

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

**P6\_TC1-COD(2006)0304****Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 13 listopada 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2008/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ||,

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

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie || <sup>(4)</sup> ustanowiła system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie w celu wspierania redukcji emisji gazów cieplarnianych w sposób opłacalny i ekonomiczny.
- (2) Ostatecznym celem Ramowej konwencji ONZ w sprawie zmian *klimatycznych*, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE z dnia 15 grudnia 1993 r. dotyczącą zawarcia Ramowej konwencji ONZ w sprawie zmian klimatu <sup>(5)</sup>, jest osiągnięcie stabilizacji stężeń gazów cieplarnianych w powietrzu na poziomie, który zapobiega groźnej antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny. Wspólnota wielokrotnie podkreślała, że średni wzrost temperatury powierzchni ziemi w skali światowej nie powinien przekroczyć 2°C w stosunku do okresu sprzed epoki przemysłowej. Z ostatnich badań naukowych i prac wynika, że aby osiągnięcie tego długoterminowego celu dotyczącego temperatury było możliwe, globalne emisje gazów cieplarnianych muszą osiągnąć najwyższy poziom w ciągu dwudziestu lat, a następnie ulec znacznym ograniczeniom rzędu 15 %, a być może nawet o 50 % w porównaniu do poziomów z 1990 r. W międzynarodowym procesie zmian klimatycznych nie został jeszcze ustalony poziom ilościowych redukcji, których muszą dokonać państwa od 2013 r. w celu osiągnięcia celu jakim jest stabilizacja stężeń gazów cieplarnianych. Podczas gdy niniejsza dyrektywa powinna być zgodna z wkładem UE w osiągnięcie tego długoterminowego celu dotyczącego temperatury, metody i podstawa przyznawania przydziałów operatorom statków powietrznych na mocy niniejszej dyrektywy po tej dacie powinny zostać poddane przeglądowi w świetle rozwoju nauki i sytuacji politycznej na arenie międzynarodowej.

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

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

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 listopada 2007 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 275 z 25.10.2003, str. 32. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2004/101/WE (Dz.U. L 338 z 13.11.2004, str. 18).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 33 z 7.2.1994, str. 11. *Sprostowanie opublikowane w Dz.U. L 146 z 11.6.1994, str. 27.*

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

- (3) Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu wymaga od wszystkich stron opracowania i wdrożenia krajowych i, gdzie stosowne, regionalnych programów obejmujących działania mające na celu złagodzenie zmian klimatu.
- (4) Protokół z Kioto, który został zatwierdzony w imieniu Wspólnoty decyzją Rady 2002/358/WE z dnia 25 kwietnia 2002 r. dotyczącą zatwierdzenia przez Wspólnotę Europejską Protokołu z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu i wspólnej realizacji wynikających z niego zobowiązań<sup>(1)</sup>, wymaga od krajów rozwiniętych dążenia do ograniczenia lub redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z sektora lotnictwa, kontrolowanych protokołem montrealiskim, w drodze współpracy z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (5) Podczas gdy Wspólnota nie jest umawiającą się stroną Konwencji z Chicago z 1944 r., wszystkie państwa członkowskie są umawiającymi się stronami tej konwencji i członkami ICAO i wspierają prace nad przygotowaniem instrumentów rynkowych współpracując z innymi państwami na poziomie światowym. Na szóstym posiedzeniu Komitetu ICAO ds. ochrony środowiska naturalnego w zakresie lotnictwa, które odbyło się w 2004 r., uzgodniono, że system handlu emisjami pochodzącymi z lotnictwa oparty na nowym instrumencie i funkcjonujący pod kierownictwem ICAO wydaje się na tyle mało atrakcyjny, że nie należy się nim dalej zajmować. W związku z tym, w rezolucji 35-5 Zgromadzenia ICAO nie proponuje się nowego instrumentu, lecz zatwierdza „**dalsze tworzenie systemu otwartego handlu emisjami w lotnictwie międzynarodowym**” i przewiduje możliwość włączenia przez państwa emisji pochodzących z lotnictwa międzynarodowego do swoich systemów handlu ich emisjami.
- (6) Szósty wspólnotowy program działań środowiskowych ustanowiony decyzją nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(2)</sup> przewidywał, że Wspólnota określi i podejmie specjalne działania mające na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa, jeżeli żadne tego rodzaju działanie nie zostanie uzgodnione w ramach ICAO przed 2002 r. W swoich konkluzjach z października 2002 r., grudnia 2003 r. i października 2004 r., Rada wielokrotnie wzywała Komisję do zaproponowania działania mającego na celu ograniczenie wpływu międzynarodowego transportu lotniczego na zmiany klimatu.
- (7) W celu osiągnięcia niezbędnej, znaczącej redukcji, polityki i działania powinny być realizowane na poziomie państw członkowskich i Wspólnoty we wszystkich sektorach gospodarki Wspólnoty, a nie tylko w sektorze przemysłowym i sektorze energetyki. Jeżeli wpływ sektora lotnictwa na zmianę klimatu będzie w dalszym ciągu wzrastał w dotychczasowym tempie, przyczyni się on do istotnego ograniczenia redukcji, osiągniętej przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (8) **W celu wsparcia redukcji emisji ze statków powietrznych Komisja powinna sporządzić do 2009 r. studium wykonalności dotyczące możliwości określenia norm emisji dla silników lotniczych.**
- (9) W swoim komunikacie z dnia 27 września 2005 r.<sup>(3)</sup> Komisja przyjęła strategię ograniczania wpływu lotnictwa na klimat. W ramach kompleksowego pakietu działań, w strategii zaproponowano włączenie lotnictwa do wspólnotowego systemu handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych i przewidziano utworzenie grupy roboczej do spraw lotnictwa, z udziałem przedstawicieli wielu zainteresowanych stron, w ramach drugiej fazy Europejskiego Program Zapobiegania Zmianom Klimatycznym, której zadaniem będzie rozważenie sposobów włączenia lotnictwa do systemu wspólnotowego. W swoich konkluzjach z grudnia 2005 r. Rada uznała, że z ekonomicznego punktu widzenia i z punktu widzenia ochrony środowiska, najlepszym rozwiązaniem będzie włączenie sektora lotnictwa do systemu wspólnotowego i wezwała Komisję do przedstawienia wniosku legislacyjnego przed końcem 2006 r. W swojej rezolucji z dnia 4 lipca 2006 r.<sup>(4)</sup> Parlament Europejski uznał, że handel emisjami może odegrać rolę jako część kompleksowego pakietu środków służących ograniczeniu wpływu lotnictwa na klimat, pod warunkiem, że będzie właściwie zaplanowany.
- (10) **Oprócz narzędzi ekonomicznych istnieje znaczny potencjał w zakresie obniżenia emisji dzięki ulepszeniom technologiczno-operacyjnym, które obecnie należy wspierać jeszcze bardziej niż w przeszłości.**

