

Środa, 8 czerwca 2022 r.

P9_TA(2022)0230

Przegląd unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do lotnictwa ***I

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 8 czerwca 2022 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiednio wdrażającej globalny środek rynkowy (COM(2021)0552 – C9-0319/2021 – 2021/0207(COD)) ⁽¹⁾

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2022/C 493/21)

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

- (1) W dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁰⁾ ustanowiono system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii w celu wspierania redukcji emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów oraz skuteczny gospodarczo. Działalność lotnicza została włączona do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽¹¹⁾ 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

- (1) W dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁰⁾ ustanowiono system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii w celu wspierania redukcji emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów oraz skuteczny gospodarczo. Działalność lotnicza **związana z lotami rozpoczynającymi się lub kończącymi się na unijnych lotniskach** została włączona do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE ⁽¹¹⁾. **W wyroku z 21 grudnia 2011 r. ^(11a) Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł, że włączenie działalności lotniczej do EU ETS na mocy tej dyrektywy nie stanowi naruszenia prawa międzynarodowego.**

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽¹¹⁾ 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).

^(11a) **Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i inni przeciwko Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.**

⁽¹⁾ Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0155/2022).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 2
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (1a) *Aby ułatwić postępy na poziomie ICAO w kwestii ustanowienia globalnych ram redukcji emisji z lotnictwa międzynarodowego, Unia przyjęła szereg ograniczonych czasowo odstępstw, tzw. odstępstw tymczasowych, w ramach których wszystkie dodatkowe loty w UE zostały wyłączone z EU ETS. Ostatnie odstępstwo wprowadzone rozporządzeniem (UE) 2017/2392 ma zastosowanie do 2023 r.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 3
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

- (2) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”) ⁽¹²⁾. Strony porozumienia paryskiego zgodziły się utrzymać wzrost średniej temperatury na świecie znacznie poniżej 2 °C ponad poziom sprzed epoki przemysłowej, i kontynuować starania o ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej. Aby osiągnąć cele porozumienia paryskiego, potrzeba by do zmniejszenia emisji przyczyniły się wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe.

⁽¹²⁾ Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

Poprawka

- (2) ***Ochrona środowiska jest jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed Unią i resztą świata.*** Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”) ⁽¹²⁾. Strony porozumienia paryskiego zgodziły się utrzymać wzrost średniej temperatury na świecie znacznie poniżej 2 °C ponad poziom sprzed epoki przemysłowej, i kontynuować starania o ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej, ***uwzględniając m.in. zasadę sprawiedliwości oraz zasadę wspólnej, chociaż zróżnicowanej odpowiedzialności i odpowiednio możliwości wynikające z różnych uwarunkowań krajowych.*** Biorąc pod uwagę, że z szacunków ekspertów ogłoszonych podczas konferencji ONZ w sprawie zmiany klimatu (COP26) w 2021 r., która odbyła się w Glasgow w dniach 31 października – 13 listopada 2021 r., wynika że świat znajduje się na drodze do wzrostu średniej temperatury o 1,8 °C - 2,4 °C, strony uzgodniły we wnioskach z COP26, że ograniczenie wzrostu średniej temperatury na świecie do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej znacznie zmniejszyłoby ryzyko i skutki zmiany klimatu oraz zobowiązały się do zaostrzenia do końca 2022 r. celów na 2030 r., aby przyspieszyć działania w dziedzinie klimatu w tym decydującym dziesięcioleciu i zagwarantować, że są na ścieżce prowadzącej do ograniczenia globalnego ocieplenia do 1,5 °C. Aby osiągnąć cele porozumienia paryskiego, potrzeba by do zmniejszenia emisji przyczyniły się wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe.

⁽¹²⁾ Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 4
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (2a) *Lotnictwo odpowiada za 2–3 % światowych emisji CO₂. W Unii emisje CO₂ pochodzące z lotnictwa stanowią 3,7 % całkowitych emisji CO₂. Sektor lotniczy generuje 15,7 % emisji pochodzących z transportu, bez uwzględnienia emisji innych niż CO₂, co po transporcie drogowym czyni go drugim co do wielkości źródłem emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem. W 2018 r. Eurocontrol prognozował, że roczny wzrost emisji z europejskiego lotnictwa do 2040 r. wyniesie 53 % w porównaniu z rokiem 2017. Potrzeba podjęcia działań w celu ograniczenia emisji staje się coraz pilniejsza, co potwierdził Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) w swoim najnowszym sprawozdaniu z 7 sierpnia 2021 r. zatytułowanym „Climate change 2021: The Physical Science Basis” [Zmiana klimatu 2021: uzasadnienie na gruncie nauk fizycznych] i w sprawozdaniu z 28 lutego 2022 r. zatytułowanym „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability” [Zmiana klimatu 2022: konsekwencje, dostosowanie i podatność na zagrożenia]. IPCC stwierdził z dużą pewnością, że zmiana klimatu stanowi zagrożenie dla dobrobytu człowieka i zdrowia planety, a wszelkie dalsze opóźnienia we wspólnych, zapobiegawczych działaniach globalnych w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu i łagodzenia jej skutków spowodują, że zaprzepaszczone zostaną krótkotrwałe i kurczące się szanse na zapewnienie wszystkim godnej i zrównoważonej przyszłości. W sprawozdaniu przedstawiono nowe szacunki dotyczące szans na przekroczenie w nadchodzących dziesięcioleciach poziomu globalnego ocieplenia wynoszącego 1,5° C i stwierdzono, że jeżeli nie nastąpi natychmiastowa, szybka i zakrojona na szeroką skalę redukcja emisji gazów cieplarnianych, ograniczenie ocieplenia do poziomu zbliżonego do 1,5° C lub nawet 2° C będzie nieosiągalne. Unia powinna zająć się zatem tą pilną kwestią przez wzmożenie wysiłków oraz objęcie pozycji międzynarodowego lidera w walce ze zmianą klimatu.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 5
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (2b) *Przed kryzysem wywołanym COVID-19 ICAO oszacowała, że do 2040 r. emisje z międzynarodowego lotnictwa mogą wzrosnąć nawet o 150 % w porównaniu z rokiem 2020. Chociaż pandemia COVID-19 spowodowała tymczasowe zmniejszenie ruchu lotniczego, prognozy sprzed pandemii COVID-19 wskazują na roczny wzrost emisji lotniczych na poziomie globalnym i unijnym odpowiednio o 150 % do 2040 r. w porównaniu z 2020 r. i o 53 % do 2040 r. w porównaniu z 2017 r.*

Poprawka 6
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3) W dniu 27 czerwca 2018 r. na dziesiątym posiedzeniu swojej 214. sesji Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjęła pierwsze wydanie Międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) (tom IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej). Unia i jej państwa członkowskie **nadal wspierają** system CORSIA **i zobowiązały się do jego wdrożenia** od początku fazy pilotażowej 2021–2023 ⁽¹³⁾.

- (3) W dniu 27 czerwca 2018 r. na dziesiątym posiedzeniu swojej 214. sesji Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjęła pierwsze wydanie Międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) (tom IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej). Unia i jej państwa członkowskie **wdrażają** system CORSIA od początku fazy pilotażowej 2021–2023 ⁽¹³⁾.

⁽¹³⁾ Decyzja Rady (UE) 2020/954 z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia dobrowolnego udziału w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) od dnia 1 stycznia 2021 r. oraz wariantu wybranego do obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023 (Dz.U. L 212 z 3.7.2020, s. 14).

⁽¹³⁾ Decyzja Rady (UE) 2020/954 z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia dobrowolnego udziału w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) od dnia 1 stycznia 2021 r. oraz wariantu wybranego do obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023 (Dz.U. L 212 z 3.7.2020, s. 14).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 7**Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 6**

Tekst proponowany przez Komisję

- (6) W zaktualizowanych, ustalonych na szczeblu krajowym **zobowiązaniach redukcyjnych** Unii i jej państw członkowskich przedłożonych Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.⁽¹⁶⁾ Unia zobowiązała się do zmniejszenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce o co najmniej 55 % poniżej poziomu z 1990 r.

