

PODSTAWOWE INFORMACJE O WSPÓLNOTOWYM SYSTEMIE HANDLU UPRAWNIENIAMI DO EMISJI DLA OPERATORÓW STATKÓW POWIETRZNYCH

*MATERIAŁ PRZYGOTOWANY W OPRACIU O DYREKTYWĘ
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/101/WE Z DNIA
19 LISTOPADA 2008 R. ZMIENIAJĄCĄ DYREKTYWĘ
2003/87/WE W CELU UWZGLĘDNIENIA DZIAŁALNOŚCI
LOTNICZEJ W SYSTEMIE HANDLU PRZYDZIAŁAMI EMISJI GAZÓW
CIEPLARNIANYCH WE WSPÓLNOCIE*

*opracowanie:
Paweł Maliński
Monika Sekuła*

WYKAZ SKRÓTÓW I POJĘĆ ZAWARTYCH W OPRACOWANIU

| | |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AAU | Jednostka przyznanej emisji na podstawie Protokołu z Kioto (Assigned Amount Unit) wyrażona w ekwiwalencie wielkość emisji gazów cieplarnianych, przyznana Stronie z Załącznika B do Protokołu z Kioto zgodnie z tym Protokołem |
| CO₂ | Ditlenek węgla, jeden z gazów cieplarnianych, zwyczajowa nazwa używana w dokumencie - dwutlenek węgla |
| CDM | Mechanizm czystego rozwoju (<i>Clean Development Mechanism</i>) - jeden z mechanizmów elastycznych, zdefiniowany w art. 12 Protokołu z Kioto. Oznacza działanie inwestycyjne realizowane przez państwo wymienione w Załączniku I do Konwencji Klimatycznej na terytorium innego państwa niewymienionego w tym załączniku, które ma na celu redukcję, uniknięcie lub pochłanianie emisji gazów cieplarnianych, umożliwiając zaliczenie uzyskanych efektów na poczet własnych zobowiązań w ramach Protokołu z Kioto |
| CITL | Niezależny Wspólnotowy Rejestr Transakcji (<i>Community Independent Transaction Log</i>) |
| CER | Jednostka poświadczonej redukcji emisji (<i>Certified Emission Reduction</i>) - wyrażona w ekwiwalencie CO ₂ emisja zredukowana lub emisja uniknięta gazów cieplarnianych otrzymana w wyniku realizacji projektu mechanizmu czystego rozwoju |
| ERU | Jednostka redukcji emisji (<i>Emission Reduction Unit</i>) - wyrażona w ekwiwalencie CO ₂ emisja zredukowana lub emisja uniknięta gazów cieplarnianych lub 1 megagram (zwyczajowo tona) pochłoniętego dwutlenku węgla (CO ₂), otrzymana w wyniku realizacji projektu wspólnych wdrożeń |
| EU ETS | Wspólnotowy system handlu uprawnieniami do emisji (<i>European Union Emission Trading Scheme</i>), którym objęte są gazy cieplarniane, ustanowiony w ramach Wspólnoty Europejskiej |
| EUA | Uprawnienia do emisji w systemie EU ETS (<i>European Union Allowance</i>) |
| EUAA | Uprawnienia do emisji w systemie EU ETS dla operatorów lotniczych (<i>European Union Aviation Allowance</i>) |
| JI | Mechanizm wspólnych wdrożeń (<i>Joint Implementation</i>) - jeden z mechanizmów elastycznych, zdefiniowany w art. 6 Protokołu z Kioto. Polega na wspólnej realizacji projektów redukujących emisję gazów cieplarnianych pomiędzy krajami Załącznika I do Konwencji Klimatycznej, umożliwiając zaliczenia redukcji uzyskanej w wyniku inwestycji jednego kraju w innym kraju wymienionym w Załączniku I do Konwencji Klimatycznej |
| KASHUE | Krajowy Administrator Systemu Handlu Uprawnieniami do Emisji w Instytucie Ochrony Środowiska |
| KE | Komisja Europejska |

| | |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Komitet ds. Zmian Klimatu | Komitet opiniodawczy (<i>Climate Change Committee</i>) odnośnie środków zaproponowanych przez KE utworzony na podstawie art. 23 dyrektywy 2003/87/WE |
| KRU | Krajowy Rejestr Uprawnień |
| PzK | Protokół z Kioto, protokół do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (<i>United Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC</i>), sporządzony w Kioto dnia 11 grudnia 1997 r. (Dz. U. z 2005, Nr 203, poz. 1684). |
| SHE | System handlu uprawnieniami do emisji |
| UE | Unia Europejska |
| Dyrektywa 2003/87/WE | Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE z dnia 13 października 2003 r. <i>ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE</i> (Dz. Urz. UE L 275 z 22.10.2003, str. 32) |
| Dyrektywa 2008/101/WE | Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. <i>zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie</i> (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2009, str. 3) |

WSTĘP

Wspólnotowy system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych został ustanowiony w Unii Europejskiej na mocy dyrektywy 2003/87/WE, a jego celem miała być pomoc w wypełnieniu przez Państwa Członkowskie (UE-15) postanowień zawartych w Protokole z Kioto (PzK). Nowe Państwa Członkowskie (UE-12) również uczestniczą w systemie handlu uprawnieniami do emisji, ale indywidualnie wywiązują się ze swoich zobowiązań wynikających z PzK. Protokół z Kioto przewiduje ograniczanie emisji gazów cieplarnianych takich jak dwutlenek węgla (CO₂), podtlenek azotu (N₂O), metan (CH₄), fluorowęglowodory (HFC), perfluorowęglowodory (PFC), sześćfluorek siarki (SF₆).

