nadal zaangażowane w prace ICAO na rzecz wprowadzenia globalnego środka rynkowego, a ICAO powinno w odpowiednim czasie dostarczać wszystkim zainteresowanym stronom informacji o postępach i decyzjach. Osiągnięcie tego może wymagać zmiany protokołów o nieujawnianiu obowiązujących członków i obserwatorów Komitetu ICAO ds. Lotnictwa i Ochrony Środowiska (CAEP).*

**Poprawka 12**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (7) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu powinny zostać przekazane Komisji w celu przyjmowania środków dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych na potrzeby opracowania przez ICAO globalnego środka rynkowego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, **w tym** na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (7) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu powinny zostać przekazane Komisji w celu przyjmowania środków dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych na potrzeby opracowania przez ICAO globalnego środka rynkowego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, **zwłaszcza** na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych **w celu zwiększenia przejrzystości i skuteczności procesu decyzyjnego.**



Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 13**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (7a) *Choć celem długoterminowym powinno być stworzenie, do czasu rozpoczęcia drugiego etapu systemu ICAO w 2024 r., jednolitego globalnego systemu redukcji emisji na rzecz przeciwdziałania emisjom dwutlenku węgla z lotnictwa, to w razie gdyby globalny środek rynkowy ICAO okazał się niewystarczający do osiągnięcia unijnych celów w dziedzinie klimatu i zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego, należy rozważyć również inne opcje zmniejszenia emisji dwutlenku węgla.*

**Poprawka 14**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (7b) *Lotnictwo wpływa również na klimat przez uwalnianie na dużych wysokościach tlenków azotu, pary wodnej, cząsteczek siarki i sadzy. Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) ocenił, że całkowity wpływ sektora lotnictwa jest obecnie dwa do czterech razy wyższy niż wpływ samych emisji dwutlenku węgla, za jakie sektor ten odpowiadał w przeszłości. W oczekiwaniu na postępy w nauce należy zająć się w największym możliwym stopniu wszystkimi skutkami powodowanymi przez lotnictwo. Należy również wspierać badania dotyczące powstawania smug kondensacyjnych, ich przekształcania się w chmury pierzaste, mniej znaczących bezpośrednich skutków działania aerozoli siarczanowych, sadzy, smug kondensacyjnych powstających z pary wodnej oraz chmur pierzastych, jak również skutecznych środków łagodzących, w tym środków operacyjnych i technicznych.*

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 15****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 9 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) *Nie podlega dyskusji, że szkodliwe dla klimatu emisje pochodzące z ruchu lotniczego wykraczają poza skutki związane wyłącznie z CO<sub>2</sub>. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE<sup>(1a)</sup> Komisja zobowiązała się do przedstawienia w 2008 r. odpowiedniego wniosku dotyczącego tlenków azotu. Mimo pojawiających się trudności technicznych i politycznych Komisja powinna przyspieszyć swoje prace w tym zakresie.*

<sup>(1a)</sup> *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 3).*

**Poprawka 16****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 c – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**-1) w art. 3c dodaje się ustęp 3a w brzmieniu:**

*„3a. Łączna liczba uprawnień przyznanych operatorom statków powietrznych w 2021 r. jest o 10 % mniejsza niż średni przydział uprawnień na okres od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2016 r., a następnie jest co roku obniżana o taki sam współczynnik jak całkowity pułap EU ETS, o którym mowa w art. 9 akapit drugi, tak aby do 2030 r. lepiej dopasować pułap dla sektora lotniczego do pozostałych sektorów EU ETS.*

*Liczba uprawnień przyznawanych od 2021 r. na działalność lotniczą do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG może zostać skorygowana z uwzględnieniem globalnego środka rynkowego ICAO, który ma być stosowany od 2021 r. do offsetowania emisji z lotnictwa międzynarodowego przekraczających poziom z 2020 r.”*

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 36****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 a (new)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 2

Tekst obowiązujący

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

Poprawka

**-1a) art. 3d ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. Od dnia 1 stycznia **2021** r. odsetek uprawnień rozdzielany w drodze sprzedaży aukcyjnej wynosi **50** %. Ten odsetek może zostać zwiększony w ramach ogólnego przeglądu niniejszej dyrektywy.”

**Poprawka 18****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 b (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 3 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

„**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.”

Poprawka

**-1b) art. 3d ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

„**Na mocy art. [23] Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie szczegółowych zasad rozdzielania** 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.”