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

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 242 z 10.9.2002, str. 1.

<sup>(3)</sup> COM(2005)0459.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 303 E z 13.12.2006, str. 119.

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

- (11) Zużycie paliwa można zmniejszyć nawet o 12 proc. jedynie poprzez sprawniejsze zarządzanie ruchem lotniczym, co przyczyniłoby się do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>. W związku z tym należy jak najszybciej i możliwie skutecznie doprowadzić do realizacji projektu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i projektu SESAR. Ustanowienie w sposób szybki i zdecydowany funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, elastycznych bloków przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej jest przede wszystkim zadaniem państw członkowskich oraz Wspólnoty w porozumieniu z zainteresowanymi użytkownikami przestrzeni powietrznej. Z tego względu należy wspierać również inicjatywę AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) między UE a Federalną Administracją Lotnictwa Stanów Zjednoczonych.
- (12) Badania naukowe i technologia są kluczem do innowacji i dalszych kroków na drodze do ograniczenia emisji w ruchu lotniczym. Producentów samolotów i silników, jak również producentów paliw wzywa się do prowadzenia badań i wdrażania innowacji, co przyczyni się w znacznym stopniu do ograniczenia wpływu ruchu lotniczego na zmiany klimatyczne, oraz do wprowadzania tych innowacji w życie. Wspólnota w dalszym ciągu powinna wspierać wspólną inicjatywę technologiczną „Clean Sky”, podjętą w siódmym programie ramowym, której celem jest radykalne ograniczenie negatywnego wpływu ruchu lotniczego na środowisko. Wspólnota powinna nadal zdecydowanie popierać prace ACARE (Komitetu Doradczego ds. Badań Aeronautycznych w Europie), a w szczególności jego strategiczny program badań (SRA), w którym za cel postawiono zmniejszenie o 50 % emisji dwutlenku węgla na kilometr oraz zmniejszenie o 80 % emisji tlenu azotu przez transport lotniczy do 2020 r.
- (13) Dotacje do portów lotniczych stanowią w niektórych przypadkach nieprawidłową zachętę dotyczącą emisji gazów cieplarnianych. Komisja musi zatem w pełni przestrzegać obowiązującego prawa konkurencji.
- (14) Celem niniejszej dyrektywy jest ograniczenie udziału lotnictwa w czynnikach powodujących globalną zmianę klimatu poprzez włączenie emisji pochodzących z działalności lotniczej do systemu wspólnotowego.
- (15) Operatorzy statków powietrznych mają najbardziej bezpośrednią kontrolę nad typami samolotów w eksploatacji oraz sposobami wykonywania lotów i dlatego powinni być odpowiedzialni za wypełnianie obowiązków nałożonych przez niniejszą dyrektywę. Operator może być identyfikowany za pomocą kodu linii ICAO lub każdego innego uznawanego kodu, stosowanego do identyfikacji lotu. Jeżeli tożsamość operatora nie jest znana, za operatora statku powietrznego powinno uważać się właściciela statku powietrznego, chyba że przedstawi on dowód wskazujący inną osobę będącą operatorem.
- (16) Należy zapewnić równe szanse portom lotniczym i operatorom statków powietrznych. Dlatego system wspólnotowy powinien od początku obejmować zarówno loty z, jak i do Unii Europejskiej, oraz loty w obrębie Unii Europejskiej.
- (17) Od 2011 r. system wspólnotowy powinien on obejmować emisje z wszystkich lotów kończących się lub rozpoczynających w portach lotniczych we Wspólnocie. Jeżeli kraj trzeci przyjmie środki mające na celu ograniczenie wpływu na zmianę klimatu lotów rozpoczynających się w tym kraju, które są co najmniej równoważne wymogom niniejszej dyrektywy, zakres systemu wspólnotowego powinien zostać zmieniony tak, aby zostały z niego wyłączone loty z tego kraju. Zmiany klimatyczne to globalne zjawisko wymagające globalnych rozwiązań. Wspólnota uważa niniejszą dyrektywę za ważny pierwszy krok w tym kierunku. Zachęca się strony niebędące członkami UE do udziału w debacie poprzez zgłaszanie propozycji pomysłów na rzecz dalszego rozwoju tego instrumentu politycznego. Aby przydać wagi opiniom stron trzecich, Komisja winna pozostawać z nimi w stałym kontakcie zarówno przed wdrożeniem niniejszej dyrektywy, jak i w trakcie jej wdrażania. Jeżeli Unia Europejska dojdzie do porozumienia ze stroną trzecią co do wspólnego systemu wywierającego co najmniej taki sam pozytywny wpływ na środowisko jak ta dyrektywa, Komisja może zaproponować zmianę dyrektywy. W każdym razie Komisja może zaproponować, aby system ten nie obejmował lotów rozpoczynających się w krajach trzecich, jeżeli w danym kraju trzecim działa system wywierający co najmniej taki sam korzystny wpływ na środowisko jak w przypadku przepisów niniejszej dyrektywy.
- (18) Sektor lotnictwa ma wpływ na globalny klimat poprzez uwalnianie dwutlenku węgla, tlenków azotu, pary wodnej, cząsteczek siarki i sadzy. Międzyrządowy Zespół do spraw Zmiany Klimatu ustalił, że łączny wpływ sektora lotnictwa jest obecnie dwu- do czterokrotnie wyższy od skutków emisji samego dwutlenku węgla, pochodzących z tego sektora w poprzednich latach. Wyniki ostatnich badań przeprowadzonych we