Protokół z Kioto dopuszcza realizację zadań ograniczania emisji za pomocą trzech mechanizmów: handlu emisjami, mechanizmu czystego rozwoju i mechanizmu wspólnych wdrożeń. Każdy z tych mechanizmów ma swój indywidualny parametr (jednostkę):

- handel emisjami – zakłada możliwość zakupu bądź sprzedaży jednostek przyznanej emisji (*Assigned Amount Units - AAU*) przez poszczególne Państwa – sygnatariuszy Protokołu z Kioto i funkcjonuje w ramach PzK;
- mechanizm czystego rozwoju (*Clean Development Mechanism*) – oznacza wspólne działanie operatora z państwa wymienionego w Załączniku I do PzK i państwa spoza Załącznika I w celu zredukowania bądź uniknięcia emisji gazów cieplarnianych; jednostką rozliczeniową jest CER (*Certified Emission Reduction*), możliwa do wykorzystania w celu rozliczenia również w EU ETS;
- mechanizm wspólnych wdrożeń (*Joint Implementation*) – oznacza wspólne działanie pomiędzy operatorami państw Załącznika I do PzK w celu zredukowania, uniknięcia bądź pochłaniania emisji gazów cieplarnianych; jednostką rozliczeniową jest ERU (*Emission Reduction Unit*), możliwa do wykorzystania w celu rozliczenia również w EU ETS.

Wspólnotowy system handlu uprawnieniami do emisji obejmuje w chwili obecnej tylko emisję CO₂. Od roku 2013 system handlu uprawnieniami do emisji zostanie rozszerzony o dodatkowe gazy i nowe działalności. Działania te mają doprowadzić do efektywnego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20% do roku 2020, bądź o 30% do roku 2020 w przypadku globalnego porozumienia redukcyjnego.

System handlu uprawnieniami do emisji obowiązuje od 2005 roku, który to rok był pierwszym z testowego okresu jakim były lata 2005-2007. Dyrektywa 2003/87/WE przewidywała, że w latach 2005-2007 oraz 2008-2012 systemem handlu objęte będą przede wszystkim procesy energetycznego spalania paliw, szczególnie określone w Załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE. Jednakże działania na rzecz ograniczania emisji gazów cieplarnianych spowodowały, iż rozszerzono listę aktywności objętych wspólnotowym systemem handlu.

Włączenie sektora lotnictwa cywilnego do systemu handlu wprowadzono na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. *zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie.*

Więcej informacji o aktualnym stanie prac prowadzonych w Komisji Europejskiej nad włączeniem lotnictwa cywilnego do wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) można znaleźć na stronie:

http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

CZYM SĄ UPRAWNIENIA DO EMISJI?

Uprawienie do emisji jest to wielkość odpowiadająca ekwiwalentowi 1 tony CO₂ wyemitowanej w trakcie realizacji procesu technologicznego. Uprawienie do emisji jest wirtualną jednostką służącą do rozliczania się z emisji dwutlenku węgla. Uprawnienia mogą być sprzedawane, przenoszone lub umarzane, zgodnie z określonymi w regulacjach prawnych zasadami.

KTÓRZY OPERATORZY Z SEKTORA LOTNICZEGO BĘDĄ OBJĘCI SYSTEMEM HANDLU UPRAWNIENIAMI DO EMISJI (SHE)?

Wspólnotowym systemem handlu uprawnieniami do emisji objęci są wszyscy operatorzy statków powietrznych, zarówno zarejestrowani w Unii Europejskiej, jak i poza nią, wykonujący operacje startu i lądowania na terytorium Wspólnoty.

Wspólnotowym systemem handlu uprawnieniami do emisji objęte będą **wszystkie loty, które rozpoczynają się lub kończą na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej** z wyjątkiem:

- a) lotów wykonywanych wyłącznie w celu przewozu – podczas oficjalnej misji – panującego monarchy i członków jego najbliższej rodziny, szefów państw, szefów rządów i ministrów wchodzących w skład rządów innego państwa niż państwo członkowskie, w przypadku gdy jest to potwierdzone w odpowiednim polu planu lotu;
- b) lotów wojskowych wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne, lotów służby celnej i policji;
- c) lotów związanych z działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi, lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, lotów z pomocą humanitarną i lotów służb ratownictwa medycznego, na które zezwolił odpowiedni właściwy organ;
- d) wszelkich lotów wykonywanych wyłącznie na mocy przepisów dotyczących lotów z widocznością, określonych w załączniku 2 do konwencji z Chicago;
- e) lotów kończących się na lotnisku, z którego wystartował statek powietrzny, wykonywanych bez międzylądowania;
- f) lotów szkoleniowych wykonywanych wyłącznie w celu uzyskania licencji lub uzyskania uprawnień w przypadku członków załogi lotniczej, jeżeli jest to potwierdzone odpowiednią adnotacją w planie lotu pod warunkiem, że lot nie jest wykorzystywany do przewozu pasażerów ani ładunku lub do przebazowania statku powietrznego;
- g) lotów wykonywanych wyłącznie w celu przeprowadzenia badań naukowych lub w celu sprawdzenia, przetestowania lub przeprowadzenia procesu certyfikacji statku powietrznego lub urządzenia zarówno pokładowego jak i naziemnego;
- h) lotów wykonywanych przez statek powietrzny o maksymalnej certyfikowanej masie startowej poniżej 5 700 kg;
- i) lotów wykonywanych w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nałożonych zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 2408/92 na trasach w regionach najbardziej oddalonych określonych w art. 299 ust. 2 Traktatu lub na trasach, których oferowana wydajność nie przekracza 30 000 miejsc rocznie;