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 19****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 c (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 3 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**-1c) w art. 3d ust. 3 skreśla się akapit drugi.****Poprawka 42****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 d (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 4 – akapit 1

Tekst obowiązujący

Poprawka

**-1d) art. 3d ust. 4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

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

„Wszystkie dochody uzyskane z rozdzielania uprawnień w drodze sprzedaży aukcyjnej **wykorzystuje się** do przeciwdziałania zmianom klimatu w UE i w państwach trzecich, między innymi na środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, do dokonania dostosowań z myślą o skutkach zmian klimatu w UE i w państwach trzecich, zwłaszcza w krajach rozwijających się, do finansowania badań i rozwoju w zakresie łagodzenia i dostosowań, w szczególności w dziedzinie aeronautyki i transportu lotniczego, do ograniczenia emisji poprzez transport niskoemisyjny, i na pokrycie kosztów administrowania systemem **unijnym i finansowanie wspólnych projektów mających na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, takich jak Wspólne Przedsięwzięcie SESAR i wspólne inicjatywy technologiczne »Czyste niebo« oraz wszelkie inicjatywy umożliwiające szerokie rozpowszechnienie GNSS do nawigacji satelitarnej i zdolności interoperacyjnych we wszystkich państwach członkowskich, w szczególności tych doskonalących wspólną infrastrukturę nawigacji lotniczej, zapewnianie usług nawigacji lotniczej i wykorzystywanie przestrzeni powietrznej**. Wpływy ze sprzedaży aukcyjnej **mogą** również być przekazywane na rzecz Globalnego Funduszu Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej, a także na finansowanie środków mających na celu zapobieganie wylesianiu. **Szczególną uwagę zwraca się na państwa członkowskie, które wykorzystują dochody na współfinansowanie programów lub inicjatyw w zakresie badań i innowacji objętych dziewiątym programem ramowym na rzecz badań (9PR). Przejrzystość wykorzystania dochodów uzyskanych z aukcji uprawnień do emisji na mocy niniejszej dyrektywy ma zasadnicze znaczenie dla wspierania zobowiązań Unii.**”

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 21****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 e (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst obowiązujący

Poprawka

**-1e) art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:**

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

„3. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 30 kwietnia każdego roku operatorzy każdego urzędnia zwracali liczbę uprawnień odpowiadającą całkowitej ilości emisji z urzędzeń w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, zweryfikowanej zgodnie z art. 15, oraz aby były one następnie anulowane.”

**Poprawka 47****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 f (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 12 – ustęp - 3a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**-1f) w art. 12 przed ustępem 3a dodaje się ustęp w brzmieniu:**

„-3a. W celu zachowania integralności środowiskowej EU ETS operatorzy lotniczy i inne podmioty w ramach EU ETS nie mogą korzystać z uprawnień wydanych po dniu 1 stycznia 2018 r. przez państwo członkowskie, wobec którego wygasły zobowiązania w odniesieniu do operatorów lotniczych i innych podmiotów. Postanowienia niniejszego ustępu są wdrażane aktem prawnym, o którym mowa w art. 19.”

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 22****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 g (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 21 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**-1 g) w art. 21 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:**

**„2a. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 2, sporządzone z wykorzystaniem danych dostarczonych w ramach współpracy, o której mowa w art. 18b, zawiera wykaz operatorów statków powietrznych podlegających wymogom niniejszej dyrektywy, którzy nie otworzyli rachunku w rejestrze.”**

**Poprawka 23****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;

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 2020 r.** z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;

**Poprawka 24****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b”;

b) wszystkich emisji pochodzących z lotów pomiędzy lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. **do dnia 31 grudnia 2020 r.** z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;



Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 25****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i a (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**ia. dodaje się punkt w brzmieniu:**

„ba) wszystkich emisji pochodzących z lotów pomiędzy lotniskami znajdującymi się w EOG, wykonanych w wyniku przekierowania lotu, o którym mowa w lit. a) i b) niniejszego ustępu, na lotnisko znajdujące się w EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2017 r. z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b.”

**Poprawka 26****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b – podpunkt i**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**Począwszy** od dnia 1 stycznia 2017 r., na zasadzie odstępstwa od artykułów 3d–3f oraz do czasu wejścia w życie zmian w następstwie przeglądu, o którym mowa w art. 28b, operatorom statków powietrznych wydaje się co roku liczbę uprawnień, która odpowiada rokowi 2016. Począwszy od 2021 r., liczba uprawnień podlega zastosowaniu współczynnika liniowego, o którym mowa w art. 9.

Od dnia 1 stycznia 2017 r. **do dnia 31 grudnia 2020 r.**, na zasadzie odstępstwa od artykułów 3d–3f oraz do czasu wejścia w życie zmian w następstwie przeglądu, o którym mowa w art. 28b, operatorom statków powietrznych wydaje się co roku liczbę uprawnień, która odpowiada rokowi 2016. Począwszy od 2021 r., liczba uprawnień podlega zastosowaniu współczynnika liniowego, o którym mowa w art. 9.

Środa, 13 września 2017 r.

### Poprawka 27

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b – podpunkt ii

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 2 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

ii. ~~skreśla się akapit trzeci.~~

Poprawka

ii. **akapit trzeci otrzymuje brzmienie:**

**„Jeśli chodzi o działania w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2020 r. państwa członkowskie publikują liczbę uprawnień do emisji lotniczych przyznanych każdemu operatorowi statków powietrznych do dnia 1 września 2018 r.”**

### Poprawka 28

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera c

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28a – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3 liczba uprawnień, które mają być sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie od dnia 1 stycznia 2013 r., zostaje zmniejszona tak, 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.