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

Wspólnocie wskazują, że łączny wpływ lotnictwa mógłby być około dwukrotnie wyższy niż wpływ samego dwutlenku węgla. Niemniej jednak, w żadnym z tych szacunków nie bierze się pod uwagę wysoce niepewnego wpływu chmur Cirrus. Zgodnie z art. 174 ust. 2 Traktatu, polityka Wspólnoty dotycząca środowiska naturalnego musi się opierać na zasadzie ostrożności i dlatego każdym rodzajem wpływu lotnictwa należy zająć się w możliwie największym zakresie. **Organy zarządzania ruchem lotniczym (ATM) powinny stosować skuteczne środki na rzecz zapobiegania powstawaniu smug kondensacyjnych i chmur Cirrus przy pomocy zmiany tras lotów, a mianowicie poprzez dopilnowanie, aby trasy lotów nie przebiegały przez obszary, w których przewiduje się powstawanie takich chmur z uwagi na szczególne warunki atmosferyczne. Ponadto powinny one zdecydowanie wspierać badania naukowe dotyczące tworzenia się smug kondensacyjnych i chmur Cirrus, w tym skutecznych środków ograniczających (np. paliwa, silników, zarządzania ruchem lotniczym), które nie wpływają niekorzystnie na realizację innych celów z zakresu ochrony środowiska. W oczekiwaniu na zaproponowanie przez Komisję innych instrumentów prawnych, które skoncentrują się w szczególności na problemie emisji tlenków azotu w ruchu lotniczym, należy zastosować mnożnik w odniesieniu do każdej emitowanej tony CO<sub>2</sub>.**

- (19) **Potrzebne są również inne działania, które uzupełniałyby niniejszą dyrektywę. Należy powołać grupy refleksji, które zajmą się rozpatrzeniem innych środków działania.**
- (20) W celu niedopuszczenia do zakłócenia konkurencji, należy określić zharmonizowaną metodę rozdzielania przydziałów. Aby zapewnić dostęp do rynku nowym operatorom, pewna część przydziałów będzie rozdzielana w drodze licytacji, zgodnie z zasadami, które opracuje Komisja. Operatorzy statków powietrznych, którzy zaprzestali działalności, powinni być w dalszym ciągu brani pod uwagę przy wydawaniu przydziałów do końca okresu, w odniesieniu do którego nieodpłatne przydziały zostały już rozdzielone.
- (21) **Mimo że operatorom statków powietrznych trudno jest przejść na alternatywne (odnawialne) źródła energii, sektor lotnictwa musi w znaczący sposób ograniczyć emisje zgodnie z ogólnym celem UE zmniejszenia emisji o 20 do 30 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. W przypadku każdego okresu zobowiązania w ramach systemu wspólnotowego, do którego ma zostać włączone lotnictwo oraz w zależności od okresu odniesienia zastosowanego dla lotnictwa w danym okresie zobowiązania, docelowy poziom dla lotnictwa powinien zostać ustalony na podstawie przeciętnych działań wymaganych w przypadku sektorów, w których występują źródła stacjonarne, we wszystkich państwach członkowskich.**
- (22) Lotnictwo przyczynia się do ogólnego wpływu działalności człowieka na zmianę klimatu. Wpływy ze sprzedaży przydziałów w drodze licytacji powinny być wykorzystywane na ograniczanie skutków emisji gazów cieplarnianych oraz na dostosowywanie się do skutków zmian klimatu w UE i w krajach trzecich, szczególnie w krajach rozwijających się, a także na finansowanie badań naukowych i badań w zakresie rozwoju dotyczących ograniczania skutków i dostosowywania się do nich. **W celu zmniejszenia do pewnego stopnia obciążenia dla obywateli przychody ze sprzedaży emisji w drodze licytacji powinny zostać również wykorzystane na obniżkę podatków i opłat nakładanych na przyjazne dla środowiska rodzaje transportu, takie jak kolej i autobusy. Powinny one zostać również wykorzystane na pokrycie uzasadnionych kosztów państw członkowskich, poniesionych w związku z wdrażaniem niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą także wykorzystać te przychody na ograniczenie lub nawet wyeliminowanie wszelkich problemów dla najbardziej oddalonych regionów związanych z dostępnością i konkurencyjnością oraz problemów związanych ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych w związku z wdrażaniem niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie powinny informować Komisję o działaniach podejmowanych w tym zakresie.**
- (23) W celu zwiększenia opłacalności systemu, operatorzy statków powietrznych powinni mieć możliwość wykorzystania **przydziałów dla instalacji w innych sektorach handlu przydziałami emisji, poświadczonych redukcji emisji (CER) i jednostek redukcji emisji (ERU) dla działalności projektowej** w celu wypełnienia obowiązku zrzeczenia się przydziałów **█**.
- (24) **Już w wyniku obowiązującego systemu handlu emisjami energochłonne sektory przemysłu znajdują się pod presją spowodowaną bardzo wysokimi cenami CO<sub>2</sub>. Występuje realne zagrożenie przeniesienia środka ciężkości emisji CO<sub>2</sub> do krajów rozwijających się o najbardziej zaawansowanej gospodarce (tzw. „carbon leakage”), jeżeli do systemu zostanie włączony kolejny ważny sektor przemysłowy zobowiązany do wykupu zezwoleń na emisje. W celu uniknięcia takiego przesunięcia z energochłonnych sektorów przemysłowych, np. produkcji cementu, wapna lub hutnictwa stali, Komisja zbada różne możliwości, takie jak cele sektorowe lub dostosowanie podatku granicznego, i przed końcem 2008 r. opublikuje sprawozdanie w sprawie najlepszego sposobu rozwiązania tej kwestii.**
- (25) W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla operatorów statków powietrznych, za każdego operatora statku powietrznego powinno być odpowiedzialne jedno państwo członkowskie. Na państwach członkowskich powinien spoczywać obowiązek zapewnienia, że operatorzy statków powietrznych, którym wydano licencję na prowadzenie działalności w tym państwie, lub operatorzy statków powietrznych nieposiadający takiej licencji lub operatorzy z krajów trzecich, których emisje w roku bazowym można w znacznej części przypisać temu państwu członkowskiemu, wypełniają wymogi niniejszej dyrektywy.