- j) lotów, które w innym przypadku mieściłyby się w zakresie niniejszej kategorii działań, wykonywanych przez operatora wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze (*commercial operator*¹), który wykonuje:
- mniej niż 243 loty w jednym okresie przez trzy kolejne czteromiesięczne okresy²,
 - loty, których łączna roczna emisja CO₂ wynosi mniej niż 10 000 ton.

Szczegółowa interpretacja działalności lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE została przyjęta przez Komitet Zmian Klimatu w dniu 3 kwietnia 2009 r. i została opublikowana w postaci Decyzji 2009/450/WE Komisji Europejskiej z dnia 8 czerwca 2009 r. w sprawie szczegółowej interpretacji rodzajów działalności lotniczej wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Operatorzy statków powietrznych, którzy zostaną objęci wspólnotowym systemem handlu uprawnieniami do emisji umieszczeni zostali na liście przedstawionej na stronach Komisji Europejskiej pod adresem: http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/liste_exploitants_aeronefs.pdf. Jeżeli operator, którego nie umieszczono na liście, nie kwalifikuje się do wyłączenia z systemu zgodnie z punktami a) – j), powinien znaleźć się na przedmiotowej liście, a tym samym stać się uczestnikiem SHE.

Lista umieszczona na stronie Komisji Europejskiej jest zbiorem operatorów lotniczych, którzy dokonali działań lotniczych na terenie Unii Europejskiej począwszy od dnia 1 stycznia 2006 r. Ponieważ nie do wszystkich umieszczonych na liście operatorów zastosowano kryteria a) – j) Załącznika I do dyrektywy 2008/101/WE, lista powinna zostać zweryfikowana przy współpracy z operatorami lotniczymi. Lista ta będzie obowiązkowa i aktualizowana co roku.

Podstawą do przypisania operatora lotniczego do danego państwa administrującego były dane operacyjne z 2006 r. dla operatorów funkcjonujących przed datą 1 stycznia 2006 r. albo z następnego pełnego roku kalendarzowego dla operatorów, którzy rozpoczęli działalność po dniu 1 stycznia 2006 r. (art. 18a, ust.5 dyrektywy 2008/101/WE).

¹ Operator komercyjny jest zdefiniowany jako operator statku powietrznego, który posiada ważną licencję AOC zgodnie z Częścią I Załącznika 6 do Konwencji Chicagowskiej.

² W ciągu czterech kolejnych miesięcy maksymalnie 242 loty.

OD KIEDY SEKTOR LOTNICZY ZOSTANIE OBJĘTY WSPÓLNOTOWYM SYSTEMEM HANDLU?

Pierwszy okres dla operatorów statków powietrznych rozpocznie się **1 stycznia 2012 roku i trwać będzie do 31 grudnia 2012 roku** (jeden rok). Po tym okresie rozliczeniowym rozpocznie się kolejny okres, który będzie trwać 8 lat (**od 1 stycznia 2013 roku do 31 grudnia 2020 roku**). W trakcie wymienionych okresów operator statku powietrznego będzie musiał wywiązać się z nałożonych na niego obowiązków.

W odniesieniu do samego operatora, obowiązek uczestnictwa we wspólnotowym systemie handlu uprawnieniami do emisji rozpoczyna się w momencie wykonania pierwszej operacji lotniczej (lotu) pod warunkiem, że nie podlega wykluczeniu na mocy wyłączeń a) – j) Załącznika I do dyrektywy 2008/101/WE.

Należy jednakże pamiętać o obowiązkach jakie wynikają z dyrektywy 2008/101/WE, które operatorzy lotniczy będą musieli zrealizować już **w 2009 r.**

JAKIE OBOWIĄZKI MA OPERATOR STATKÓW POWIETRZNYCH?

Obowiązki operatora wynikające z dyrektywy 2008/101/WE są następujące:

1. Każdy operator statków powietrznych zakwalifikowany do EU ETS jest zobowiązany do złożenia do odpowiedniego organu (w Polsce – KASHUE) planu monitorowania emisji rocznych (do 31 sierpnia 2009 roku oraz w każdym roku poprzedzającym rozpoczęcie danego okresu rozliczeniowego zgodnie z art. 3c ust. 1 i 2, z zachowaniem terminu określonym w wytycznych do monitorowania emisji rocznych) i planu monitorowania tonokilometrów (do 31 sierpnia 2009). Ze względu na bliski termin złożenia planów monitorowania do zatwierdzenia przez KASHUE, trudny do dotrzymania, operator statku powietrznego powinien dopełnić tego obowiązku nie później niż do 31 października 2009 r. w celu umożliwienia Krajowemu Administratorowi zatwierdzenia planu przed dniem 1 stycznia 2010 r.
2. Każdy operator statków powietrznych zobowiązany jest do monitorowania i rozliczania emisji powstałych w wyniku prowadzonej działalności z wyłączeniem operacji określonych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE.