⁽¹⁶⁾ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

Poprawka

- (6) W zaktualizowanych, ustalonych na szczeblu krajowym **wkładach na rzecz redukcji emisji** Unii i jej państw członkowskich przedłożonych Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.⁽¹⁶⁾ Unia zobowiązała się do zmniejszenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce o co najmniej 55 % poniżej poziomu z 1990 r.

⁽¹⁶⁾ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

Poprawka 8**Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 7**

Tekst proponowany przez Komisję

- (7) Unia zapisała cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. w **prawodawstwie, a mianowicie w rozporządzeniu** Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁽¹⁷⁾. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążące unijne zobowiązanie do redukcji emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. ustanawiające ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

Poprawka

- (7) Unia zapisała w **prawodawstwie** cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce **najpóźniej** do 2050 r. **oraz cel osiągnięcia ujemnych emisji** w **późniejszym okresie zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia** Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁽¹⁷⁾. W rozporządzeniu tym ustanowiono również w **art. 4 ust. 1** wiążące unijne zobowiązanie do redukcji emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. ustanawiające ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

- (8) Celem niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE jest wdrożenie w lotnictwie zobowiązań Unii wynikających z porozumienia paryskiego i ram regulacyjnych służących osiągnięciu wiążącego unijnego celu w zakresie klimatu na 2030 r. dotyczącego ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., **określonego** w rozporządzeniu (UE) 2021/...

Poprawka

- (8) Celem niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE jest wdrożenie w lotnictwie zobowiązań Unii wynikających z porozumienia paryskiego i ram regulacyjnych służących osiągnięciu wiążącego unijnego celu w zakresie klimatu na 2030 r. dotyczącego ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. **oraz osiągnięciu neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r., jak określono** w rozporządzeniu (UE) 2021/1119.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 10
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (8a) *Poza emisjami CO₂ lotnictwo wpływa na klimat poprzez emisje inne niż CO₂, takie jak para wodna (H₂O), tlenki azotu (NO_x), dwutlenek siarki (SO₂) i cząsteczki sadzy, a także poprzez procesy atmosferyczne wywołane takimi emisjami, na przykład tworzenie się ozonu i smug kondensacyjnych typu cirrus. Wpływ emisji innych niż CO₂ na klimat zależy od rodzaju paliwa i stosowanych silników, miejsca emisji, w szczególności od wysokości przelotowej statku powietrznego oraz jego położenia pod względem szerokości i długości geograficznej, a także od czasu emisji i panujących warunków pogodowych. Na podstawie sporządzonej przez Komisję oceny skutków z 2006 r. dotyczącej włączenia lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) w dyrektywie 2008/101/WE uznano, że lotnictwo ma wpływ na globalny klimat poprzez uwalnianie emisji innych niż CO₂. W art. 30 ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410, nałożono na Komisję obowiązek przedstawienia do 1 stycznia 2020 r. zaktualizowanej analizy wpływu na klimat emisji lotniczych innych niż CO₂, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem dotyczącym najlepszego sposobu przeciwdziałania tym skutkom. Aby spełnić ten wymóg, Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) przeprowadziła zaktualizowaną analizę wpływu na klimat emisji lotniczych innych niż CO₂ i opublikowała swoje opracowanie 23 listopada 2020 r. Wyniki tej analizy potwierdziły wcześniejsze szacunki, a mianowicie, że oddziaływanie na klimat działalności lotniczej niezwiązane z emisją CO₂ jest co najmniej tak samo istotne, jak oddziaływanie samego CO₂.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 11
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (8b) *Z ustaleń przedstawionych w badaniu EASA z 23 listopada 2020 r. wynika, że zgodnie z zasadą ostrożności nie można dłużej lekceważyć emisji lotniczych innych niż CO₂. Aby osiągnąć redukcję emisji zgodnie z porozumieniem paryskim, konieczne są unijne regulacyjne. W związku z tym Komisja powinna ustanowić system monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych innych niż CO₂. W oparciu o wyniki tego systemu Komisja powinna nie później niż 31 grudnia 2026 r., na podstawie oceny skutków, przedstawić wniosek ustawodawczy zawierający środki łagodzące w odniesieniu do emisji innych niż CO₂ i rozszerzyć zakres EU ETS, tak aby obejmował on takie emisje. Do czasu przyjęcia wniosku ustawodawczego rozszerzającego zakres niniejszej dyrektywy na emisje inne niż CO₂, począwszy od dnia 31 grudnia 2027 r. współczynnik emisji CO₂ dla emisji z działalności lotniczej mnoży się przez 1,8, aby uwzględnić emisje lotnicze inne niż CO₂, przez 1,9 od 31 grudnia 2028 r. oraz przez 2,0 od 31 grudnia 2029 r. Mnożnik nie powinien przekraczać wartości 2,0.*

Poprawka 12
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (9) Lotnictwo powinno przyczyniać się do wysiłków niezbędnych do osiągnięcia **unijnego celu w zakresie klimatu na 2030 r.** W związku z tym łączną liczbę przydziałów dla lotnictwa należy skonsolidować i zastosować do niej współczynnik liniowy redukcji.
- (9) Lotnictwo powinno przyczyniać się do wysiłków niezbędnych do osiągnięcia **unijnych celów określonych w art. 1 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/1119 oraz w porozumieniu paryskim.** W związku z tym łączną liczbę przydziałów dla lotnictwa należy skonsolidować i zastosować do niej współczynnik liniowy redukcji.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

- (10) Osiągnięcie zwiększonego poziomu ambicji w dziedzinie klimatu będzie wymagało ukierunkowania możliwie jak największych zasobów na transformację klimatyczną. W wyniku tego, dochody ze sprzedaży aukcyjnej, które nie są przypisane do budżetu Unii, należy wykorzystywać do celów związanych z klimatem.

Poprawka

- (10) Osiągnięcie zwiększonego poziomu ambicji w dziedzinie klimatu będzie wymagało ukierunkowania możliwie jak największych zasobów na transformację klimatyczną, **która powinna być także częścią sprawiedliwej transformacji**. W wyniku tego, dochody ze sprzedaży aukcyjnej, które nie są przypisane do budżetu Unii, należy wykorzystywać do celów związanych z klimatem. **Przewiduje się wzrost dochodów z aukcji w sektorze lotnictwa w związku ze stopniowym wycofywaniem bezpłatnych uprawnień i objęciem systemem EU ETS lotów z EOG do państw trzecich. Część dochodów z aukcji unijnych uprawnień do emisji lotniczych powinna być przekazywana sektorowi lotnictwa za pośrednictwem funduszu inwestycji klimatycznych w celu wspierania innowacji służących ograniczeniu wpływu sektora lotnictwa na klimat i środowisko. 15 % dochodów uzyskanych ze sprzedaży ma aukcji uprawnień do emisji w związku z lotami opuszczającymi EOG należy przeznaczyć na wkład do funduszy klimatycznych UNFCCC, aby przyspieszyć międzynarodowe działania mające na celu złagodzenie wpływu zmiany klimatu na najbardziej wrażliwe społeczności. Pozostałą część dochodów państwa członkowskie powinny przeznaczyć na działania zgodnie z art. 10 ust. 3, w szczególności na działania wspierające dialog społeczny i sprawiedliwą transformację, mające na celu dekarbonizację systemu transportu oraz wspieranie alternatywnych wobec lotnictwa rozwiązań transportu lotniczego na dalekie odległości, które mają mniejszy wpływ na klimat.**

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10a) **Transformacja sektora lotnictwa w kierunku lotnictwa zrównoważonego powinna uwzględniać społeczny wymiar sektora i jego konkurencyjność, aby zagwarantować, że transformacja ta będzie sprawiedliwa społecznie i zapewni pracownikom szkolenia oraz możliwości przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat stosowania niniejszej dyrektywy i jej wpływu na rynek wewnętrzny w odniesieniu do sektora lotniczego, ze szczególnym uwzględnieniem skutków społecznych.**

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 10 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10b) *Loty na dystansie 1 000 km i krótszym odpowiadają za 6-9 % całkowitej emisji CO₂ z lotnictwa. W oczekiwaniu na przełom technologiczny i dostępność bezemisyjnych paliw lotniczych i statków powietrznych należy wprowadzić środki promujące przejście na alternatywne, bardziej zrównoważone rodzaje transportu, zwłaszcza w segmencie lotów obejmującym loty regionalne i dolny zakres lotów krótkodystansowych, czyli loty o zasięgu poniżej 1 000 km.*