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

- (26) W celu zachowania integralności systemu rachunkowości stosowanego w ramach systemu wspólnotowego i w związku z tym, że emisje pochodzące z lotnictwa międzynarodowego nie są jeszcze objęte zobowiązaniami państw członkowskich wynikającymi z Protokołu z Kioto, przydziały przyznane sektorowi lotnictwa powinny być wykorzystywane jedynie do celów wypełnienia obowiązków zrzeczenia się przydziałów, nałożonych na operatorów statków powietrznych na mocy niniejszej dyrektywy. Niemniej jednak operatorzy statków powietrznych powinni mieć możliwość wymiany przydziału wydanego dla sektora lotnictwa na przydział, który może być wykorzystany przez wszystkich operatorów w systemie, poprzez swojego administratora rejestru.
- (27) ***Dla zapewnienia równego traktowania operatorów statków powietrznych państwa członkowskie powinny stosować ujednoczone zasady administrowania podlegającymi im operatorami statków powietrznych zgodnie z konkretnymi wytycznymi, które ma opracować Komisja.***
- (28) Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) może dysponować informacjami, które mogłyby pomóc państwom członkowskim lub Komisji w wywiązaniu się z ich obowiązków wynikających z niniejszej dyrektywy.
- (29) Przepisy regulujące funkcjonowanie systemu wspólnotowego w zakresie monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji emisji oraz kar dla operatorów powinny również mieć zastosowanie do operatorów statków powietrznych.
- (30) ***Niniejsza dyrektywa nie powinna uniemożliwiać państwom członkowskim utrzymania lub ustanowienia innych uzupełniających, równoległych polityk lub działań dotyczących ogólnego wpływu sektora lotnictwa na zmiany klimatu.***
- (31) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(1)</sup>.
- (32) W szczególności Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjęcia środków dotyczących sprzedaży w drodze licytacji tych przydziałów, które nie muszą być wydane nieodpłatnie, i do wprowadzania zmian do wykazu działalności lotniczej znajdującego się w załączniku I w przypadku, gdy kraj trzeci wprowadzi środki mające na celu ograniczenie wpływu lotnictwa na zmianę klimatu. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy i do jej uzupełnienia poprzez dodanie lub modyfikację nowych innych niż istotne elementów, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (33) Ponieważ cel proponowanego działania nie może być osiągnięty przez państwa członkowskie działające samodzielnie, a może, z uwagi na skalę i skutki proponowanego działania, być lepiej zrealizowany na poziomie Wspólnoty, może ona przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości ustanowioną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, ustanowioną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (34) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## Artykuł 1

## Zmiany do dyrektywy 2003/87/WE

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

- 1) Przed art. 1 dodaje się nagłówek rozdziału I w następującym brzmieniu:

„Rozdział I

Przepisy ogólne”

