

KATARZYNA BISKUP

## **Unijny system handlu uprawnieniami do emisji a kwestia działalności lotniczej**

### **1. Wprowadzenie**

Środowisko naturalne narażone jest na wiele szkodliwych czynników wpływających w dłuższej perspektywie czasowej na jakość życia człowieka. Wzmożony wzrost emisji dwutlenku węgla na terytorium Unii Europejskiej wynika poniekąd z faktu rozwoju rynku usług lotniczych. Abstrahując od pozytywnych aspektów korzystania z transportu lotniczego, w 2007 r. zwrócono uwagę na 30% wzrost emisji dwutlenku węgla wynikającego ze zwiększonej przepustowości przestrzeni powietrznej<sup>1</sup>. W związku z powyższym, w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE<sup>2</sup>, wprowadzono zmiany uwzględniające transport lotniczy jako jeden z czynników zanieczyszczeń atmosfery.

Za pierwszą regulację, odnoszącą się do środowiska w aspekcie wykorzystywania statków powietrznych, uważa się wprowadzony do obrotu prawnego w 1980 r. Załącznik 16 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym z 1944 r.<sup>3</sup> Notabene problem wpływu eksploatacji infrastruktury lotniskowej, w tym statków powietrznych oraz emisji spalin z silników lotniczych, dostrzeżono już w 1972 r. podczas konferencji Narodów Zjednoczonych na temat środowiska życia człowieka.

Stworzony przez Unię Europejską system handlu uprawnieniami do emisji jest odpowiedzią na efekt globalnego ocieplenia oraz zmiany klimatyczne spowodowane emisją znacznej ilości gazów cieplarnianych. Pomimo nowelizacji we wspomnianej

---

<sup>1</sup> <http://www.kobize.pl/lotnictwo.html> [dostęp: 11.06.2014 r.].

<sup>2</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r., zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, Dz.U. L8/3 z 13.1.2009.

<sup>3</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm).

Dyrektywie Rady 2008/101/WE<sup>4</sup>, Organizacja Międzynarodowa Lotnictwa Cywilnego (ang. ICAO – International Civil Aviation Organization) pracuje nad globalnym wprowadzeniem lotnictwa cywilnego do handlu emisjami. Powyższe skłoniło w kwietniu 2013 r. Unię Europejską do podjęcia decyzji o tymczasowym zawieszeniu wdrażania unijnych wymogów emisyjnych odnoszących się do lotów do i z krajów pozaeuropejskich<sup>5</sup>.

Zagadnienie handlu uprawnieniami do emisji a uwzględnienia w systemie EU ETS lotnictwa cywilnego było już podstawą analizy w doktrynie prawa UE, jak i w literaturze przedmiotu<sup>6</sup>. Wśród opracowań krajowych przeważającą większość stanowią jednak rozważania na temat problemów wdrażania pakietu klimatyczno-energetycznego czy ograniczenia emisji dwutlenku węgla w ogólności<sup>7</sup>. Poniższy artykuł ma na celu wskazać prawne aspekty przedmiotowego zagadnienia oraz odpowiedzieć na pytanie, jaki jest cel próby zredukowania emisji dwutlenku węgla w lotnictwie cywilnym, a co więcej, czy taka próba nie odbije się w sposób negatywny na rozwój lotnictwa światowego, w tym na działalność regionalnych przewoźników lotniczych.

## 2. Lotnictwo cywilne w systemie EU ETS

Lotnictwo cywilne ma duży wpływ na środowisko naturalne człowieka. Za pierwsze uregulowanie odnoszące się do przedmiotowego problemu, mające charakter międzynarodowy, uznać można Załącznik 16<sup>8</sup> do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisany w Chicago 7 grudnia 1944 r. Powyższy dokument w sposób kompleksowy nawiązuje do kwestii ochrony środowiska a działalności statków powietrznych. Jeden z tomów niniejszego załącznika odnosi się do emisji z silników statków powietrznych. Zaczątków pracy nad przedmiotową tematyką upatrywać należy w konferencji Narodów Zjednoczonych na temat środowiska życia człowieka, która odbyła się w 1972 r. w Sztokholmie. Przyjęcie rezolucji A18-12 było początkiem prac ICAO nad Programem działań wobec środowiska. Niemniej

<sup>4</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r., zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, Dz.U. L 8/3 z 13.1.2009 r.