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (11) Zgodnie z art. 28b ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE Unia ocenia system CORSIA ICAO i wdraża go w stosownych przypadkach oraz w sposób spójny z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji w całej gospodarce **do 2030 r.**

- (11) Zgodnie z art. 28b ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE Unia ocenia system CORSIA ICAO i wdraża go w stosownych przypadkach oraz w sposób spójny z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji w całej gospodarce **na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 oraz porozumienia paryskiego.**

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 17
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (11a) System EU ETS okazał się skutecznym narzędziem służącym do ograniczania emisji w ramach z góry określonej ścieżki, a tym samym do zachęcania do innowacji i przodowania w zakresie efektywnego ograniczania emisji, natomiast CORSIA jest mechanizmem, który kompensuje emisje za pomocą jednostek emisji. Jeśli chodzi o skuteczność, ze sporządzonego przez Komisję opracowania zatytułowanego „Ocena globalnego środka rynkowego ICAO (CORSIA) zgodnie z art. 28b i analiza przenoszenia kosztów na podstawie art. 3d dyrektywy EU ETS” wynika, że poziom ambicji CORSIA w odniesieniu do sektora lotnictwa międzynarodowego nie jest zgodny z globalnym poziomem ambicji wymaganym do utrzymania się w ramach celów dotyczących temperatury określonych w porozumieniu paryskim. Aby zapewnić ambitną redukcję emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa zgodnie z porozumieniem paryskim oraz przyczynić się do zapewnienia równych warunków działania na szczeblu międzynarodowym, gwarantując jednocześnie równe traktowanie na trasach, od 30 kwietnia [po wejściu w życie niniejszej dyrektywy + 1] system EU ETS powinien mieć zastosowanie do wszystkich lotów rozpoczynających się na lotnisku znajdującym się w EOG. Unia podtrzymuje swoje zaangażowanie na rzecz mechanizmu CORSIA. Aby uwzględnić zaangażowanie Unii na rzecz mechanizmu CORSIA oraz jej jednoczesne uczestnictwo w tym mechanizmie, wartość finansowa wydatków na jednostki emisji wykorzystywane na potrzeby mechanizmu CORSIA w odniesieniu do lotów z EOG do państw trzecich, które wdrażają CORSIA, powinna być odliczana od zobowiązań finansowych w ramach EU ETS.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

- (12) Łączną liczbę przydziałów emisji dla lotnictwa należy skonsolidować na poziomie przydziału dla **odlotów z lotnisk w EOG na lotniska w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie**. Przydział na 2024 r. powinien być oparty na łącznej liczbie przydziałów dla aktywnych operatorów statków powietrznych w roku 2023, zmniejszonej o współczynnik liniowy redukcji, jak określono w art. 9 dyrektywy 2003/87/WE. Poziom przydziałów należy zwiększyć, aby uwzględnić trasy nieobjęte systemem EU ETS w 2023 r., ale objęte nim począwszy od 2024 r.

Poprawka

- (12) Łączną liczbę przydziałów emisji dla lotnictwa należy skonsolidować na poziomie przydziału dla **lotów objętych niniejszą dyrektywą**. Przydział na 2024 r. powinien być oparty na łącznej liczbie przydziałów dla aktywnych operatorów statków powietrznych w roku 2023, zmniejszonej o współczynnik liniowy redukcji, jak określono w art. 9 dyrektywy 2003/87/WE. Poziom przydziałów należy zwiększyć, aby uwzględnić trasy nieobjęte systemem EU ETS w 2023 r., ale objęte nim począwszy od 2024 r.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

- (13) Zwiększenie sprzedaży aukcyjnej uprawnień powinno być regułą przy rozdzielaniu przydziałów w sektorze lotnictwa począwszy od wejścia w życie niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE, z uwzględnieniem zdolności tego sektora do obciążania konsumentów zwiększonymi kosztami emisji CO₂.

Poprawka

- (13) Zwiększenie sprzedaży aukcyjnej uprawnień **prowadzące do wycofania bezpłatnych uprawnień do 2025 r.** powinno być regułą przy rozdzielaniu przydziałów w sektorze lotnictwa począwszy od wejścia w życie niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE, z uwzględnieniem zdolności tego sektora do obciążania konsumentów zwiększonymi kosztami emisji CO₂.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 20
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 13 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (13b) Dyrektywa EU ETS powinna przyczynić się do zachęcania do dekarbonizacji transportu lotniczego. Przejście od wykorzystywania paliw kopalnych do coraz szerszego stosowania zrównoważonych paliw lotniczych, zwłaszcza syntetycznych paliw lotniczych, odegrałoby rolę w osiągnięciu takiej dekarbonizacji. Biorąc jednak pod uwagę wysoki poziom konkurencji między operatorami statków powietrznych, rozwijający się unijny rynek zrównoważonych paliw lotniczych i znaczną różnicę w cenie między naftą kopalną a zrównoważonymi paliwami lotniczymi, ta transformacja powinna być wspierana przez zachęty dla podmiotów, które wcześniej podjęły działania. W związku z tym w okresie od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2029 r. uprawnienia powinny być przydzielane w taki sam sposób jak w przypadku kontraktów różnicowych, z uwzględnieniem pozostałej różnicy w cenie między naftą kopalną a zrównoważonymi paliwami lotniczymi dla poszczególnych operatorów statków powietrznych, proporcjonalnie do ilości zrównoważonych paliw lotniczych wykorzystanych i zgłoszonych zgodnie z rozporządzeniem xxxx/xxxx [rozporządzenie ReFuelEU] ^(1a), w celu zachęcenia podmiotów, które wcześniej podejmują działania, i wsparcia rozwoju unijnego rynku zrównoważonych paliw lotniczych. W okresie od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2029 r. należy zarezerwować 20 mln uprawnień, a dodatkowe 20 mln uprawnień należy zarezerwować, gdy loty z EOG do państw trzecich będą objęte EU ETS w tym samym okresie. Uprawnienia te powinny pochodzić z puli wszystkich dostępnych uprawnień i być wykorzystywane wyłącznie na loty objęte EU ETS oraz w sposób niedyskryminacyjny. Komisja powinna zapewnić, aby 70 % tych uprawnień zostało przyznanych konkretnie na stosowanie syntetycznych paliw lotniczych, a przede wszystkim paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Komisja powinna odpowiednio rozliczać emisje CO₂ z paliw kopalnych i powinna uznać paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego za powodujące zerowe emisje dla stosujących je operatorów statków powietrznych. Po przeprowadzeniu ewaluacji oraz oceny skutków Komisja może podjąć decyzję o przedstawieniu wniosku ustawodawczego w sprawie przydziału maksymalnej i ograniczonej czasowo liczby uprawnień, przy czym wniosek ten nie powinien obejmować okresu wykraczającego poza dzień 31 grudnia 2034 r.

^(1a) [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

- (14) Dyrektywę 2003/87/WE należy również zmienić w odniesieniu do akceptowanych jednostek emisji, aby uwzględnić kryteria kwalifikowalności jednostek emisji, przyjęte przez ICAO na jej 216. posiedzeniu w marcu 2019 r., jako zasadniczy element CORSIA. Przewoźnicy lotniczy z siedzibą w Unii powinni mieć możliwość wykorzystywania międzynarodowych jednostek emisji w celu zapewnienia zgodności lotów do lub z państw trzecich, które uznaje się za uczestniczące w CORSIA. Aby wdrażanie CORSIA przez Unię stanowiło wsparcie celów porozumienia paryskiego i zachęcało do szerokiego udziału w mechanizmie CORSIA, jednostki emisji powinny pochodzić od państw, które są stronami porozumienia paryskiego i uczestniczą w CORSIA i należy unikać ich podwójnego naliczania.