Weryfikacja i rozliczenie emisji następuje w kilku krokach:

- i) sporządzenie rocznych raportów o emisjach i tonokilometrach zgodnie z zatwierdzonym planem monitorowania dla operatorów lotniczych,
 - ii) przedłożenie raportów rocznych do weryfikacji niezależnemu weryfikatorowi akredytowanemu przez odpowiednią instytucję wskazaną przez KE,
 - iii) przedłożenie zweryfikowanego raportu rocznego w Krajowym Administratorze Systemu Handlu Uprawnieniami do Emisji (KASHUE) do **31³ marca roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie,**
 - iv) umorzenie w Krajowym Rejestrze Uprawnień wymaganej liczby przyznaných jednostek, odpowiadających wielkości emisji powstałych z prowadzonej działalności. Pozostałe uprawnienia do emisji, będące różnicą pomiędzy liczbą jednostek przyznaných dla operatorów lotniczych a rzeczywistą wielkością emisji, mogą zostać w dowolny sposób zagospodarowane przez ich właściciela (działania na uprawnieniach do emisji zawarte są w ustawie z dnia 22 grudnia 2004 r. o *handlu uprawnieniami do emisji do powietrza gazów cieplarnianych i innych substancji*). W przypadku niedoboru uprawnień, operator statku powietrznego może dokupić uprawnienia lub skorzystać z uprawnień przyznaných na następnych rok.
3. Każdy operator statku powietrznego będzie zobowiązany do monitorowania emisji i bilansowania tonokilometrów w okresie od 01.01.2010 r. do 31.12.2010 r. Na tej podstawie zostanie ustalony przydział uprawnień dla poszczególnych operatorów.
4. Każdy zakwalifikowany do systemu operator statku powietrznego zobowiązany będzie do otworzenia w KRU rachunku, na którym będzie rejestrował operacje służące wypełnieniu wymogów dyrektywy 2003/87/WE. Utworzenie i prowadzenie rachunku będzie wiązało się z odpowiednią opłatą.

³ Ze względu na trwające prace legislacyjne data może zostać zmieniona

CO TO JEST PLAN MONITOROWANIA?

Plan monitorowania to zbiór informacji o sposobie prowadzenia ewidencji i zbierania danych do sporządzenia raportu rocznego z emisji CO₂ i bilansu tonokilometrów w danym roku okresu rozliczeniowego.

Do operatorów statków powietrznych należy obowiązek sporządzenia dwóch planów monitorowania:

- a) planu monitorowania tonokilometrów, który przygotowuje się w oparciu o dane dotyczące odległości pomiędzy parą danych lotnisk oraz masę pasażerów i ładunków przewiezionych na danej trasie.
- b) planu monitorowania rocznych emisji CO₂, który przygotowuje się w oparciu o dane o ilości zużytego paliwa.

Wymagania odnośnie sporządzania planów monitorowania oraz prowadzenia inwentaryzacji danych dla operatorów lotniczych zawarte są w Załączniku I, XIV i XV wytycznych zamieszczonych w Decyzji 2009/339/WE Komisji Europejskiej z dnia 16 kwietnia 2009 r. *zmieniającej decyzję 2007/589/WE w zakresie włączenia wytycznych dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji oraz danych dotyczących tonokilometrów związanych z działalnością lotniczą.*

NA CZYM POLEGA MONITOROWANIE WIELKOŚCI EMISJI?

Proces monitorowania rocznych emisji CO₂ polega na zbilansowaniu wytworzonych w trakcie prowadzenia działalności lotniczej gazów cieplarnianych wydzielonych do powietrza w danym roku okresu rozliczeniowego. Procedura przygotowania danych do raportu rocznego musi być zgodna z zatwierdzonym planem monitorowania i musi obejmować wszystkie działania, które nie podlegają wyłączeniu z EU ETS na mocy Załącznika I do dyrektywy 2008/101/WE.

Raport roczny składa się z tabel zawierających następujące informacje:

A. Dane identyfikacyjne operatora statku powietrznego, w tym:

- nazwę operatora statku powietrznego,

- nazwę właściciela statku powietrznego,
- administrujące państwo członkowskie określone zgodnie z art. 18a dyrektywy 2008/101/WE,
- adres, zawierający kod pocztowy oraz kraj, a także adres kontaktowy operatora statku powietrznego w administrującym państwie członkowskim, jeżeli jest inny,
- numery rejestracyjne statku powietrznego i typy statków powietrznych wykorzystywanych w okresie objętym sprawozdaniem do wykonywania działań lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE, które wykonuje on jako operator statków powietrznych,
- numer certyfikatu przewoźnika lotniczego i licencji na prowadzenie działalności, na których podstawie wykonuje on jako operator statków powietrznych działania lotnicze wymienione w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE oraz organ, który wydał te dokumenty,
- adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby reprezentującej operatora statku powietrznego

B. Dla każdego rodzaju paliwa, dla którego oblicza się emisje:

- zużycie paliwa,
- współczynnik emisji,
- łączna ilość emisji ze wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem, wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE, które wykonuje on jako operator statków powietrznych,
- łączna ilość emisji z:
 - wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w załączniku I, które wykonuje on jako operator statków powietrznych i które rozpoczęły się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego oraz zakończyły się na lotnisku zlokalizowanym na terytorium tego samego państwa członkowskiego,
 - wszystkich pozostałych lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem, wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE, które wykonuje on jako operator statków powietrznych,

- łączna ilość emisji ze wszystkich lotów wykonanych w okresie objętym sprawozdaniem wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE, które wykonuje podmiot wskazany jako operator statków powietrznych i które:
 - rozpoczęły się w każdym państwie członkowskim, oraz
 - zakończyły się w każdym państwie członkowskim, a rozpoczęły w państwie trzecim,
- zakres niepewności.