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

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

- 2) W art.3 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. b) dodaje się następujące zdanie: „lub uwolnienie ze statku powietrznego wykonującego działalność lotniczą wymienioną w załączniku I gazów określonych dla tej działalności”;
- b) litera f) otrzymuje następujące brzmienie:**
- „f) „operator” oznacza każdą osobę, która eksploatuje lub kontroluje instalację stacjonarną lub, w przypadku gdy jest to przewidziane w ustawodawstwie krajowym, na którą została delegowana decyzyjna władza ekonomiczna nad technicznym funkcjonowaniem instalacji stacjonarnej;”*
- c) dodaje się następujące litery:
- „o) „operator statku powietrznego” oznacza osobę **lub podmiot zidentyfikowany na podstawie kodu ICAO, eksploatujące** statek powietrzny w czasie wykonywania działalności lotniczej wymienionej w załączniku I lub, w przypadku gdy **kod ICAO** nie jest znany, **posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)** lub właściciela statku powietrznego; **będzie to wymagało zharmonizowanego postanowienia w krajowych rejestrach lotniczych państw członkowskich, w celu zapewnienia, aby zawsze była możliwa identyfikacja operatora statku powietrznego, a także jego właściciela, zgodnie z konwencją kapsztadzką w sprawie międzynarodowych zabezpieczeń na składnikach majątku ruchomego;**
- p) **„nowy podmiot” oznacza osobę lub operatora, który prowadzi działalność lotniczą wymienioną w załączniku I i który nie ubiegał się o przydział zgodnie z art. 3d. Nowy podmiot nie stanowi ani w części, ani w całości własności operatora statków powietrznych, który złożył wniosek o przyznanie przydziałów;**
- q) „administrujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie odpowiedzialne za administrowanie systemem w odniesieniu do operatora statku powietrznego, zgodnie z art. 18a;
- r) „przypisane emisje pochodzące z lotnictwa” oznaczają emisje pochodzące ze wszystkich lotów odbywanych w ramach działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, które rozpoczynają się w państwie członkowskim, lub lotów z kraju trzeciego kończących się w państwie członkowskim;
- s) „historyczne emisje pochodzące z lotnictwa” oznaczają średnią rocznych emisji w latach kalendarzowych 2004, 2005 i 2006, które pochodzą ze statków powietrznych wykonujących działalność lotniczą wymienioną w załączniku I;
- t) **„przydziały emisji dla lotnictwa” oznaczają przydziały dla operatorów statków powietrznych rozdzielane na początku każdego okresu negocjacyjnego.”**

- 3) Po art. 3 dodaje się następujący rozdział II i nagłówek rozdziału III i art. 3e:

„Rozdział II

Lotnictwo

Artykuł 3a

Zakres rozdziału II

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

Artykuł 3b

Łączna liczba przydziałów emisji dla lotnictwa

1. **Łączna liczba przydziałów emisji, które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych, odpowiada 90 % sumy historycznych emisji pochodzących z lotnictwa w odniesieniu do każdego roku.**

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

2. *W zależności od tego, czy docelowo na okres po 2012 r. zostanie wybrana redukcja o 30 %, czy o 20 % względem roku 1990, Komisja zmniejszy całkowitą ilość przydziałów dla operatorów statków powietrznych na kolejne okresy na mocy art. 11 ust. 2, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 23 ust. 2a. W wyniku tego zmniejszenia ustanowiony zostanie mechanizm gwarantujący utrzymanie efektywności systemu w zakresie ochrony środowiska naturalnego. Przewiduje się kolejne zmniejszenia całkowitej ilości przyznawanych przydziałów.*

3. W ciągu sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy, Komisja podejmie decyzję w sprawie historycznych emisji pochodzących z lotnictwa, na podstawie najlepszych dostępnych danych.

Artykuł 3c

Metody rozdzielania przydziałów emisji dla lotnictwa

1. **Począwszy od 2011 r. 25 % przydziałów jest sprzedawanych** w drodze licytacji.

2. Dla kolejnych okresów odsetek, który zostanie sprzedany w drodze licytacji, **o którym mowa w ust. 1, zostaje zwiększony zgodnie z maksymalnym poziomem sprzedaży w drodze licytacji w innych sektorach.**

3. Komisja przyjmie rozporządzenie zawierające szczegółowe przepisy regulujące sprzedaż przez państwa członkowskie w drodze licytacji przydziałów, które nie muszą być wydane nieodpłatnie zgodnie z ust. 1 i 2. Liczba przydziałów emisji, które mają być sprzedane w drodze licytacji w każdym okresie przez każde państwo członkowskie, jest proporcjonalna do jego udziału w łącznej ilości przypisanych emisji pochodzących z lotnictwa dla wszystkich państw członkowskich na rok odniesienia, wykazanych w sprawozdaniu składanym na mocy art. 14 ust. 3 i zweryfikowanym na mocy art. 15. Dla okresu, o którym mowa w art. 11 ust. 2, rokiem odniesienia jest 2010 r., dla każdego następnego okresu, o którym mowa w art. 11 ust. 2, rokiem odniesienia jest rok kalendarzowy kończący się 24 miesiące przed początkiem okresu, do którego odnosi się sprzedaż w drodze licytacji.

To rozporządzenie, służące wprowadzeniu zmian do mało istotnych elementów dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, zostanie przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 23 ust. 2a.

4. **Komisja przyjmuje rozporządzenie określające szczegółowe przepisy dotyczące ustanawiania europejskiej rezerwy przydziałów. Odsetek przydziałów stanowiących rezerwę na rzecz ewentualnych nowych operatorów statków powietrznych w każdym okresie określa Komisja, uwzględniając analizy prognoz rynkowych wydawanych przez stosowne organy.**

5. Przychody ze sprzedaży przydziałów emisji w drodze licytacji wykorzystuje się na ograniczanie skutków emisji gazów cieplarnianych oraz na dostosowywanie się do skutków zmian klimatu w UE i w krajach trzecich, szczególnie w krajach rozwijających się, a także na finansowanie badań naukowych i badań w zakresie rozwoju dotyczących ograniczania skutków, zwłaszcza w sektorze lotnictwa, i dostosowywania się do nich. W celu zmniejszenia do pewnego stopnia obciążenia dla obywateli, przychody ze sprzedaży emisji w drodze licytacji powinny zostać również wykorzystane na obniżkę podatków i opłat nakładanych na przyjazne dla środowiska środki transportu, takie jak kolej i autobusy. Mogą one zostać również wykorzystane na pokrycie uzasadnionych kosztów państw członkowskich, poniesionych w związku z wdrażaniem niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą także wykorzystać te przychody na ograniczenie lub nawet wyeliminowanie wszelkich problemów z dostępnością i konkurencyjnością występujących w najbardziej oddalonych regionach oraz problemów związanych ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych w związku z wdrażaniem niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie informują Komisję o środkach podjętych na mocy niniejszego ustępu.