Poprawka

- (14) Dyrektywę 2003/87/WE należy również zmienić w odniesieniu do akceptowanych jednostek emisji, aby uwzględnić kryteria kwalifikowalności jednostek emisji, przyjęte przez ICAO na jej 216. posiedzeniu w marcu 2019 r., jako zasadniczy element CORSIA. Przewoźnicy lotniczy z siedzibą w Unii powinni mieć możliwość wykorzystywania międzynarodowych jednostek emisji w celu zapewnienia zgodności z **mechanizmem CORSIA w odniesieniu do** lotów do lub z państw trzecich, które uznaje się za uczestniczące w CORSIA. Aby wdrażanie CORSIA przez Unię stanowiło wsparcie celów porozumienia paryskiego i zachęcało do szerokiego udziału w mechanizmie CORSIA, jednostki emisji powinny pochodzić od państw, które są stronami porozumienia paryskiego i uczestniczą w CORSIA i należy unikać ich podwójnego naliczania. **Do celów niniejszej dyrektywy wszelkie odstępstwa od poziomu odniesienia CORSIA, który został ustalony na lata 2019-2020, z ograniczonym czasowo wyjątkiem na lata 2021-2023, powinny być uważane za niespełniające warunków.**

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

- (15) Aby zagwarantować jednakowe warunki wykorzystywania międzynarodowych jednostek emisji zgodnie z art. 11a dyrektywy 2003/87/WE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia wykazu jednostek emisji, które ICAO uznała za akceptowalne na potrzeby zgodności z CORSIA, i które spełniają powyższe warunki. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Poprawka

- (15) Aby zagwarantować jednakowe warunki wykorzystywania międzynarodowych jednostek emisji zgodnie z art. 11a dyrektywy 2003/87/WE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia wykazu jednostek emisji, które ICAO uznała za akceptowalne na potrzeby zgodności z CORSIA, i które spełniają powyższe warunki. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁸⁾. **Ponadto, aby zapewnić przejrzystość danych, operatorzy statków powietrznych powinni składać przystępne sprawozdania na temat swoich emisji i kompensacji zgodnie z art. 14 ust. 3a niniejszej dyrektywy.**

⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 23
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (17a) *Podczas nadchodzącego odbywającego się co trzy lata Zgromadzenia ICAO zaplanowanego na wrzesień 2022 r. państwa członkowskie powinny podjąć maksymalne starania w celu osiągnięcia porozumienia z partnerami dotyczącego stopniowego corocznego obniżania poziomu bazowego z lat 2019–2020 w okresie po 2023 r., aby zapewnić stopniowe dostosowanie do współczynnika liniowego stosowanego do EU ETS, także po 2035 r., zgodnie z celem Unii dotyczącym osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r.*

Poprawka 24
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (18) Aby zagwarantować jednakowe warunki sporządzania wykazów państw, które na potrzeby dyrektywy 2003/87/WE zgodnie z art. 25a ust. 3 tej dyrektywy uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania i aktualizacji wykazu państw innych niż EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które na potrzeby prawa Unii uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.
- (18) Aby zagwarantować jednakowe warunki sporządzania wykazów państw, które na potrzeby dyrektywy 2003/87/WE zgodnie z art. 25a ust. 3 tej dyrektywy uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania i aktualizacji wykazu państw innych niż EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które na potrzeby prawa Unii uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011. **Na podstawie informacji zawartych w tym wykazie oraz w celu zwiększenia przejrzystości i rozliczalności, a także łatwego i przyjaznego dostępu do informacji, Komisja powinna opublikować wykaz operatorów statków powietrznych, którzy nie są uznawani za stosujących mechanizm CORSIA w odniesieniu do lotów do i z państw trzecich.**

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

- (19) *Jako że wdrażanie CORSIA w odniesieniu do przewoźników lotniczych z siedzibą poza Unią ma należeć wyłącznie do krajów pochodzenia tych operatorów statków powietrznych, wdrażanie CORSIA w odniesieniu do lotów innych niż loty z lotnisk w EOG na lotniska w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie oznacza zwolnienie operatorów statków powietrznych z siedzibą poza Unią z obowiązków EU ETS w odniesieniu do tych lotów.*

Poprawka

- (19) *Aby zagwarantować, że emisje nie są rozliczane dwukrotnie oraz aby należyście uwzględnić zobowiązania do kompensacji emisji w ramach CORSIA powyżej poziomu odniesienia ustalonego na poziomie z 2019 r. na lata 2021–2023 i ustalonego na średnim poziomie z lat 2019–2020 na kolejne lata, operatorzy statków powietrznych powinni mieć możliwość odliczenia wartości finansowej wydatków na jednostki emisji, które wykorzystują w ramach mechanizmu CORSIA w odniesieniu do lotów objętych niniejszą dyrektywą.*

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (20a) *Aby zagwarantować, że CORSIA doprowadzi do powstania jednolitego globalnego systemu kompensacji emisji dwutlenku węgla pochodzących z lotnictwa do 2027 r., czyli do drugiego i obowiązkowego etapu systemu ICAO, Unia konsekwentnie opowiada się za solidnymi przepisami wykonawczymi i zarządzaniem oraz odpowiednim uczestnictwem w dobrowolnym i obowiązkowym etapie CORSIA. W przypadku stwierdzenia przez Komisję, że mechanizm CORSIA jest niewystarczającym środkiem do osiągnięcia celów Unii w zakresie klimatu oraz jej zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego, Komisja powinna przedstawić wniosek ustawodawczy mający na celu zniesienie tymczasowego odstępstwa dla lotów kończących się na lotniskach w EOG.*

Poprawka

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 27
Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 20 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(20b) *Unia powinna dołożyć wszelkich starań, aby wzmocnić przepisy CORSIA i wesprzeć przyjęcie długoterminowego celu ograniczenia światowych emisji lotniczych, chroniąc jednocześnie kompetencje Unii w zakresie dyrektywy 2003/87/WE, co potwierdził Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej ^(1a).*

^(1a) Wyrok z 21 grudnia 2011 r., *Air Transport Association of America i inni przeciwko Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, EU:C:2011:864.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 20 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (20c) *Zasadnicze znaczenie ma zapewnienie przejrzystości danych oraz poprawa wykonalności CORSIA i publicznego dostępu do informacji związanych z CORSIA. W związku z tym operatorzy statków powietrznych powinni w sposób przyjazny dla użytkownika zgłaszać swoje emisje i kompensacje w procesie oceny wpływu mechanizmu CORSIA na globalną redukcję emisji CO₂ i roli mechanizmu w realizacji celów porozumienia paryskiego.*

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (21) *Loty do i z krajów najslabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich, zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, które nie wdrażają CORSIA, innych niż państwa, których PKB na mieszkańca jest równy unijnej średniej lub ją przekracza, powinny być zwolnione z obowiązków w ramach EU ETS lub CORSIA bez daty wygaśnięcia zwolnienia.*

skreśla się

Poprawki 63 i 79

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (25) *Szczególną uwagę należy zwrócić na promowanie dostępności najbardziej oddalonych regionów Unii. Należy zatem zaproponować odstępstwo od EU ETS w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów między lotniskiem znajdującym się w najbardziej oddalonym regionie państwa członkowskiego a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim.*

- (25) *Szczególną uwagę należy zwrócić na promowanie dostępności najbardziej oddalonych regionów Unii. Należy zatem zaproponować odstępstwo od EU ETS w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów między lotniskiem znajdującym się w najbardziej oddalonym regionie państwa członkowskiego a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG i z lotów między dwoma lotniskami znajdującymi się w tym samym regionie najbardziej oddalonym.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 26 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (26a) *Część dochodów z aukcji unijnych uprawnień do emisji lotniczych, a także dochody z kar płaconych przez operatorów statków powietrznych zgodnie z art. 16 dyrektywy 2003/87/WE, należy przekazywać do funduszu inwestycji klimatycznych, aby wspierać innowacje w sektorze lotnictwa mające na celu łagodzenie zmian klimatu. W szczególności chodzi o projekty związane z opracowywaniem, wprowadzaniem i wdrażaniem nowych technologii i projektów mających na celu ograniczenie całkowitej emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa, zwłaszcza w obszarze zrównoważonych paliw lotniczych oraz innowacji operacyjnych, a także projekty mające na celu ograniczenie wpływu sektora lotnictwa na klimat, w szczególności projekty aeronautyczne, dotyczące płatowców i przełomowych innowacji w dziedzinie silników, a także dotyczących infrastruktury lotniskowej i elektrycznych statków powietrznych.*