Raport roczny musi zostać zweryfikowany przez niezależnego weryfikatora, a następnie przekazany odpowiednim organom (w przypadku Polski do KASHUE) najpóźniej do 31⁴ marca każdego roku. Koszty weryfikacji raportu rocznego pokrywa operator statku powietrznego.

CZYM SĄ TONOKILOMETRY I DLACZEGO PODLEGAJĄ PROCESOWI MONITOROWANIA?

W celu stworzenia poziomu odniesienia, który będzie określał działania lotnicze decydujące o emisjach wytworzonych w trakcie ich realizacji, wspólnego dla wszystkich operatorów statków powietrznych, wprowadzono parametr odniesiony do ładunku i wykonanej trasy, zdefiniowany jako tonokilometry.

Tonokilometry (jednostka [t x km]) to całkowity ładunek przetransportowany przez operatora statku powietrznego na odcinku pomiędzy dwoma lotniskami (lotnisko odlotu – lotnisko przylotu) z zachowaniem zasad przedstawionych poniżej.

Całkowity ładunek stanowi sumę mas ładunku handlowego i poczty oraz pasażerów wraz z odprawionym bagażem. Do ładunku handlowego nie można jednak wliczać wagi kontenerów i palet stosowanych do przewozu towarów handlowych oraz urządzeń pomocniczych.

Dzięki procesowi monitorowania tonokilometrów operator, organ administracji czy też Komisja Europejska są w stanie wyznaczyć tzw. wzorzec porównawczy (swoistego rodzaju wskaźnik emisyjności), dzięki któremu możliwe będzie ustalenie ilości przydziałów do emisji dla każdego z operatorów. Na potrzeby poprawnego określenia wzorca

⁴ Ze względu na trwające prace legislacyjne data może zostać zmieniona

porównawczego, niezbędne jest więc monitorowanie, równoległe z emisjami rocznymi, ilości wykonanych tonokilometrów.

Sprawozdanie roczne o tonokilometrach powinno zawierać:

A. Dane identyfikacyjne operatora statku powietrznego, w tym:

- nazwę operatora statku powietrznego,
- nazwę właściciela statku powietrznego,
- administrujące państwo członkowskie,
- adres, zawierający kod pocztowy oraz kraj, a także adres kontaktowy w administrującym państwie członkowskim, jeżeli jest inny,
- numery rejestracyjne statku powietrznego i typy statków powietrznych wykorzystywanych w okresie objętym sprawozdaniem do wykonywania działań lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE, które wykonuje on jako operator statków powietrznych,
- numer certyfikatu przewoźnika lotniczego i licencji na prowadzenie działalności, na podstawie których wykonuje on jako operator statków powietrznych działania lotnicze wymienione w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE, oraz organ, który wydał te dokumenty,
- adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby kontaktowej.

B. Informacje pozwalające na obliczenia bilansu tonokilometrów, w tym w szczególności:

- liczbę lotów dla pary lotnisk,
- liczbę pasażerokilometrów dla pary lotnisk,
- liczbę tonokilometrów dla pary lotnisk,
- wybraną metodę obliczania masy pasażerów i odprawionego bagażu,
- łączną liczbę tonokilometrów dla wszystkich lotów wykonanych w ciągu roku objętego sprawozdaniem, wchodzących w zakres działań lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE, które wykonuje on jako operator statków powietrznych.

Wielkość tonokilometrów w roku 2010 decyduje o ilości uprawnień do emisji przeznaczonych do wydania nieodpłatnie dla danego operatora, natomiast wolumen emisji

rocznych w 2010 roku określa ilość uprawnień do emisji, które zostaną wydane w drodze sprzedaży aukcyjnej w danym Państwie Członkowskim (art. 3d, ust 3. dyrektywy).

W zasadniczych okresach rozliczeniowych raporty o emisjach rocznych i tonokilometrach wykorzystywane są odpowiednio do rozliczania emisji dwutlenku węgla i składania wniosków o przydział uprawnień do emisji z krajowej rezerwy.

JAK ZOSTANIE WYZNACZONY WZORZEC PORÓWNAWCZY?

Wzorzec porównawczy stanowi stosunek liczby przydziałów uprawnień do emisji przeznaczonych do nieodpłatnego wydania operatorom i łącznej ilości tonokilometrów wynikającej z wniosków złożonych przez operatorów do odpowiednich organów. Wielkość tonokilometrów określona będzie w raporcie rocznym sporządzonym za rok 2010 (rok monitorowania). Wniosek dotyczący przyznania nieodpłatnych uprawnień do emisji, złożony zgodnie z art. 3e, ust 1 dyrektywy 2008/101/WE, musi zawierać zweryfikowaną wielkość tonokilometrów. Raport roczny będzie obowiązkowym załącznikiem do wniosku.

IŁE UPRAWNIEŃ DO EMISJI ZOSTANIE PRZEZNACZONYCH DLA SEKTORA?

