

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”

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

b) po ustępie drugim dodaje się następujący ustęp:

„**Od dnia 1 stycznia 2011 r. obejmuje ona wszystkie loty, które kończą się lub rozpoczynają w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu, z uwzględnieniem szczególnej sytuacji lotów między regionami najbardziej oddalonymi a kontynentalną strefą europejską.**”

c) dodaje się następującą kategorię działalności:

<p>Lotnictwo</p> <p>Loty, które kończą się lub rozpoczynają w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu.</p> <p>Działalność ta nie obejmuje:</p> <p>■</p> <p>a) lotów wojskowych wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne, lotów służby celnej oraz służb policyjnych, lotów do celów poszukiwawczych, ratowniczych, a także medycznych i w ramach pomocy podczas klęsk żywiołowych, w tym przy zwalczaniu pożarów, które zostały zatwierdzone przez odpowiedni właściwy organ;</p> <p>b) loty w celach humanitarnych w ramach mandatu Organizacji Narodów Zjednoczonych lub organizacji zależnych ONZ oraz loty ratowniczych służb medycznych, jeżeli operator statku powietrznego został poproszony o ich wykonanie (np. przez ONZ) lub posiada odpowiednie oficjalne zezwolenie (zezwolenie na loty ratowniczych służb medycznych w ramach swojego certyfikatu przewoźnika lotniczego);</p> <p>■</p> <p>c) lotów kończących się w porcie lotniczym, z którego rozpoczął się lot, podczas których nie odbyło się międzylądowanie;</p> <p>d) lotów szkoleniowych wykonywanych wyłącznie w celu uzyskania licencji lub uprawnień do pilotowania określonej klasy samolotów w przypadku załogi pilotów, jeżeli jest to potwierdzone odpowiednią adnotacją w planie lotu, pod warunkiem że lot nie jest wykorzystywany do przewozu pasażerów i/lub ładunku ■;</p> <p>e) lotów wykonywanych wyłącznie dla celów badań naukowych oraz w celu sprawdzenia, testowania, kwalifikowania i certyfikowania statków powietrznych, urządzeń lub procedur zarządzania ruchem lotniczym, zarówno pokładowych, jak i naziemnych; w celu przebazowania nowych statków powietrznych, a także do celów lotów transportowych wykonywanych przez lub w imieniu właściciela statku powietrznego w wyniku nagłego, przedterminowego rozwiązania umowy, niewywiązania się z jej postanowień, przejścia lub innego zdarzenia związanego z umową leasingu, umową czarterową lub inną; oraz</p> <p>f) lotów wykonywanych przez statek powietrzny o certyfikowanej maksymalnej masie startowej poniżej 20 000 kg, pod warunkiem, że operatorzy statków powietrznych uczestniczą w programie rekompensowania, który działa na podstawie ścisłych kryteriów i musi być otwarty dla kontroli zewnętrznej (porównywalnym do systemu „gold standard”).</p>	<p>Ditlenek węgla</p>
---	-----------------------

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

2) W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) po tytule dodaje się następujący nagłówek:

„CZĘŚĆ A — Monitorowanie i sprawozdawczość w zakresie emisji z instalacji stacjonarnych”

b) dodaje się część B w brzmieniu:

„CZĘŚĆ B — Monitorowanie i sprawozdawczość w zakresie emisji z działalności lotniczej

Monitorowanie emisji ditlenku węgla

Emisje są monitorowane przez obliczanie. Emisje oblicza się za pomocą wzoru:

$$\text{zużycie paliwa} \times \text{współczynnik emisji}$$

Zużycie paliwa obejmuje paliwo zużyte przez pomocniczy zespół napędowy. Jeżeli to możliwe, stosuje się rzeczywiste zużycie paliwa dla każdego lotu, które wylicza się za pomocą wzoru:

$$\text{ilość paliwa w zbiornikach statku powietrznego po zakończeniu uzupełnienia zapasu dla danego lotu} - \text{ilość paliwa w zbiornikach paliwa po zakończeniu uzupełnienia zapasu dla następnego lotu} + \text{zapas paliwa dla tego następnego lotu.}$$

Jeżeli dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa nie są dostępne, stosuje się standardową metodę w celu oszacowania zużycia paliwa na podstawie najlepszych dostępnych danych.

Należy przyjąć standardowe współczynniki emisji określone przez IPCC, zaczerpnięte z wytycznych IPCC z 2006 r. (IPCC Inventory Guidelines) lub kolejnych uaktualnionych wersji tych wytycznych, chyba że współczynniki emisji dla danej działalności, określone przez niezależne akredytowane laboratoria za pomocą akceptowanych metod analitycznych są bardziej dokładne. Współczynnik emisji dla biomasy wynosi zero.