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 26 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (26b) *Fundusz inwestycji klimatycznych powinien wspierać badania w zakresie rozwiązań w dziedzinie dekarbonizacji, w tym technologii bezemisyjnych, oraz ich rozwój i wdrażanie, a także przyczyniać się do ograniczania wpływu sektora lotnictwa na klimat i środowisko. Powinien on w szczególności eliminować wpływ emisji innych niż CO₂ poprzez wdrażanie technologii monitorowania i raportowania oraz ulepszanie rozwiązań operacyjnych.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 26 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (26c) *Biorąc pod uwagę rosnące koszty emisji dwutlenku węgla wynikające z całkowitej sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji w sektorze lotnictwa, może dojść do niekorzystnej sytuacji ekonomicznej dla operatorów statków powietrznych korzystających z węzłów lotniczych w Unii w porównaniu z operatorami korzystającymi z węzłów lotniczych poza Unią. Ponieważ loty do węzłów lotniczych w państwach trzecich nie są obecnie objęte systemem EU ETS, przewagę mogą mieć operatorzy obsługujący loty poza Unią, gdzie stosowane są mniej rygorystyczne środki redukcji emisji. Mogłoby to prowadzić do przenoszenia lotów do tych węzłów lotniczych, a tym samym do wzrostu emisji, co z kolei miałoby negatywny wpływ na globalne ocieplenie. Rozszerzenie zakresu systemu EU ETS na loty z i do lotnisk poza EOG, Szwajcarią i Zjednoczonym Królestwem doprowadziłoby do uczciwszej konkurencji i skuteczniejszego ograniczania emisji gazów cieplarnianych.*

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 27 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (27a) *Komisja powinna rozważyć ewentualne zmiany dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do uproszczenia przepisów. Komisja i organy państw członkowskich powinny stale dostosowywać się do najlepszych praktyk administracyjnych i podejmować wszelkie środki, by uprościć wdrażanie dyrektywy 2003/87/WE, ograniczając do minimum obciążenia administracyjne.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 35**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt - 1 (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 – litera u a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1) w art. 3 dodaje się literę w brzmieniu:

„ua) »emisje lotnicze inne niż CO₂« oznaczają uwalnianie tlenków azotu (NO_x), cząsteczek sadzy, utlenionych form siarki i pary wodnej ze statku powietrznego wykonującego działalność lotniczą wymienioną w załączniku I.»

Poprawka 36**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 c – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. 20 mln spośród łącznej liczby przydziałów, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, na okres od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2029 r., rezerwuje się do przyznania w taki sam sposób jak w przypadku kontraktów różnic kursowych, z uwzględnieniem pozostałej różnicy w cenie między naftą kopalną a zrównoważonymi paliwami lotniczymi w odniesieniu do operatorów statków powietrznych, którzy zwiększają wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych, a przede wszystkim paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, przewidzianych na podstawie obowiązku mieszania paliw, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia ... [rozporządzenie ReFuelEU] (*) lub w dalszej perspektywie, oraz zmiany cen tych paliw. 70 % tych przydziałów przekazuje się konkretnie na zwiększenie wykorzystania syntetycznych paliw lotniczych, a przede wszystkim paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Ponadto 20 mln przydziałów z dodatkowej liczby przydziałów wydawanych w związku z objęciem emisji z lotów rozpoczynających się na lotniskach w EOG do państw trzecich, o których mowa w art. 3ea, rezerwuje się do przyznania w taki sam sposób jak w przypadku kontraktów różnic kursowych na okres do 31 grudnia 2029 r.

(*) [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 c – ustęp 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b. Łączną liczbę przydziałów, o których mowa w ust. 5a, przyznaje się w taki sam sposób jak w przypadku kontraktów różnic kursowych, z uwzględnieniem pozostałej różnicy w cenie między naftą kopalną a zrównoważonymi paliwami lotniczymi w celu zwiększania wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych, a przede wszystkim paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, w sposób niedyskryminacyjny, zgodnie z informacjami przekazanymi Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego na podstawie art. 7, 8 i 9 rozporządzenia ... [rozporządzenie ReFuelEU] (*).

Każdy operator statku powietrznego może ubiegać się o przyznanie uprawnień na loty objęte EU ETS od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2029 r. na podstawie zwiększenia wykorzystania paliw, o których mowa w ust. 5a.

Liczba uprawnień jest proporcjonalna do całkowitej ilości zaoszczędzonych emisji gazów cieplarnianych zgodnie z zasadami dotyczącymi tych paliw na mocy dyrektywy (UE) 2018/2001 i aktów delegowanych, o których mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej dyrektywy.

Komisja zapewnia, aby do czasu przyjęcia aktu delegowanego, o którym mowa w art. 14 ust. 1, emisje pochodzące z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, w których wykorzystuje się wodór ze źródeł odnawialnych, były uznawane za powodujące zerowe emisje dla stosujących je operatorów statków powietrznych.

Komisja corocznie publikuje szczegółowe informacje na temat różnicy kosztów między naftą a zrównoważonymi paliwami lotniczymi. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 23, w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy, aktów delegowanych dotyczących szczegółowych ustaleń w zakresie przydzielania uprawnień do emisji lotniczych w związku ze zwiększaniem wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych w drodze pokrycia różnicy w cenie za tonę CO₂ zaoszczędzonego dzięki stosowaniu tych paliw zamiast nafty.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Od 31 grudnia 2028 r. Komisja przeprowadza coroczną ewaluację stosowania niniejszego ustępu i w odpowiednim terminie przedkłada jej wyniki Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Na podstawie tej ewaluacji oraz po przeprowadzeniu oceny skutków Komisja może przedstawić, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy dotyczący przydziału maksymalnej i ograniczonej czasowo liczby uprawnień do 31 grudnia 2034 r. w odniesieniu do operatorów statków powietrznych, którzy zwiększają wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych, o których mowa w art. 3c ust. 5a.

(*) [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].

Poprawki 65 i 80

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 c – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. 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 przewoźnikom lotniczym w odniesieniu do wygenerowanych do 2030 r. emisji pochodzących z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego i lotniskiem znajdującym się w **tym samym państwie członkowskim poza** tym **regionem** najbardziej oddalonym.”;

Poprawka

7. 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 przewoźnikom lotniczym w odniesieniu do wygenerowanych do 2030 r. emisji pochodzących z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego i lotniskiem znajdującym się w **innym regionie EOG oraz z lotów między dwoma lotniskami znajdującymi w tym samym regionie** najbardziej oddalonym;

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W 2024 r. **25** % liczby przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie i podane do wiadomości publicznej zgodnie z art. 3c, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

Poprawka

1. W 2024 r. **50** % liczby przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie i podane do wiadomości publicznej zgodnie z art. 3c, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 1 a

Tekst proponowany przez Komisję

1a. W 2025 r. 50 % liczby przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie w tym roku, obliczonej na podstawie publikacji zgodnie z art. 3c, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

Poprawka

skreśla się

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 1 b

Tekst proponowany przez Komisję

1b. W 2026 r. 75 % liczby przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie w tym roku, obliczonej na podstawie publikacji zgodnie z art. 3c, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

Poprawka

skreśla się

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 1 c

Tekst proponowany przez Komisję

1c. Od dnia 1 stycznia 2027 r. łączną liczbę przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie w tym roku, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

Poprawka

1c. Od dnia 1 stycznia 2025 r. łączną liczbę przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie w tym roku, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej, z **wyjątkiem liczby przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 5a.**

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 43**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do szczegółowych ustaleń dotyczących sprzedaży aukcyjnej przez państwa członkowskie uprawnień do emisji lotniczych zgodnie z ust. 1, 1a, 1b, 1c i 1d niniejszego artykułu, w tym warunków przekazywania części dochodów z tej sprzedaży aukcyjnej do budżetu ogólnego Unii.