Emisje historyczne dla sektora lotnictwa cywilnego są średnią wartością emisji uzyskanych w latach 2004 – 2006, dla których wolumeny zostaną określone na podstawie najlepszych dostępnych informacji. Za wyznaczenie wartości emisji historycznych odpowiedzialna jest Komisja Europejska.

W celu ograniczenia emisji dwutlenku węgla z sektora lotnictwa cywilnego łączna liczba uprawnień do emisji (W – wolumen), które będą przeznaczone do rozdziału dla operatorów statków powietrznych, wyniesie:

- 97% wartości z emisji historycznych dla okresu od 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. (W_1),

oraz

- 95% emisji historycznych pomnożonych przez liczbę lat w danym okresie od 2013 – 2020 (W_{11}).

Wielkość ta może zostać zmieniona w ramach ogólnego przeglądu dyrektywy 2003/87/WE.

Zgodnie z zapisami dyrektywy 2008/101/WE wartość wolumenu uprawnień do emisji dla sektora lotnictwa cywilnego zostanie rozdzielona w następujący sposób:

1. W okresie 01.01.2012 – 31.12.2012
 - i) liczba uprawnień przyznanych w drodze aukcji – 15% łącznej liczby przydziałów ($15\% \times W_I$),
 - ii) liczba przydziałów, które zostaną wydane nieodpłatnie – liczba uprawnień powstała po uwzględnieniu (odjęciu) aukcji ($85\% \times W_I$).
2. W okresie 01.01.2013 – 31.12.2020
 - i. specjalna rezerwa dla operatorów statków powietrznych – 3% łącznej liczby przydziałów ($3\% \times W_{II}$),
 - ii. liczba uprawnień przyznanych w drodze aukcji – 15% łącznej liczby przydziałów ($15\% \times W_{II}$),
 - iii. liczba przydziałów, które zostaną wydane nieodpłatnie – liczba uprawnień powstała po uwzględnieniu (odjęciu) aukcji ($82\% \times W_{II}$).

Ilość uprawnień przeznaczonych do rozdysponowania w drodze aukcji może ulec zmianie w ramach ogólnego przeglądu dyrektywy.

JAK MOŻNA UZYSKAĆ NIEODPŁATNE UPRAWNIENIA DO EMISJI?

Operator statku powietrznego może ubiegać się o wydanie nieodpłatnych uprawnień do emisji. Aby je uzyskać operator musi złożyć do odpowiedniego organu administracji publicznej wniosek (w Polsce – KASHUE), w którym zamieści informację o liczbie tonokilometrów odnoszących się do działań lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE wykonywanych w roku monitorowania. Zgodnie z dyrektywą za rok monitorowania należy rozumieć rok kończący się 24 miesiące przed rozpoczęciem kolejnego okresu rozliczeniowego lub rok 2010 dla okresu 01.01.2012 r. – 01.31.2012 r.

Wniosek o przydział nieodpłatnych uprawnień do emisji powinien zostać złożony nie później niż na 21 miesięcy przed rozpoczęciem okresu rozliczeniowego, którego dotyczy.

W JAKI SPOSÓB MOŻNA KORZYSTAĆ Z UPRAWNIEŃ DO EMISJI?

We wspólnotowym systemie handlu uprawnieniami do emisji funkcjonują wspólne jednostki dla wszystkich operatorów instalacji stacjonarnych i są oznaczane jako EUA. Po uwzględnieniu lotnictwa w EU ETS, uprawnienia do emisji zostaną podzielone na dwie grupy:

- i) uprawnienia do emisji wydawane operatorom instalacji stacjonarnych (EUA),
- ii) uprawnienia do emisji wydawane operatorom statków powietrznych (EUAA).

Operator statku powietrznego, po otrzymaniu stosownej liczby uprawnień do emisji na rachunek w rejestrze, jest zobligowany do wypełnienia swoich obowiązków wynikających z dyrektywy 2008/101/WE oraz dyrektywy 2003/87/WE. Każdego roku okresu rozliczeniowego następującego po każdym roku monitorowania w ramach EU ETS, operator ma obowiązek umorzenia w KRU liczby uprawnień odpowiadającej rzeczywistej emisji dwutlenku węgla powstałej w wyniku działań objętych dyrektywą 2008/101/WE. W zależności od prowadzonej działalności, emisja rzeczywista może być większa lub mniejsza od ilości przyznanego przydziału. Tym samym mogą zachodzić następujące przypadki, gdy operator:

- a) przekroczy przyznanego przydziału uprawnień do emisji (posiada niedobór uprawnień)
– operator może zakupić uprawnienia w celu pokrycia emisji rzeczywistej lub pożyczyć uprawnienia, które będzie miał przydzielone w następnym roku, a później ograniczyć emisję,
- b) nie przekroczy przyznanego przydziału uprawnień (posiada nadwyżkę uprawnień)
– może go zagospodarować w dowolny sposób zgodny z odpowiednimi zapisami prawa (np. sprzedaż, przeniesienie na kolejny rok).

Jedyną różnicą, będącą nowym rozwiązaniem, polega na ograniczeniach pewnych działań w systemie. Operator statku powietrznego w celu rozliczenia rocznej emisji może wykorzystać, zarówno jednostki instalacji stacjonarnych (EUA), jak i jednostki z sektora lotniczego (EUAA). Jednakże operator instalacji stacjonarnej nie może się rozliczyć korzystając z jednostek pochodzących z sektora lotniczego (EUAA). Działanie takie jest niedozwolone zgodnie z art. 6 ust.2 lit. e, art. 12 ust. 3 dyrektywy 2008/101/WE.