Dla każdego lotu i każdego rodzaju paliwa należy wykonać odrębne wyliczenie.

Sprawozdawczość dotycząca emisji

Każdy operator statku powietrznego w swoim sprawozdaniu przedkładanym na mocy art. 14 ust. 3 podaje następujące informacje:

A. Dane identyfikacyjne operatora, w tym:

- nazwę operatora;
- administrujące państwo członkowskie;
- adres, wraz z kodem pocztowym oraz krajem, adres do kontaktów w administrującym państwie członkowskim, jeżeli jest inny;
- numery rejestracyjne statku powietrznego i typy statków powietrznych wykorzystywanych w okresie objętym sprawozdaniem do wykonywania działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego;
- numer certyfikatu przewoźnika lotniczego i licencji na prowadzenie działalności, będących podstawą wykonywania działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego;

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

- adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby do kontaktów; oraz
 - nazwę właściciela statku powietrznego.
- B. Dla każdego rodzaju paliwa, dla którego wylicza się emisje:
- zużycie paliwa;
 - współczynnik emisji;
 - ogólną zagregowaną ilość emisji ze wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem, mieszających się w zakresie działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego;
 - zagregowaną ilość emisji ze:
 - wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem mieszających się w zakresie działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego, i które rozpoczęły się w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium państwa członkowskiego oraz skończyły się w porcie lotniczym zlokalizowanym na terytorium tego samego państwa członkowskiego;
 - wszystkich pozostałych lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem, mieszających się w zakresie działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego;
 - zagregowaną ilość emisji ze wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem mieszających się w zakresie działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego:
 - które rozpoczęły się w każdym państwie członkowskim; oraz
 - zakończyły się w każdym państwie członkowskim, a rozpoczęły w kraju trzecim;
 - niepewność.

Monitorowanie danych dotyczących tonokilometrów do celów art. 3d

Do celów ubiegania się o przyznanie przydziałów emisji zgodnie z art. 3d ust. 1, prowadzoną działalność lotniczą wylicza się w tonokilometrach za pomocą następującego wzoru:

$$\text{tonokilometry} = \text{odległość} \times \text{\u0142adunek handlowy}$$

gdzie:

„odległość” oznacza długość ortodromy między portem lotniczym odlotu a portem lotniczym przylotu; oraz

„\u0142adunek handlowy” oznacza \u0142\u0105czn\u0105 mas\u0119 przewo\u017conego \u0142adunku, przesy\u0142ek pocztowych i pasa\u017cer\u00f3w.

Do cel\u00f3w obliczenia \u0142adunku handlowego:

- liczba pasa\u017cer\u00f3w jest liczb\u0105 os\u00f3b na pok\u0142adzie z wy\u0142\u0105czeniem cz\u0142onk\u00f3w za\u0142ogi;
- operator statku powietrznego do wylicze\u0144 mo\u017ce przyja\u0107 albo rzeczywist\u0105, albo standardow\u0105 mas\u0119 dla pasa\u017cer\u00f3w i odprawionego baga\u017cu, podan\u0105 w dokumentacji masy i arkuszu wywa\u017cenia samolotu dla odpowiednich lot\u00f3w b\u0119d\u017c standardow\u0105 warto\u015b\u0107 dla ka\u017cdego pasa\u017cera i odprawionego baga\u017cu, wynosz\u0105c\u0105 100 kg.

Sprawozdawczo\u015b\u0107 w odniesieniu do danych dotycz\u0105cych tonokilometr\u00f3w do cel\u00f3w art. 3d

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

Każdy operator statku powietrznego w swoim wniosku przedkładanym na mocy art. 3d ust. 1 podaje następujące informacje:

A. Dane identyfikacyjne operatora, w tym:

- nazwę operatora;
- administrujące państwo członkowskie;
- adres, wraz z kodem pocztowym oraz krajem, adres do kontaktów w administrującym państwie członkowskim, jeżeli jest inny;
- numery rejestracyjne statku powietrznego i typy statków powietrznych wykorzystywanych w roku, którego dotyczy wniosek, do wykonywania działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, w przypadku których jest on operatorem statku powietrznego;
- numer certyfikatu przewoźnika lotniczego i licencji na prowadzenie działalności, będących podstawą wykonywania działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego;
- adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby do kontaktów; oraz
- nazwę właściciela statku powietrznego.