Poprawka

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do szczegółowych ustaleń dotyczących sprzedaży aukcyjnej przez państwa członkowskie uprawnień do emisji lotniczych zgodnie z ust. 1, 1a, 1b, 1c i 1d niniejszego artykułu, w tym warunków przekazywania części dochodów z tej sprzedaży aukcyjnej, **zgodnie z decyzją (UE, Euratom) 2020/2053**, do budżetu ogólnego Unii.

Poprawka 44**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera e**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 d – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. **Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów uzyskanych** ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień objętych niniejszym rozdziałem, z wyjątkiem dochodów ustalonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 ust. 3 Traktatu i zapisanych w budżecie ogólnym Unii. **Państwa członkowskie wykorzystują dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej zgodnie z art. 10 ust. 3.**

Poprawka

4. **Dochody uzyskane** ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień **dla lotnictwa** objętych niniejszym rozdziałem, z wyjątkiem dochodów ustalonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 ust. 3 Traktatu i zapisanych w budżecie ogólnym Unii, **są wykorzystywane następująco:**

- a) 75 % wykorzystuje się na wspieranie innowacji i nowych technologii, w tym na wdrażanie rozwiązań w dziedzinie dekarbonizacji w sektorze lotnictwa, poprzez fundusz inwestycji klimatycznych zgodnie z art. 10a ust. 8;
- b) 15 % dochodów uzyskanych z lotów wychodzących, o których mowa w art. 3ea, przeznacza się na wkład do funduszy klimatycznych UNFCCC, w szczególności do Zielonego Funduszu Klimatycznego i Funduszu Adaptacyjnego, aby przyspieszyć międzynarodowe działania mające na celu złagodzenie wpływu zmiany klimatu na najbardziej wrażliwe społeczności;

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- c) pozostałą część dochodów wykorzystuje się w sposób określony przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 3, w tym na wspieranie projektów mających na celu zapewnienie sprawiedliwej transformacji w sektorze lotnictwa, zwłaszcza wspieranie dialogu społecznego między zainteresowanymi stronami z sektora lotnictwa, a także na szkolenia, przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 a (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 e a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 3a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 3ea

Działalność lotnicza z udziałem państw trzecich

1. Od dnia 30 kwietnia [rok wejścia w życie niniejszej dyrektywy + 1] r. operatorzy statków powietrznych umarzają uprawnienia do emisji z lotów z lotnisk w EOG.
2. Od [rok wejścia w życie niniejszej dyrektywy] r. łączna liczba uprawnień, które mają zostać przydzielone dla lotnictwa, zostaje zwiększona o poziomy przydziałów na dodatkowe loty wychodzące, o których mowa w ust. 1 i które zostałyby przydzielone, gdyby w tym roku były one objęte EU ETS. Stosuje się liniowy współczynnik redukcji określony w art. 9.
3. Aby należycie uwzględnić zobowiązania do kompensacji emisji w ramach CORSIA powyżej poziomu bazowego równoważnego poziomowi z 2019 r. w latach 2021–2023 i średniemu poziomowi z lat 2019–2020 od 2024 r., operatorzy statków powietrznych mają możliwość odliczenia wartości finansowej swoich wydatków na kredyty wykorzystywane w celu zapewnienia zgodności z CORSIA w odniesieniu do lotów z EOG do państw trzecich wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z art. 25a ust. 3.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Każdego roku operatorzy statków powietrznych publikują informacje dotyczące kompensacji w ramach CORSIA wypłaconych w poprzednim roku dla każdej trasy, a także informują Komisję o takich kompensacjach, jeśli zamierzają wnioskować o zmniejszenie swoich wymogów umorzenia. Komisja określa wartość finansową kompensacji kwalifikujących się do odliczenia od wymogu umorzenia w ramach EU ETS dla każdej trasy. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie metodyki i mechanizmu takiego odliczenia. W tym celu Komisja uznaje cenę uprawnień w ramach EU ETS za średnią cenę w danym roku rozliczeniowym.

W przypadku stwierdzenia przez Komisję różnicy między zweryfikowanymi emisjami a umorzonymi uprawnieniami w odniesieniu do danego roku, odpowiednia liczba uprawnień zostaje anulowana.

4. Do dnia 31 grudnia 2027 r., zgodnie z art. 28b niniejszej dyrektywy, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat realizacji udziału umawiających się państw ICAO w CORSIA oraz ogólnych ambicji i integralności środowiskowej tego mechanizmu. Na podstawie wniosków z tego sprawozdania Komisja przedstawia, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy mający na celu zniesienie tymczasowego odstępstwa dla lotów kończących się na lotniskach w EOG.”

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 a (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 10 a – ustęp 8 – akapit 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a) w art. 10a ust. 8 po drugim akapicie dodaje się następujący akapit:

Dochody uzyskane ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień w odniesieniu do działalności lotniczej oraz z kar, o których mowa w art. 16 ust. 3, przekazywane do funduszu inwestycji klimatycznych, są udostępniane na projekty lotnicze w celu wspierania nowych rozwiązań i innowacji, wdrażania rozwiązań w dziedzinie dekarbonizacji, opracowywania mechanizmów wsparcia oraz tworzenia niezbędnej infrastruktury, które to elementy ograniczają całkowity wpływ na klimat, w tym wpływ związany z emisjami innymi niż CO₂, w szczególności poprzez:

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- a) zastosowanie zrównoważonych paliw lotniczych, przede wszystkim paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego z wodoru odnawialnego i bezpośredniego wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza, w tym na podstawie kontraktów różnic kursowych dotyczących dwutlenku węgla mających na celu zmniejszenie różnic w cenach paliw bezemisyjnych oraz paliw konwencjonalnych oraz zmniejszenie kosztów dostaw zrównoważonego paliwa lotniczego do unijnych portów lotniczych;
- b) zasadnicze doskonalenie rozwiązań operacyjnych i aeronautycznych oraz rozwiązań dotyczących płatowców w celu ograniczenia emisji CO₂ i innych niż CO₂;
- c) wdrażanie przełomowych innowacji w dziedzinie silników oraz nowych technologii napędowych przyczyniających się do ograniczenia emisji w lotnictwie, takich jak technologie akumulatorowe i turboelektryczne, a także napęd wodorowy w turbinach i ogniwach paliwowych zasilających silniki elektryczne, samoloty elektryczne i związaną z nimi infrastrukturę lotniskową;
- d) wdrożenie technologii monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji lotniczych CO₂ i innych niż CO₂;
- e) badania nad wpływem lotnictwa niezwiązanym z emisją CO₂ prowadzące do innowacji technologicznych, w tym w zakresie tworzenia się smug kondensacyjnych i chmur typu cirrus oraz zapobiegania ich powstawaniu.

Opis projektów wspieranych w ramach funduszu inwestycji klimatycznych oraz dane dotyczące poziomów wydatków zdezagregowane na poziomie projektu muszą być przejrzyste i udostępniane publicznie w przystępny sposób oraz regularnie aktualizowane na stronach internetowych Komisji. Komisja zapewnia udział zainteresowanych stron w procedurach finansowania związanych z funduszem inwestycji klimatycznych.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 47**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 11 a – ustęp 2 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) pochodzą one z państwa, które zostało wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, jako uczestniczące w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Warunek ten nie ma zastosowania do emisji przed **2027 r. ani do krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich, zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, z wyjątkiem tych spośród nich, których PKB na mieszkańca jest równy unijnej średniej lub ją przekracza.**

Poprawka

b) pochodzą one z państwa, które zostało wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, jako uczestniczące w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Warunek ten nie ma zastosowania do emisji przed **1 stycznia 2027 r.**

Poprawka 48**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 11 a – ustęp 3 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające bardziej szczegółowe wymogi dotyczące ustaleń, o których mowa w akapicie pierwszym, które mogą obejmować wymogi dotyczące sprawozdawczości i rejestrów, oraz wykaz państw lub programów, które te ustalenia stosują. **Ustalenia uwzględniają elastyczność przyznaną krajom najsłabiej rozwiniętym i małym rozwijającym się państwom wyspiarskim.** Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

Poprawka

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające bardziej szczegółowe wymogi dotyczące ustaleń, o których mowa w akapicie pierwszym, które mogą obejmować wymogi dotyczące sprawozdawczości i rejestrów, oraz wykaz państw lub programów, które te ustalenia stosują. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 49**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera a**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 12 – ustęp 6 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) wytwarzają rocznie emisje CO₂ przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg w trakcie lotów objętych zakresem załącznika I, innych niż te, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim (w tym w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego), od dnia 1 stycznia **2019** r.