JAKIMI JEDNOSTKAMI OPERATOR MOŻE ROZLICZAĆ EMISJE ROCZNE?

Po sporządzeniu raportu rocznego dotyczącego emisji w 2012 r. operator statku powietrznego będzie zobowiązany do umorzenia odpowiedniej liczby jednostek wynikającej z raportu rocznego. Do tego celu można wykorzystać jednostki, które:

- i) zostały przydzielone (EUAA),
- ii) zostały zakupione (EUAA),
- iii) zostały zakupione (EUA) od operatorów stacjonarnych,
- iv) pochodzą z projektów CDM i JI (CER i ERU), ale w wysokości nie przekraczającej 15% przydzielonych emisji w pierwszym okresie rozliczeniowym.

W kolejnych okresach rozliczeniowych procentowy udział jednostek CER i ERU, dzięki którym można rozliczyć roczne emisje może ulec zmianie w ramach ogólnego przeglądu dyrektywy.

NA CZYM POLEGA UMORZENIE UPRAWNIEŃ?

Umorzenie uprawnień do emisji można przedstawić jako „skasowanie” przyznaných uprawnień do emisji w ilości odpowiadającej rzeczywistej emisji w danym roku okresu rozliczeniowego. Jeżeli rzeczywista emisja operatora statku powietrznego była mniejsza niż przyznany przydział uprawnień do emisji, należy umorzyć odpowiednią liczbę jednostek, a pozostałe uprawnienia można zagospodarować w dowolny sposób. W przypadku przekroczenia przydziału, aby dopełnić swoich obowiązków wynikających z uczestnictwa w EU ETS, operator musi np. dokupić brakujące uprawnienia od operatora, który wykazał nadwyżkę, aby móc umorzyć odpowiednią ilość uprawnień.

Dyrektywa wymaga, aby operator rozliczył się z przyznaných jednostek nie później niż do 30 kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym. Nie wywiązanie się z takiego obowiązku będzie skutkowało nałożeniem odpowiednich kar.

Pomiędzy poszczególnymi latami tego samego okresu operator może korzystać z uprawnień przyznanych na rok następny, a ewentualny zakup uprawnień można zrealizować na koniec okresu rozliczeniowego.

JAKI SYSTEM KAR OBOWIĄZUJE OBECNIE?

Dyrektywa przewiduje, iż za brak 1 uprawnienia w okresie 2008-2012 operatorzy instalacji stacjonarnych podlegają karze w wysokości 100 euro. Operatorzy statków powietrznych, którzy będą uczestniczyć w systemie w roku 2012 podlegają takim samym karom.

Ponieważ nadal trwają w kraju prace nad transpozycją dyrektywy 2008/101/WE do prawa krajowego, w chwili obecnej nie można jeszcze przybliżyć operatorom zasad opłat i kar, które będą zastosowane w przyszłości za inne uchybienia.

CZYM JEST KRAJOWY REJESTR UPRAWNIEŃ?

Krajowy Rejestr Uprawnień (KRU) stanowi standaryzowaną bazę elektroniczną. Uprawnienia dla poszczególnych instalacji są przyznawane w formie zapisów elektronicznych w rejestrach. Zasady działania Krajowego Rejestru Uprawnień określa odpowiednie rozporządzenie⁵ Komisji Europejskiej. Wszystkie rejestry krajowe są podłączone do centralnego rejestru europejskiego Wspólnotowego Niezależnego Dziennika Transakcji (*Community Independent Transaction Log – CITL*). Każda operacja jest rejestrowana, co umożliwia sprawdzanie poprawności danych operacji. Każdy prowadzący instalację stacjonarną, a od 01.01.2012 r. także operator statku powietrznego, jest zobligowany do posiadania indywidualnego konta w KRU, na którym prowadzi transakcje wynikające z jego praw i obowiązków.

W KRU przechowywane są wszystkie informacje odnośnie operatorów, m.in. dotyczące:

- danych operatora,
- liczbie przyznanych uprawnień do emisji,

⁵ Rozporządzenie Komisji WE Nr 2216/2004 z dnia 21 grudnia 2004 r. w sprawie standaryzowanego i zabezpieczonego systemu rejestrów stosownie do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z późn. zm.

- sprzedanych i przeniesionych uprawnieniach do emisji,
- rzeczywistej emisji,
- umorzonych uprawnieniach do emisji.

Na rachunku utworzonym w KRU można również prowadzić operacje przenoszenia uprawnień do emisji pomiędzy instalacjami lub operatorami statków powietrznych (np.: liniami lotniczymi), o ile należą one do jednego właściciela. Dzięki takim zabiegom można w znaczny sposób ułatwić zarządzanie przydziałem uprawnień do emisji w celu uzyskania optymalnego efektu środowiskowego i ekonomicznego.

KTO MOŻE ZAŁOŻYĆ KONTO W KRAJOWYM REJESTRZE UPRAWNIEŃ

Konto w KRU może założyć w każdym momencie każda osoba prawna lub fizyczna. Jest to tzw. osobisty rachunek posiadania. Pozwala to na zakup i sprzedaż uprawnień zakupionych na rynku.