6. Informacje dostarczone Komisji na podstawie niniejszej dyrektywy nie zwalniają państw członkowskich z obowiązku zgłoszenia na mocy art. 88 ust 3 Traktatu.

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

Artykuł 3d

Rozdzielanie i wydawanie przydziałów emisji dla operatorów statków powietrznych

1. W odniesieniu do każdego okresu, o którym mowa w *art. 11 ust. 2*, każdy operator statku powietrznego może ubiegać się o przyznanie przydziałów emisji, które będą rozdzielane nieodpłatnie zgodnie z *art. 3c*. Z wnioskiem można wystąpić do **właściwego organu** administrującego państwa członkowskiego, przedstawiając zweryfikowane dane dotyczące tonokilometrów dla działalności lotniczej wymienionej w załączniku I wykonanej przez tego operatora w roku kalendarzowym kończącym się dwadzieścia cztery miesiące przed początkiem okresu, którego dotyczy wniosek, zgodnie z załącznikami IV i V. Wniosek należy złożyć na co najmniej dwadzieścia jeden miesięcy przed początkiem okresu, którego wniosek dotyczy.

2. Co najmniej osiemnaście miesięcy przed początkiem okresu, którego dotyczy wniosek, państwa członkowskie przedkładają Komisji wnioski otrzymane na mocy *ust. 1*.

3. Co najmniej piętnaście miesięcy przed początkiem każdego okresu, o którym mowa w *art. 11 ust. 2*, Komisja podejmuje decyzję w sprawie:

a) łącznej liczby przydziałów emisji, które mają być rozdzielone na ten okres zgodnie z *art. 3b*;

■

b) wzorca porównawczego, który ma być wykorzystywany przy nieodpłatnym przyznawaniu przydziałów emisji operatorom statków powietrznych, których wnioski zostały przedłożone Komisji zgodnie z *ust. 2*.

Wzorzec porównawczy, o którym mowa w *lit. b)*, wylicza się poprzez podzielenie liczby przydziałów, przyznanych *nieodpłatnie*, przez sumę tonokilometrów podanych we wnioskach przedłożonych Komisji zgodnie z *art. 2*.

4. W ciągu trzech miesięcy od dnia, w którym Komisja podejmie decyzję na mocy *ust. 3*, każde administrujące państwo członkowskie dokona obliczeń i opublikuje informację o:

a) łącznej liczbie przyznanych przydziałów emisji na dany okres każdemu operatorowi statku powietrznego, którego wniosek przedłożyło ono Komisji zgodnie z *ust. 2*, wyliczonej poprzez pomnożenie liczby tonokilometrów podanych we wniosku przez wartość wzorca porównawczego opublikowaną na mocy *ust. 3 lit. b)*; oraz

b) liczbie przydziałów emisji przyznanych każdemu operatorowi statku powietrznego na każdy rok, którą należy określić poprzez podzielenie łącznej liczby przyznanych mu przydziałów emisji na dany okres, wyliczonych w *lit. a)*, przez liczbę lat w tym okresie, w których ten operator statku powietrznego prowadzi działalność lotniczą wymienioną w załączniku I.

5. Przed dniem 28 lutego 2011 r. i przed dniem 28 lutego w każdym następnym roku, właściwy organ administrującego państwa członkowskiego wyda każdemu operatorowi statku powietrznego taką liczbę przydziałów emisji, jaka została przyznana temu operatorowi statku powietrznego na dany rok.

**6. Komisja wdraża odpowiednie środki w zakresie rozdzielania przydziałów, tak aby uwzględnić nowych operatorów lotniczych.**

**„Nowy operator lotniczy” oznacza operatora statku powietrznego, który uzyskał certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) po raz pierwszy od rozpoczęcia okresu, o którym mowa w *art. 11 ust. 2* i rozpoczęł działalność w tym samym okresie.**

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

7. W przypadku fuzji lub przejęcia, w które zaangażowanych jest wielu przewoźników przez dany okres czasu, przydziały uprzednio im przyznane lub, nabyte przez nich zostają przejęte przez nowy podmiot. W przypadku zaprzestania działalności przez dane towarzystwo przysługujące mu przydziały są wprowadzane na rynek wtórny przydziałów przez państwo macierzyste. Na początku następnego roku, pozostałą do dyspozycji część przydziałów w całości przeznaczają się do sprzedaży w drodze licytacji, biorąc pod uwagę ogólny rytm zmniejszania dozwolonych przydziałów.

8. Na podstawie doświadczeń okresu 2010–2012 Komisja przedstawi wniosek dotyczący części zezwoleń na emisję, którą lotnictwo ma prawo nabywać na wtórnym rynku szerszych systemów praw do emisji.

Rozdział III

Instalacje stacjonarne

Artykuł 3e

Zakres rozdziału III

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pozwoleń na emisję gazów cieplarnianych i do rozdzielania i wydawania przydziałów w odniesieniu do działalności wymienionych w załączniku I innych niż działalność lotnicza.”

4) **Artykuł 5 litera a) otrzymuje następujące brzmienie:**

„a) instalacji lub statku powietrznego oraz ich czynności łącznie z wykorzystywanymi technologiami;”

5) W art. 6 ust. 2 lit. e) po wyrazie „przydziałów” dodaje się wyrazy „, innych niż przydziały wydane na mocy rozdziału II,”.