Poprawka

b) wytwarzają rocznie emisje CO₂ przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg w trakcie lotów objętych zakresem załącznika I **do niniejszej dyrektywy oraz art. 2 ust. 3 i 4 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603** ^(1a), innych niż te, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim (w tym w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego), od dnia 1 stycznia **2021** r.

^(1a) **Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 250 z 30.9.2019, s. 10).**

Poprawka 50**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 14 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst obowiązujący

Komisja przyjmuje akty **wykonawcze** dotyczące szczegółowych ustaleń w sprawie monitorowania i raportowania emisji i, w stosownych przypadkach, związanych z rodzajami działań wymienionymi w załączniku I, w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących tonokilometrów do celów wniosku na mocy art. 3e lub 3f, opierających się na zasadach monitorowania i raportowania określonych w załączniku IV i wymogach dotyczących monitorowania i raportowania określonych w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty **wykonawcze** określają także w wymogach dotyczących monitorowania i **raportowania** potencjału poszczególnych gazów cieplarnianych w zakresie powodowania globalnego efektu cieplarnianego.

Poprawka

6a) w art. 14 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

Komisja przyjmuje akty **delegowane** dotyczące szczegółowych ustaleń w sprawie monitorowania i raportowania emisji i, w stosownych przypadkach, związanych z rodzajami działań wymienionymi w załączniku I, w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących tonokilometrów do celów wniosku na mocy art. 3e lub 3f, opierających się na zasadach monitorowania i raportowania określonych w załączniku IV i wymogach dotyczących monitorowania i raportowania określonych w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty **delegowane** określają także w wymogach dotyczących monitorowania, **raportowania i weryfikacji** potencjału poszczególnych gazów cieplarnianych **i emisji lotniczych innych niż CO₂** w zakresie powodowania globalnego efektu cieplarnianego.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 51**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 14 – ustęp 2 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a) w art. 14 ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Do dnia ... [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy, aby ustanowić system monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji innych niż CO₂ pochodzących od operatorów statków powietrznych objętych niniejszą dyrektywą. System monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji innych niż CO₂ zawiera co najmniej następujące dane:

- a) przepływ paliwa;
- b) masa statku powietrznego;
- c) wilgotność otoczenia;
- d) szerokość geograficzna, długość geograficzna i wysokość nad poziomem morza statku powietrznego;
- e) średnia wilgotność i temperatura;
- f) wskaźniki emisji dla CO₂, H₂O, dwutlenku siarki (SO₂) i NO_x;
- g) ekwiwalenty CO₂ na lot.

Do dnia 31 grudnia 2026 r., w oparciu o wyniki monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji innych niż CO₂, Komisja przedstawia, po przeprowadzeniu oceny skutków i w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy mający na celu ograniczenie takich emisji poprzez rozszerzenie zakresu EU ETS, tak aby obejmował on emisje lotnicze inne niż CO₂.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do czasu rozszerzenia zakresu stosowania niniejszej dyrektywy na emisje inne niż CO₂ pochodzących od operatorów statków powietrznych, o których mowa w akapicie drugim, począwszy od 31 grudnia 2027 r. współczynnik emisji CO₂ dla emisji z działalności lotniczej mnoży się przez 1,8, od 31 grudnia 2028 r. przez 1,9, a od 31 grudnia 2029 r. przez 2,0 w celu uwzględnienia emisji lotniczych innych niż CO₂.

Od dnia ... [30 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] Komisja co roku, w ramach sprawozdania, o którym mowa w art. 10 ust. 5, przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wyników systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji, o którym mowa w akapicie trzecim.”

Poprawka 52

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 14 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a) w art. 14 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Wszystkie dane dotyczące emisji związane z operatorami statków powietrznych przekazywane państwom członkowskim i Komisji, w tym dane przekazywane zgodnie z art. 7 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603 są zgłaszane i publikowane przez Komisję, w podziale na operatorów statków powietrznych i na pary portów lotniczych, w sposób przyjazny dla użytkownika. Dane za każdy rok publikuje się bezzwłocznie. Dane te obejmują co najmniej:

- a) dane dotyczące emisji w podziale na operatorów statków powietrznych i na parę portów lotniczych;*
- b) współczynniki obciążenia, typ statku powietrznego, typ paliwa i zużycie paliwa na parę portów lotniczych dla każdego operatora statku powietrznego;*
- c) kwotę kompensacji, obliczoną zgodnie z art. 12 ust. 7;*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- d) ilość i rodzaj kwalifikujących się paliw wykorzystanych do częściowego lub całkowitego zrekompensowania emisji;
- e) ilość i rodzaj jednostek emisji wykorzystanych do częściowego lub całkowitego zrekompensowania emisji;
- f) łączna masa ładunku i poczty (w tonach) w okresie sprawozdawczym dla pary portów lotniczych;"

Poprawka 53**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 18 a – ustęp 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) od 2024 r. co najmniej raz na dwa lata aktualizuje wykaz w celu uwzględnienia operatorów statków powietrznych, którzy po tej dacie wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I.

b) od 2024 r., **a następnie** co najmniej raz na dwa lata aktualizuje wykaz w celu uwzględnienia operatorów statków powietrznych, którzy po tej dacie wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I.

Poprawka 54**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 25 a – ustęp 2

Tekst obowiązujący

Poprawka

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

9) w art. 25a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Unia i jej państwa członkowskie nadal dążą do osiągnięcia porozumienia w sprawie środków o charakterze globalnym, mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa, **dostosowanych do celów rozporządzenia (UE) 2021/1119 i porozumienia paryskiego**. W świetle takiego porozumienia Komisja rozważy, czy zmiany do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do operatorów statków powietrznych są konieczne.”

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 25 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. **Komisja** przyjmuje akt wykonawczy zawierający wykaz państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za stosujące CORSIA do celów niniejszej dyrektywy, z poziomem bazowym z roku 2019 na lata 2021–2023 i poziomem bazowym z 2019–2020 na każdy **kolejny** rok. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 a ust. 2.

Poprawka

3. **Co najmniej raz do roku Komisja** przyjmuje akt wykonawczy zawierający wykaz państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za stosujące CORSIA do celów niniejszej dyrektywy, z poziomem bazowym z roku 2019 na lata 2021–2023 i poziomem bazowym z 2019–2020 na każdy rok **od 2024 r.** Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 a ust. 2.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 25 a – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

3. **Komisja** przyjmuje akt wykonawczy zawierający wykaz państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za stosujące CORSIA do celów niniejszej dyrektywy, z poziomem bazowym z roku 2019 na lata 2021–2023 i poziomem bazowym z 2019–2020 na każdy **kolejny** rok. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 a ust. 2.

Poprawka

9) w art. 25a dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Na podstawie wykazu sporządzonego zgodnie z ust. 3 Komisja publikuje wykaz operatorów statków powietrznych z państw, które do celów niniejszej dyrektywy nie są uznawane za stosujące mechanizm CORSIA w odniesieniu do lotów do lub z państw trzecich.”

