

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie**

COM(2012) 697 final – 2012/328 (COD)

(2013/C 133/06)

Sprawozdawca: **Antonello PEZZINI**

Dnia 5 grudnia 2012 r. Rada, działając na podstawie art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej tymczasowe odstępstwo od dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie*

COM(2012) 697 final – 2012/328 (COD).

Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, wyznaczyła na sprawozdawcę Antonella PEZZINIEGO i przyjęła swoją opinię 29 stycznia 2013 r.

Na 487. sesji plenarnej w dniach 13–14 lutego 2013 r. (posiedzenie z 13 lutego) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 136 głosami – 3 osoby wstrzymały się od głosu – następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Podobnie jak w innych opiniach, Komitet podkreśla z przekonaniem, że dla przeciwdziałania globalnej zmianie klimatu i dla podniesienia konkurencyjności europejskiego sektora lotniczego konieczne jest wypracowanie kompleksowego rozwiązania w zakresie handlu emisjami oraz stworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej wraz z szeregiem przepisów odpowiadających tym celom.

1.2 Komitet popiera zatem inicjatywę, która przewiduje moratorium na zastosowanie systemu ETS dla przewoźników lotniczych przybywających do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) lub go opuszczających, w oczekiwaniu na zakończenie światowych negocjacji.

1.3 Niemniej EKES uważa, że istotne jest by wszystkie regiony na świecie zgodziły się na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do lotów wewnątrzregionalnych.

1.4 Komitet podkreśla zagrożenia dla konkurencyjności transportu europejskiego. Podczas moratorium przewidzianego dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego pobierane będą opłaty od pasażerów lotów wewnątrzspółnotowych, lecz nie od pozostałych.

1.5 Komitet apeluje zatem, by Rada i Parlament – przy wsparciu Komisji – dały silny impuls do znalezienia szybkiego rozwiązania w oparciu o całościowe podejście, unikając nieuzasadnionego niesprawiedliwego traktowania i zakłócania konku-

rencji ze szkodą dla rozwoju konkurencyjności i zatrudnienia, co jest wyraźnie sprzeczne z powszechnie akceptowaną strategią „Europa 2020”.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Dyrektywa nr 2008/101/WE, która od 2012 r. do europejskiego systemu handlu emisjami CO<sub>2</sub> (Emissions Trading System) włącza również sektor lotniczy, w tym przedsiębiorstwa lotnicze spoza UE, została uznana za zgodną z prawem w ostatnim wyroku Trybunału Sprawiedliwości dotyczącym skargi niektórych północnoamerykańskich przewoźników lotniczych, którzy uważali, że jest ona niezgodna z umowami międzynarodowymi<sup>(1)</sup>.

2.2 Według Trybunału „stosowanie w lotnictwie systemu handlu uprawnieniami do emisji nie narusza ani odnośnych zasad zwyczajowego prawa międzynarodowego, ani umowy »otwartego nieba«. W przepisach europejskich realizuje się zatem cele protokołu z Kioto, który przewidywał zawarcie umowy w sprawie emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotniczym w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego).

2.3 W reakcji na postępy w negocjacjach międzynarodowych i w celu stworzenia wokół nich pozytywnej atmosfery Komisja zamierza tymczasowo wyłączyć loty pozaeuropejskie z systemu handlu emisjami.

<sup>(1)</sup> Trybunał Sprawiedliwości – wyrok w sprawie C-366/10 – Air Transport Association of America i inni przeciwko Secretary of State for Energy and Climate Change, Luksemburg, 21 grudnia 2011 r.

2.4 System handlu emisjami **przewiduje** obecnie, że przedsiębiorstwom podlegającym obowiązkowi obniżenia emisji przyznane zostaną **jednostki odpowiadające tonom CO<sub>2</sub>**, które mogą emitować, przy czym ich **ilość będzie z roku na roku maleć**. Przedsiębiorstwom, którym uda się obniżyć poziom emisji w stopniu większym niż to wymagane, zostaną przyznane jednostki, które będą mogły one odsprzedać mniej wzorcowym i bardziej potrzebującym przedsiębiorstwom. Począwszy od 2012 r. dyrektywa w sprawie ETS została poszerzona również o sektor lotniczy w odniesieniu do wszystkich lotów na lotniska UE i z tych lotnisk. Ustanowiono w niej obowiązek ewidencjonowania emisji i udziału w mechanizmie ETS, a termin pierwszego umorzenia uprawnień wyznaczono na kwiecień 2013 r.