6) Po art. 11 dodaje się nagłówek rozdziału IV w następującym brzmieniu:

„Rozdział IV

Przepisy mające zastosowanie do lotnictwa i instalacji stacjonarnych”

7) W art. 11a dodaje się ust. 1a w następującym brzmieniu:

„1a. Z zastrzeżeniem ust. 3, w każdym z okresów, o których mowa w art. 11 ust. 2, państwa członkowskie zezwalają każdemu operatorowi statku powietrznego na wykorzystanie **przydziałów wydanych na mocy rozdziału III**, CER i ERU z działalności projektowej do wyrażonej procentowo liczby przydziałów, której jest on zobowiązany się zrzec zgodnie z art. 12 ust. 2a; ta wartość procentowa jest średnią wartości procentowych określonych przez państwa członkowskie **na wykorzystanie CER i ERU** na dany okres zgodnie z ust. 1.

Komisja publikuje te wartości procentowe co najmniej sześć miesięcy przed początkiem każdego okresu, o którym mowa w art. 11 ust. 2.

**Udział poświadczonych redukcji emisji (CER) lub jednostek redukcji emisji (ERU) wykorzystywanych w związku z działalnością lotniczą jest poddawany przeglądowi jednocześnie z ich stosowaniem w innych sektorach jako część przeglądu systemu handlu przydziałami emisji.”**

8) W art. 11b ust. 2, wyraz „instalacje” zastępuje się wyrazem „działania”.

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

- 9) W art. 12 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 2 po wyrazie „celów” dodaje się wyrazy „spełniania zobowiązań operatorów statków powietrznych na podstawie ust. 2a lub”;
  - b) dodaje się ust. 2a-2g w następującym brzmieniu:

„2a. Administrujące państwa członkowskie zapewniają, że najpóźniej do dnia 30 kwietnia każdego roku, każdy operator statku powietrznego zrzeknie się takiej liczby przydziałów, która odpowiada całkowitej ilości emisji w trakcie poprzedniego roku kalendarzowego, pochodzącej z działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego, zweryfikowanej zgodnie z art. 15. Państwa członkowskie zapewniają, że przydziały zwrócone zgodnie z niniejszym ustępem zostaną następnie anulowane.

**2b. Dopóki nie zostaną udostępnione wspólnotowe środki stanowiące zachętę do obniżki emisji tlenków azotu ze statków powietrznych stosowanych w działalności lotniczej wymienionej w wykazie stanowiącym załącznik I oraz gwarantujące taki sam jak w dyrektywie ambitny poziom w zakresie ochrony środowiska naturalnego dla celów ust. 2a i tytułem odstępstwa od przepisów art. 3 lit. a) ilość dwutlenku węgla, na której emisję dany operator statku powietrznego ma zezwolenie na mocy przydziału niebędącego przydziałem dla lotnictwa lub na mocy poświadczonych redukcji emisji (CER) lub jednostek redukcji emisji (ERU), dzieli się przez współczynnik wpływu w wysokości 2.**

2c. Każdego roku operator statku powietrznego, który pragnie zrzec się przydziałów dla celów wymienionych w ust. 2a, innych niż przydziały emisji dla lotnictwa, ma obowiązek przedłożyć administrującemu państwu członkowskiemu zweryfikowane dane dotyczące tonokilometrów dla działalności lotniczej wymienionej w załączniku I wykonanej przez tego operatora w danym roku kalendarzowym.

2d. Na podstawie danych, które należy przedłożyć na mocy postanowień art. 3, Komisja określa wskaźnik wydajności dla wszystkich operatorów statków powietrznych, obliczony przez podzielenie całkowitych emisji operatorów statków powietrznych przez sumę podanych tonokilometrów. Na podstawie wskaźnika wydajności za pierwszy rok, dla którego dostępne są dane, Komisja ogłasza docelowy wskaźnik wydajności na rok 2010, 2015 i 2020 przy ograniczeniu emisji na dochód z jednego tonokilometra rzędu 3,5 % rocznie, z uwzględnieniem docelowego usprawniania wydajności statków powietrznych pod względem zużycia paliwa o 3,5 % rocznie do 2020 r.

2e. Operatorzy statków powietrznych, którzy w danym roku osiągną wskaźnik wydajności powyżej wskaźnika docelowego obliczonego przez Komisję dla tego roku mają obowiązek zrzec się wyłącznie przydziałów emisji dla lotnictwa, aby spełnić wymogi ust. 2a.

2f. Mając na uwadze zobowiązanie przewoźników lotniczych do zwiększenia wydajności silników lotniczych o 50 % do 2020 r., Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie w 2010 i 2015 r. na temat postępów w realizacji tego celu.

2g. Natychmiast po udostępnieniu wystarczających dowodów naukowych zaproponowany zostanie odpowiedni mnożnik w celu uwzględnienia wpływu chmur Cirrus wywołanych działalnością lotniczą.”
  - c) w ust. 3, po wyrazie „przydziały”, dodaje się wyrazy „inne niż przydziały wydane na mocy rozdziału II.”.
- 10) W art. 13 ust.3 wyrazy „art. 12 ust. 3” zastępuje się wyrazami „art. 12 ust. 2a lub ust. 3”.
- 11) W art. 14 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1:
    - i) po wyrazach „tych czynności” dodaje się wyrazy „oraz danych dotyczących tonokilometrów do celu zastosowania na mocy art. 3d”;
    - ii) skreśla się wyrazy „do dnia 30 września 2003 r.”; oraz