Poprawka 57

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 25 a – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. **Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do umarzania jednostek w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z krajów najslabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich, zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, innych niż państwa wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3.**

Poprawka

skreśla się

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 58**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 25 a – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. W przypadku gdy Komisja ustali, że dochodzi do znacznego zakłócenia konkurencji ze szkodą dla operatorów statków powietrznych, posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowanych w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów **wykonawczych** zwalniających tych operatorów statków powietrznych z wymogów umarzania w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z tych krajów, jak określono w art. 12 ust. 8. Zakłócenie konkurencji może być spowodowane stosowaniem przez państwo trzecie CORSIA w prawie krajowym w sposób mniej rygorystyczny lub brakiem egzekwowania przepisów CORSIA w jednakowy sposób wobec wszystkich operatorów statków powietrznych. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.**

Poprawka

7. W przypadku gdy Komisja ustali, że dochodzi do znacznego zakłócenia konkurencji ze szkodą dla operatorów statków powietrznych, posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowanych w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów **delegowanych, zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia przepisów niniejszej dyrektywy**, zwalniających tych operatorów statków powietrznych z wymogów umarzania w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z tych krajów, jak określono w art. 12 ust. 8. Zakłócenie konkurencji może być spowodowane stosowaniem przez państwo trzecie CORSIA w prawie krajowym w sposób mniej rygorystyczny lub brakiem egzekwowania przepisów CORSIA w jednakowy sposób wobec wszystkich operatorów statków powietrznych. **Komisja publikuje również informacje o tym, w jaki sposób zostały spełnione kryteria, o których mowa w ust. 7a.**

Poprawka 59**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 25 a – ustęp 7 a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9) w art. 25a dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7a. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 określające metodykę i kryteria stosowane w celu stwierdzenia, czy dochodzi do znaczącego zakłócenia konkurencji na podstawie ust. 7 niniejszego artykułu. Komisja w przejrzysty sposób publikuje informacje o obowiązywaniu aktu delegowanego.”

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 60**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 25 a – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9) w art. 25a dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8a. Do dnia 1 stycznia 2027 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy, wkładu lotnictwa w realizację celów rozporządzenia (UE) 2021/1119 i porozumienia paryskiego, wdrażania mechanizmu CORSIA oraz jego wpływu na wewnętrzny rynek lotniczy Unii, jego konkurencyjność i sprawiedliwą transformację, w szczególności skutków społecznych tej dyrektywy, przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji, a także wpływu na częstotliwość i koszty podróży lotniczych dla pasażerów, zwłaszcza tych o niższych dochodach. Sprawozdanie musi zawierać zalecenia, które są realizowane bez zbędnej zwłoki.”;

Poprawka 61**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 a (nowy)**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 28 b

Tekst obowiązujący

Poprawka

9a) art. 28b otrzymuje następujące brzmienie:**Artykuł 28b****„Artykuł 28b**

Sprawozdanie i przegląd Komisji w sprawie wdrażania globalnego środka rynkowego ICAO

Sprawozdanie i przegląd Komisji w sprawie wdrażania globalnego środka rynkowego ICAO

1. Przed dniem 1 stycznia 2019 r., a następnie **w regularnych odstępach czasu** Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach prowadzonych w ICAO w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., a zwłaszcza w odniesieniu do:

1. Przed dniem 1 stycznia 2027 r., a następnie **co dwa lata** Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach prowadzonych w ICAO w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., a zwłaszcza w odniesieniu do:

(i) odnośnych instrumentów ICAO, w tym norm i zaleconych metod postępowania;

(i) odnośnych instrumentów ICAO, w tym norm i zaleconych metod postępowania;

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst obowiązujący

(ii) zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka rynkowego;

(iii) tworzenia globalnego rejestru;

(iv) krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r.;

(v) **konsekwencji** zastrzeżeń zgłaszanych **przez państwa trzecie; oraz**

(vi) innych postępów międzynarodowych i w sprawie instrumentów mających zastosowanie. Zgodnie z globalnym przeglądem przewidzianym w UNFCCC Komisja przedkłada również sprawozdanie w sprawie środków służących osiągnięciu ambitnego długoterminowego celu sektora lotnictwa w postaci **zmniejszenia o połowę, do 2050 r., emisji CO₂ pochodzących z lotnictwa w porównaniu z poziomem z 2005 r.**

2. **W terminie 12 miesięcy od przyjęcia przez ICAO odpowiednich instrumentów i zanim globalny środek rynkowy zostanie uruchomiony**, Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym **rozpatrzy sposoby wdrożenia tych instrumentów do prawa unijnego w drodze przeglądu niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu tym Komisja przeanalizuje też, w stosownym przypadku, przepisy mające zastosowanie w odniesieniu do lotów w obrębie EOG. Komisja zbada także założenia i ogólną integralność środowiskową globalnego środka rynkowego, w tym jego ogólny poziom założeń w odniesieniu do celów wynikających z porozumienia paryskiego, poziom uczestnictwa, wykonalność, przejrzystość, kary za nieprzebranie wymogów, procedury umożliwiające udział społeczeństwa, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady dotyczące wykorzystania biopaliw. Ponadto w sprawozdaniu rozważy się, czy konieczny jest przegląd przepisów przyjętych na podstawie art. 28c ust. 2.**

Poprawka

(ii) zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka rynkowego, **obejmujących możliwe zmiany poziomów bazowych;**

(iii) tworzenia globalnego rejestru;

(iv) krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r.;

(v) **poziomu uczestnictwa państw trzecich, w tym konsekwencji zastrzeżeń przez nie zgłaszanych w odniesieniu do tego uczestnictwa; oraz**

(vi) innych postępów międzynarodowych i w sprawie instrumentów mających zastosowanie.

Zgodnie z globalnym przeglądem przewidzianym w **porozumieniu paryskim** Komisja przedkłada również sprawozdanie w sprawie środków służących osiągnięciu ambitnego długoterminowego celu sektora lotnictwa w postaci **ograniczenia do poziomu zerowego netto** emisji pochodzących z lotnictwa **do 2050 r.**

2. **Do 2027 r.** Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym **oceni** integralność środowiskową globalnego środka rynkowego **ICAO**, w tym jego ogólny poziom założeń w odniesieniu do celów wynikających z porozumienia paryskiego, poziom uczestnictwa, wykonalność, przejrzystość, kary za nieprzebranie wymogów, procedury umożliwiające udział społeczeństwa, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady dotyczące wykorzystania biopaliw.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst obowiązujący

3. Sprawozdaniu Komisji, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, będą towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski skierowane do Parlamentu Europejskiego i do Rady w celu zmiany, usunięcia, rozszerzenia lub zastąpienia odstępstw przewidzianych w art. 28a, które są spójne z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r., z myślą o zachowaniu integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu.

Poprawka

3. Sprawozdaniu Komisji, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, będą towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski skierowane do Parlamentu Europejskiego i do Rady w celu zmiany, usunięcia, rozszerzenia lub zastąpienia odstępstw przewidzianych w art. 28a, które są spójne z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. **i celem osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r.**, z myślą o zachowaniu integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu.

3a. Z myślą o usprawnieniu CORSIA Unia i jej państwa członkowskie aktywnie promują w ICAO oraz za pośrednictwem dwustronnej i wielostronnej dyplomacji ulepszenia w zakresie integralności środowiskowej CORSIA, w tym kryteriów zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do kompensacji i ich egzekwowania, oraz zachęcają do szerszego uczestnictwa w systemie na szczeblu międzynarodowym. Unia i jej państwa członkowskie promują również w ICAO dodatkowe środki w zakresie klimatu i środowiska, większą przejrzystość i ustanowienie ambitnego długoterminowego celu redukcji emisji, który jest zgodny z porozumieniem paryskim.”;

Poprawka 62

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 b (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 30 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9b) w art. 30 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4a. Do 1 stycznia 2026 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające wpływ na środowisko i klimat oraz techniczną i ekonomiczną efektywność ustanowienia szczegółowych wymogów dla segmentu lotów obejmującego loty regionalne i dolny zakres lotów krótkodystansowych w celu ograniczenia tych wpływów, w tym ustalenia wyższych udziałów minimalnych zrównoważonych paliw lotniczych, o których mowa w rozporządzeniu xxxx/xxxx [rozporządzenie ReFuelEU] (*), a także możliwości alternatywnego wyznaczenia tras dla takich rodzajów lotów, z uwzględnieniem alternatywnych środków transportu publicznego dostępnych w celu zapewnienia takich usług w porównywalnym czasie.”

(*) [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Poprawka 72**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 30 – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9c. w art. 30 dodaje się ustęp w brzmieniu:

4b. Przed 1 stycznia 2025 r. Komisja, wspierana przez europejski naukowy komitet doradczy ds. zmiany klimatu ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (UE) 2021/1119, przedstawia analizę środków mających na celu zmniejszenie wpływu na klimat podróży lotniczych prywatnymi samolotami, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem dotyczącym najlepszego sposobu zaradzenia tym skutkom.