2.5 By ułatwić osiągnięcie światowego porozumienia w ramach ICAO, konieczne było tymczasowe odstępstwo od dyrektywy wspólnotowej w sprawie ETS w celu zagwarantowania, że nie będzie się podejmować działań przeciwko operatorom statków powietrznych niespełniających wymogów dyrektywy w zakresie raportowania i zgodności z przepisami, które powstały przed 1 stycznia 2014 r. w odniesieniu do lotów przychodzących i wychodzących z UE, do portów lotniczych lub z portów lotniczych leżących poza UE.

2.6 Proponowane podejście może niemniej zmniejszyć konkurencyjność europejskiego transportu lotniczego w stosunku do transportu międzynarodowego w okresie recesji gospodarczej. „Zamrożenie” na rok przepisów w sprawie ETS, w oczekiwaniu na międzynarodowe przepisy dotyczące emisji pochodzących z transportu lotniczego (*Market Based Mechanism (MBM) na szczeblu światowym*), nie dotyczyłoby transportu lotniczego w Europie.

2.7 Aby uniknąć stwarzania niekorzystnych warunków i zakłócania konkurencji, Komitet uważa, że odstępstwo to powinno mieć ściśle tymczasowy charakter i stosować się wyłącznie do operatorów statków powietrznych, którzy nie otrzymali bezpłatnych uprawnień lub zwrócili wszystkie bezpłatne uprawnienia przyznane im w odniesieniu do tej działalności w 2012 r. Z tego samego powodu uprawnień tych nie należy uwzględniać do celu obliczania związanych z tym praw.

### 3. Wniosek Komisji

3.1 Wniosek dotyczący decyzji ma na celu:

- zawieszenie biegu terminów poprzez tymczasowe wstrzymanie egzekwowania zobowiązań operatorów statków powietrznych obsługujących loty przychodzące i wychodzące z Europejskiego Obszaru Gospodarczego w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS);
- zapewnienie, aby nie podejmowano działań przeciwko operatorom statków powietrznych organizującym loty przychodzące i wychodzące z EOG, którzy nie spełniają

wymogów dyrektywy nr 2008/101/WE w zakresie raportowania i zgodności z przepisami, które powstały przed 1 stycznia 2014 r.;

- dalsze pełne stosowanie przepisów w sprawie ETS w odniesieniu do lotów między portami lotniczymi położonymi w EOG w ramach wspólnego zobowiązania do przeciwdziałania zmianie klimatu.

3.2 Celem wniosku jest ponadto zapobieganie zakłóceniom konkurencji poprzez zastosowanie tego odstępstwa wyłącznie do operatorów statków powietrznych, którzy nie otrzymali bezpłatnych uprawnień lub zwrócili wszystkie bezpłatne uprawnienia przyznane im w odniesieniu do tej działalności w 2012 r.

### 4. Uwagi

4.1 W swej wcześniejszej opinii Komitet utrzymywał już, że dla europejskiego sektora lotniczego zasadnicze znaczenie ma zapewnienie:

- kompleksowego rozwiązania dla handlu emisjami;
- jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która mogłaby optymalnie funkcjonować;
- odpowiednich przepisów.

„Utworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ma również decydujące znaczenie dla zapewnienia konkurencyjności unijnego sektora lotniczego na rynku światowym” (?), zważywszy, że sektor lotniczy stanowi znaczący element gospodarki europejskiej, zapewniając transport 748 mln pasażerów i ponad 11 mln ton towarów rocznie, a także wnosząc wkład do PKB w wysokości 359 mld euro i zatrudniając ponad 5 mln osób.

4.2 Komitet popiera zatem decyzję o zastosowaniu moratorium na system ETS dla przewoźników lotniczych obsługujących loty przychodzące i wychodzące z EOG w celu zakończenia światowych negocjacji, ale uważa, że wszystkie regiony na świecie powinny zgodzić się na wprowadzenie systemu ETS, także w odniesieniu do lotów wewnątrzregionalnych.

(?) CESE 1391-2011, Dz.U. C 376 z 22.12.2011, s. 38.

4.3 Komitet podkreśla zagrożenia, które mogą powstać dla konkurencyjności transportu europejskiego. W okresie obowiązywania moratorium w sprawie systemu ETS pasażerowie lotów wewnątrzspółnotowych będą musieli uiścić opłatę zgodnie ze słusznymi wymogami ochrony środowiska, podczas gdy pasażerowie z innych krajów nie będą mieli takiego obowiązku.

4.4 W świetle przedstawionych uwag Komitet domaga się, by na podstawie całościowego podejścia szybko znaleziono rozwiązanie, bez nieuzasadnionych szkód i zakłócania konkurencji. Brak kompleksowego rozwiązania w zakresie handlu emisjami stanowiłby bez wątpienia przeszkodę dla rynku europejskiego, który jako jedyny podlegałby tego rodzaju przepisom.

Bruksela, 13 lutego 2013 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Staffan NILSSON

---