Natomiast każdy operator statku powietrznego zobowiązany jest do założenia rachunku dla podmiotów objętych systemem handlu uprawnieniami do emisji.

NAJWAŻNIEJSZE DATY I TERMINY

| Lp. | Data | Działanie |
|-----|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | 13.01.2009 r. | Publikacja dyrektywy 2008/101/WE w dzienniku urzędowym |
| 2. | 11.02.2009 r. | Publikacja wstępnej listy operatorów statków powietrznych zakwalifikowanych do EU ETS. |
| 3. | 16.04.2009 r. | Akceptacja wytycznych do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji rocznych oraz tonokilometrów z sektora lotnictwa cywilnego |
| 4. | 08.06.2009 r. | Publikacja szczegółowych wytycznych odnośnie interpretacji działań lotniczych wymienionych w Załączniku I do dyrektywy 2008/101/WE |

Planowane terminy

| | | |
|-----|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | 02.08.2009 r. | Decyzja w sprawie emisji historycznych |
| 6. | 31.08.2009 r. /31.10.2009 r. | Przedłożenie odpowiedniemu organowi administracji planów monitorowania emisji rocznych i tonokilometrów |
| 7. | 31.12.2009 r. | Zatwierdzenie planów monitorowania emisji rocznych i tonokilometrów przez właściwy organ |
| 8. | 01.01.2010 r. | Początek okresu monitorowania tonokilometrów i emisji rocznych na potrzeby pkt 10 |
| | 31.12.2010 r. | Koniec okresu monitorowania tonokilometrów i emisji rocznych na potrzeby pkt 10 |
| 9. | 31.03.2011 r. | Przedłożenie odpowiedniemu organowi przez operatora statków powietrznych zweryfikowanych danych o tonokilometrach za rok 2010 na potrzeby rozpatrzenia wniosku o przydział nieodpłatnych uprawnień do emisji |
| 10. | 31.03.2011 r. ⁶ ; 31.03.2011 r. ⁷ | Złożenie wniosku przez operatora statku powietrznego o przydział nieodpłatnych uprawnień do emisji |
| 11. | 30.06.2011 r. ⁸ ; 30.06.2011 r. ⁹ | Przedłożenie Komisji Europejskiej przez Państwa Członkowskie wniosków o przydział uprawnień do emisji |
| 12. | 30.09.2011 r. ¹⁰ ; 30.09.2011 r. ¹¹ | Publikacja: a) łącznej liczby przydziałów przeznaczonych do rozdziału w danym okresie, b) łącznej liczby przydziałów przeznaczonych do rozdziału w drodze aukcji, c) łącznej liczby przydziałów stanowiących w danym okresie specjalną rezerwę, d) łącznej liczby przydziałów przeznaczonych do nieodpłatnego wydania ($d = a - b - c$), e) wzorca porównawczego. |
| 13. | 31.12.2011 r. ¹² ; 31.12.2011 r. ¹³ | Publikacja: a) łącznej liczby przydziałów przyznanych każdemu operatorowi na dany okres rozliczeniowy (imiennie), b) łącznej liczby przydziałów przyznanych każdemu operatorowi na każdy rok danego okresu rozliczeniowego (imiennie) |

⁶ do 31 marca 2011 r. dla okresu rozliczeniowego rozpoczynającego się 01.01.2012 r. i kończącego 31.12.2012 r.

⁷ dwadzieścia jeden miesięcy przed rozpoczęciem kolejnego okresu rozliczeniowego

⁸ do 30 czerwca 2011 r. dla okresu rozliczeniowego rozpoczynającego się 01.01.2012 r. i kończącego 31.12.2012 r.

⁹ osiemnaście miesięcy przed rozpoczęciem kolejnego okresu rozliczeniowego

¹⁰ do 30 września 2011 r. dla okresu rozliczeniowego rozpoczynającego się 01.01.2012 r. i kończącego 31.12.2012 r.

¹¹ piętnaście miesięcy przed rozpoczęciem kolejnego okresu rozliczeniowego

| | | |
|-----|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14. | 01.01.2012 r. | Włączenie lotnictwa cywilnego do SHE, początek pierwszego okresu dla operatorów statków powietrznych |
| 15. | 01.01.2013 r. | Rozpoczęcie funkcjonowania następnego okresu z uwzględnieniem sektora lotniczego |

PRZYDATNE AKTY PRAWNE

Ustawa z dnia 22 grudnia 2004 r. o handlu uprawnieniami do emisji do powietrza gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz.U. 2004 Nr 281, poz. 2784 z późn. zm.)

Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającą Dyrektywę Rady 96/61/WE

Dyrektywa 2008/101/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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

Decyzja Komisji z dnia 8 czerwca 2009 r. w sprawie szczegółowej interpretacji rodzajów działalności lotniczej wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Decyzja Komisji z dnia 18 lipca 2007 r. ustanawiająca wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Decyzja Komisji z dnia 16 kwietnia 2009 r. zmieniająca decyzję 2007/589/WE w zakresie włączenia wytycznych dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji oraz danych dotyczących tonokilometrów związanych z działalnością lotniczą

¹² do 31 grudnia 2011 r. dla okresu rozliczeniowego rozpoczynającego się 01.01.2012 r. i kończącego 31.12.2012 r.

¹³ dwanaście miesięcy przed rozpoczęciem kolejnego okresu rozliczeniowego