<sup>5</sup> P. Stefaniak, *Lotnictwo wewnątrz UE wolne na dwa lata od systemu ETS*, [http://logistyka.wnp.pl/lotnictwo-wewnatrz-ue-wolne-na-dwa-lata-od-systemu-ets,221872\\_1\\_0\\_0.html](http://logistyka.wnp.pl/lotnictwo-wewnatrz-ue-wolne-na-dwa-lata-od-systemu-ets,221872_1_0_0.html) [dostęp: 16.06.2014 r.].

<sup>6</sup> Zob. J. Faber, L. Brinke, *The Inclusion of Aviation in the EU Emission Trading System. An Economic and Environmental Assessment*, Genewa 2011; J. Hospodka, *Critical Issues of Inclusion of Aviation in EU Emissions Trading System*, World Academy of Science, Engineering and Technology Vol: 5, No: 11, 2011; Centre for International Sustainable Development Law, *Legal Analysis on the inclusion of civil aviation in the European Union Emission Trading System*, Montreal 2012; [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/faq\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/faq_en.htm)

<sup>7</sup> Zob. M. Miłek, *Problemy z pakietem klimatyczno-energetycznym*, Sulechów 2009; J. Kuroпка, *Możliwości ograniczenia emisji dwutlenku węgla ze spalin energetycznych*, [http://www.pzits.not.pl/docs/ksiazki/Pol\\_%202012/Kuroпка%20179-188.pdf](http://www.pzits.not.pl/docs/ksiazki/Pol_%202012/Kuroпка%20179-188.pdf)

<sup>8</sup> Załącznik 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, „Ochrona Środowiska” z 10 maja 2010 r.

jednak, problem emisji z silników statków powietrznych nie ograniczył się jedynie do opracowania zagadnień *stricte* technicznych. Powołanie Komitetu do spraw emisji z napędów lotniczych (CAEE – The Committee on Aviation Environmental Protection) sprowadzało się do obserwowania różnych aspektów przedmiotowego zagadnienia. W 1980 r. przyjęto tekst Załącznika 16 po poprawkach wskazanych przez Państwa członkowskie ICAO, składa się on z dwóch tomów zatytułowanych<sup>9</sup>:

- tom I – *Hałas statków powietrznych* – zawarto w nim definicje oraz normy wskazujące na metody postępowania i certyfikację statków powietrznych w zakresie hałasu lotniczego<sup>10</sup>,
- tom II – *Emisja z silników statków powietrznych* – składa się z trzech części, w tym: definicji i symboli; norm dotyczących drenażu paliwa; norm certyfikacji emisji odnoszących się do określonych klas silników statków powietrznych. Nadto w skład tomu II wchodzi dodatki wskazujące m.in. na pomiar sprzężu nominalnego, ocenę emisji dymu, procedurę zgodności dla emisji gazów i dymu<sup>11</sup>.

Zagadnienie emisji spalin z silników lotniczych było zatem przedmiotem rozważań jeszcze przed wejściem w życie idei uwzględnienia działalności lotniczej w tym *stricte* operacji lotniczych wykonywanych przez statki powietrzne w systemie EU ETS. W przytoczonych powyżej tomach Załącznika 16 znajduje się zapis o obowiązku certyfikacji emisji, co stanowi o rygorze przestrzegania wymagań odnoszących się do silników samolotów wytwarzających nadmiar dwutlenku węgla do atmosfery<sup>12</sup>.