B. Dane dotyczące tonokilometrów:

- liczbę lotów dla pary portów lotniczych;
- liczbę pasażerokilometrów dla pary portów lotniczych;
- liczbę tonokilometrów dla pary portów lotniczych;
- łączną liczbę tonokilometrów dla wszystkich lotów wykonanych w ciągu roku, objętego sprawozdaniem, mieszających się w zakresie działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, którą prowadzi on jako operator statku powietrznego."

3) W załączniku V wprowadza się następujące zmiany:

a) po tytule dodaje się następujący nagłówek:

„CZĘŚĆ A — Weryfikacja emisji pochodzących z instalacji stacjonarnych”

b) dodaje się część B w brzmieniu:

„CZĘŚĆ B — Weryfikacja emisji pochodzących z działalności lotniczej

(13) Ogólne zasady i metoda ustanowione w niniejszym załączniku mają zastosowanie do weryfikacji sprawozdań dotyczących emisji pochodzących z lotów, które mieszczą się w zakresie działalności lotniczej wymienionej w załączniku I.

W tym celu:

- a) w pkt 3, odniesienie do operatora rozumie się jako odniesienie do operatora statku powietrznego, a w lit. c), odniesienie do instalacji rozumie się jako odniesienie do statku powietrznego wykorzystywanego do wykonywania działalności lotniczej objętej sprawozdaniem;
- b) w pkt 5, odniesienie do instalacji rozumie się jako odniesienie do operatora statków powietrznych;
- c) w pkt 6 odniesienie do wszystkich działalności wykonywanych w instalacji rozumie się jako odniesienie do działalności lotniczej objętej sprawozdaniem, prowadzonej przez operatora statku powietrznego;
- d) w pkt 7 odniesienie do miejsca położenia instalacji rozumie się jako odniesienie do miejsca wykorzystywanego przez operatora statku powietrznego do prowadzenia działalności lotniczej objętej sprawozdaniem;

Wtorek, 13 listopada 2007 r.

- e) w pkt 8 i 9 odniesienie do źródeł emisji w instalacji rozumie się jako odniesienie do statku powietrznego, za który odpowiedzialny jest operator statku powietrznego; oraz
- f) w pkt 10 i 12 odniesienia do operatora rozumie się jako odniesienia do operatora statku powietrznego.

Dodatkowe przepisy odnośnie do weryfikacji sprawozdań dotyczących emisji pochodzących z lotnictwa

(14) Kontroler w szczególności sprawdza:

- a) czy wszystkie loty mieszczące się w zakresie działalności wymienionej w załączniku I zostały wzięte pod uwagę. W tym celu kontroler korzysta z rozkładu lotów i innych danych dotyczących ruchu statków powietrznych operatora oraz danych z Eurocontrol, których zażądał operator;
- b) ogólną spójność między danymi dotyczącymi zagregowanego zużycia paliwa a danymi dotyczącymi ilości zakupionego paliwa lub dostarczonego w inny sposób do statku powietrznego wykonującego działalność lotniczą.

Wspólnota i państwa członkowskie zapewniają dokonanie przed wdrożeniem dyrektywy harmonizacji metod pracy stosowanych przez weryfikatora oraz jednolite stosowanie przepisów dyrektywy.

Dodatkowe przepisy odnośnie do weryfikacji danych dotyczących tonokilometrów przekazanych do celów art. 3d ust. 1

- (15) Ogólne zasady i metoda wykorzystywane do weryfikacji sprawozdań dotyczących emisji na mocy art. 14 ust. 3, ustanowione w niniejszym załączniku, obowiązują, gdzie stosowne, również w odniesieniu do weryfikacji danych dotyczących tonokilometrów.
- (16) Kontroler sprawdza w szczególności, czy tylko loty rzeczywiście wykonane i mieszczące się w zakresie działalności lotniczej wymienionej w załączniku I, za którą jest odpowiedzialny operator statku lotniczego, zostały wzięte pod uwagę we wniosku tego operatora na mocy art. 3d ust. 1. W tym celu kontroler korzysta z danych dotyczących ruchu statków powietrznych operatora oraz danych z Eurocontrol, których zażądał operator. Ponadto, kontroler sprawdza, czy ładunek handlowy podany przez operatora w sprawozdaniu odpowiada ilościom widniejącym w rejestrach, prowadzonych przez operatora do celów bezpieczeństwa.

Wspólnota i państwa członkowskie zapewniają dokonanie przed wdrożeniem dyrektywy harmonizacji metod pracy stosowanych przez weryfikatora oraz jednolite stosowanie przepisów dyrektywy."