Poprawka

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 2020 r.** zostaje zmniejszona tak, 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.

### Poprawka 29

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera d a (nowa)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 a – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

~~da) skreśla się ust. 8.~~

Poprawka

**da) skreśla się ust. 8.**

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 30****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja przedkłada sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie odpowiednich norm ICAO lub innych instrumentów prawnych, jak również w sprawie krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym.

*Poprawka*

1. **Do dnia 1 stycznia 2019 r., a następnie w regularnych odstępach czasu** Komisja przedkłada sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie odpowiednich norm **i zalecanych metod postępowania ICAO (SARPs), zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka rynkowego** lub innych instrumentów prawnych, jak również w sprawie krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., **konsekwencji zastrzeżeń ze strony państw trzecich** oraz innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym. **Ponadto Komisja systematycznie przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najnowsze informacje w sprawie tworzenia globalnego rejestru oraz rozwoju SARPs, zgodnie z procedurami opracowywania norm ICAO. Zgodnie z globalnym przeglądem przewidzianym w UNFCCC, przedkłada ona również sprawozdanie z działań podejmowanych w dążeniu do osiągnięcia ambitnego długoterminowego celu sektora lotnictwa w postaci zmniejszenia o połowę, do 2050 r., emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lotnictwa w porównaniu z poziomem z 2005 r.**

Środa, 13 września 2017 r.

### Poprawka 31

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W sprawozdaniu należy rozpatrzyć sposoby wdrożenia instrumentów ICAO do prawa unijnego w drodze przeglądu niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu należy też przeanalizować przepisy mające odpowiednie zastosowanie w odniesieniu do lotów w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG).

Poprawka

2. **Do dnia 1 marca 2020 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie adekwatności instrumentów ICAO oraz możliwości wdrożenia instrumentów ICAO do prawa unijnego w drodze przeglądu niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu należy też przeanalizować przepisy mające odpowiednie zastosowanie w odniesieniu do lotów w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG). Sprawozdanie bada także ambicje i ogólną integralność środowiskową globalnego środka rynkowego, w tym jego ogólne ambicje w odniesieniu do celów wynikających z porozumienia paryskiego, poziom uczestnictwa, wykonalność, przejrzystość, kary za niezgodność, procedury wkładu publicznego, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność i zasady dotyczące wykorzystania biopaliw. Ponadto w sprawozdaniu należy rozważyć, czy należy wprowadzić zmiany do aktu delegowanego przyjętego na podstawie art. 28c ust. 2.**

### Poprawka 33

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Sprawozdaniu **temu mogą towarzyszyć** wnioski skierowane odpowiednio do Parlamentu Europejskiego i do Rady w celu zmiany, skreślenia, rozszerzenia lub zastąpienia odstępstw przewidzianych w art. 28a, spójne z zobowiązaniem na rok 2030 dotyczącym zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce UE.

Poprawka

3. Sprawozdaniu, **o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, towarzyszą** wnioski skierowane odpowiednio do Parlamentu Europejskiego i do Rady w celu zmiany, skreślenia, rozszerzenia lub zastąpienia odstępstw przewidzianych w art. 28a, spójne z zobowiązaniem na rok 2030 dotyczącym zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce **Unii z myślą o zapewnieniu pełnej integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu i wyeliminowaniu wszelkich niejasności przed uruchomieniem mechanizmu CORSIA.**

Środa, 13 września 2017 r.

**Poprawka 34****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 c – ustęp 1

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja przyjmuje przepisy w celu odpowiedniego monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego opracowywanego w ramach ICAO. Przepisy te **opierają się na tych samych zasadach, które określono** w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 14 ust. 1, i dają pewność, że złożone sprawozdania dotyczące emisji zostaną zweryfikowane zgodnie z art. 15.

---

*Poprawka*

1. Komisja przyjmuje przepisy w celu odpowiedniego monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego opracowywanego w ramach ICAO. Przepisy te **są w pełni spójne z zasadami określonymi** w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 14 ust. 1, i dają pewność, że złożone sprawozdania dotyczące emisji zostaną zweryfikowane zgodnie z art. 15.

**Poprawka 35****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 a (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 30 – ustęp 4 a (nowy)

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

---

*Poprawka*

2a) *w art. 30 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:*

**„4a. Do dnia 1 stycznia 2020 r. Komisja przedstawia zaktualizowaną analizę wpływu lotnictwa na klimat wynikającego z emisji innych niż CO<sub>2</sub>, oraz, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze dotyczące najlepszych sposobów przeciwdziałania temu wpływowi.”**

---