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

- b) w ust. 3:
- i) wyrazy „instalacji” zastępuje się wyrazami „lub operator statku powietrznego”;
  - ii) wyrazy „z tej instalacji w trakcie każdego roku kalendarzowego” zastępuje się wyrazami „w trakcie każdego roku kalendarzowego z tej instalacji lub, od dnia 1 stycznia 2010 r., statku powietrznego, który eksploatuje”.
- 12) W art. 15 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w akapicie pierwszym:
    - i) wyraz „operatorów” zastępuje się wyrazami „operatorów i operatorów statków powietrznych”;
    - ii) po wyrazach „w załączniku V” dodaje się wyrazy „i we wszelkich szczegółowych przepisach przyjętych przez Komisję zgodnie z niniejszym ustępem”;
  - b) w akapicie drugim:
    - i) wyraz „operatorzy” zastępuje się wyrazami „operatorzy i operatorzy statków powietrznych”;
    - ii) po wyrazach „w załączniku V” dodaje się wyrazy „i we wszelkich szczegółowych przepisach przyjętych przez Komisję zgodnie z niniejszym ustępem”; oraz
  - c) po ust. 2 dodaje się akapit w następującym brzmieniu:

„Komisja może przyjąć szczegółowe przepisy dotyczące weryfikacji sprawozdań składanych przez operatorów statków powietrznych na podstawie art. 14 ust. 3 i wniosków na mocy art. 3d, zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w art. 23 ust. 2.”
- 13) W art. 16 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „najpóźniej do dnia 31 grudnia 2003 r.”;
  - b) w ust. 2:
    - i) wyraz „operatorów” zastępuje się wyrazami „operatorów i operatorów statków powietrznych”;
    - ii) wyrazy „art. 12 ust. 3” zastępuje się wyrazami „niniejszej dyrektywy”; oraz
  - c) w ust. 3:
    - i) wyraz „operator” zastępuje się wyrazami „operator lub operator statku powietrznego”;
    - ii) w zdaniu drugim skreśla się wyrazy „przez urządzenie”.
- 14) Dodaje się art. 18a i art.18b w brzmieniu:

„Artykuł 18a

Administrujące państwo członkowskie

1. Administrującym państwem członkowskim dla operatora statku powietrznego jest:
  - a) w przypadku operatora statku powietrznego posiadającego ważną licencję na prowadzenie działalności, przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (\*), państwo członkowskie, które przyznało licencję na prowadzenie działalności temu operatorowi statku powietrznego; oraz
  - b) we wszystkich innych przypadkach, państwo członkowskie z największą szacunkową ilością przypisanych emisji pochodzących z lotów wykonywanych przez tego operatora statku powietrznego w roku bazowym.
2. Na podstawie najlepszych dostępnych informacji Komisja:
  - a) do dnia 1 lutego 2009 r., opublikuje wykaz operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I w dniu 1 stycznia 2006 r. lub po tym dniu, określający administrujące państwo członkowskie dla każdego operatora statku powietrznego zgodnie z ust. 1; oraz

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

b) do dnia 1 lutego każdego następnego roku, zaktualizuje wykaz, w celu uwzględnienia operatorów statków powietrznych, którzy po tym czasie wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I.

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

**4. W celu zapewnienia równego traktowania operatorów statków powietrznych Komisja przyjmuje szczegółowe wytyczne dla ujednoczenia administrowania operatorami statków powietrznych przez administrujące państwa członkowskie.**

Artykuł 18b

Pomoc Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol)

W celu wypełnienia swoich obowiązków, określonych w art. 3b ust. 3 i art. 18a, Komisja może zwrócić się o pomoc do Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) i **wyznacza niezależną organizację, której linie lotnicze będą bezpośrednio dostarczać dane.**

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.”

15) W art. 23 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu, zastosowanie mają art. 5a ust. 1 do ust. 4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, przy uwzględnieniu przepisów jej art. 8.”

16) Dodaje się art. 25a w brzmieniu:

„Artykuł 25a

Środki krajów trzecich mające na celu ograniczenie wpływu lotnictwa na zmianę klimatu

Jeżeli kraj trzeci przyjmuje środki mające na celu ograniczenie wpływu na zmianę klimatu lotów, które są co najmniej równoważne wymogom niniejszej dyrektywy, Komisja wprowadza do niej zmiany **w celu uniknięcia podwójnego liczenia i zagwarantowania równego traktowania.**

Taką zmianę, służącą modyfikacji mało istotnych elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 23 ust. 2a.”

17) W art. 28 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 3b po wyrazie „przydziałów” dodaje się wyrazy, „innych niż przydziały wydane na mocy rozdziału II,”; oraz
- b) w ust. 4 po wyrazie „przydziałów” dodaje się wyrazy, „innych niż przydziały wydane na mocy rozdziału II”;

18) Po art. 30 dodaje się następujący nagłówek:

„Rozdział V

Przepisy końcowe”

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

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

## Artykuł 2

## Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż ... (\*). Państwa członkowskie przekażą Komisji teksty tych przepisów i tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

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

2. Państwa członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą. Komisja poinformuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

**3. W przypadku, gdy państwa trzecie lub grupy tych krajów dojdą do porozumienia z Unią Europejską co do wspólnego systemu handlu emisjami przynoszącego co najmniej takie same korzyści dla środowiska, jak system będący przedmiotem niniejszej dyrektywy, Komisja może zaproponować zmianę niniejszej dyrektywy w celu dostosowania jej do przepisów takiego wspólnego systemu.**

## Artykuł 3

## Wejście w życie

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

## Artykuł 4

## Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

(\*) 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

## ZAŁĄCZNIK

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

1) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„KATEGORIE DZIAŁALNOŚCI, DO KTÓRYCH ZASTOSOWANIE MA NINIEJSZA DYREKTYWA”