Wspomnieć należy, iż prace nad wspomaganiami Rady ICAO w formułowaniu aktualnych wytycznych, związanych z ochroną środowiska w aspekcie lotnictwa cywilnego, prowadzi powołany w ramach ICAO Komitet do spraw Ochrony Środowiska<sup>13</sup>.

Kolejnymi uregulowaniami w zakresie tematyki emisji spalin a kwestii uwzględnienia lotnictwa cywilnego w ramach EU ETS są m.in.<sup>14</sup>:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 roku zmieniająca Dyrektywę 2003/87/WE, w sprawie uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami do

<sup>9</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm).

<sup>10</sup> B. Szuman, P. Lipka, T. Reklewski, *Certyfikacja statków powietrznych pod względem uciążliwości akustycznych a odrębny charakter norm poziomu dźwięku w środowisku*, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2013, s. 2-3, [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/ltt/emisja\\_halas/uciazliwosci\\_akustyczne.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/ltt/emisja_halas/uciazliwosci_akustyczne.pdf)

<sup>11</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm).

<sup>12</sup> S. Zajac, D. Ozga, *Lotnictwo a środowisko naturalne*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2011, s. 44.

<sup>13</sup> <http://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/chicago-conference-committees.aspx> [dostęp: 16.06.2014 r.].

<sup>14</sup> [http://www.mos.gov.pl/g2/big/2013\\_12/8c47ee3f5c1de09c900c96eb233a4d18.pdf](http://www.mos.gov.pl/g2/big/2013_12/8c47ee3f5c1de09c900c96eb233a4d18.pdf) [dostęp: 16.06.2014].

emisji gazów cieplarnianych – wyprowadzona z podstawowego uregulowania wskazującego na ustabilizowanie stężeń gazów cieplarnianych w atmosferze, tj. z decyzji Rady nr 94/69/WE<sup>15</sup>. We wskazanej dyrektywie Rada Europejska podkreśla, jak ważne jest podjęcie działań w ramach Unii Europejskiej na rzecz przekształcenia gospodarki o wysoce zrationalizowanym wykorzystaniu energii oraz niskim poziomie emisji gazów cieplarnianych. W związku z powyższym podjęto działania mające na celu włączenie lotnictwa cywilnego do systemu EU ETS;

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 115/2011 z dnia 2 lutego 2011 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 748/2009 w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r. ze wskazaniem administrującego państwa członkowskiego dla każdego operatora statków powietrznych<sup>16</sup> – opracowane w celu ograniczenia obciążeń administracyjnych dla operatorów statków powietrznych poprzez uszeregowanie wykazu zależności państwa członkowskiego a operatora statku powietrznego. Powyższe ma na celu stworzenie przejrzystej w odbiorze dokumentacji stanowiącej wskazówkę dla operatorów oraz państw członkowskich odnośnie zależności regulacyjnych pomiędzy nimi;

Decyzja Rady UE 2002/358/WE zatwierdzająca Protokół z Kioto do Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC – *United Nations Framework Convention on Climate Change*) – zawiera regulacje zobowiązujące kraje rozwinięte do ograniczenia bądź zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wydających się z lotnictwa a nie kontrolowanych protokołem montrealiskim. Wszelkie działania w tym zakresie powinny być prowadzone we współpracy z ICAO; oraz pozostałe akty odnoszące się *stricte* do kwestii handlu przydziałami do emisji, w tym zagadnienia administracyjne, harmonogramy, itp.

Regulacje odnoszące się do przepustowości przestrzeni powietrznej, a co za tym idzie do ochrony powietrza w zakresie emisji spalin, są aktualnym problemem, z jakim boryka się Unia Europejska oraz instytucje lotnicze zajmujące się kwestią uregulowań w tym zakresie. Wskazane zależności pomiędzy przedstawionymi problemami można argumentować w sposób następujący: zwiększenie natężenia ruchu lotniczego generuje trudności w płynności i bezpieczeństwie transportu lotniczego, to natomiast wpływa na zwiększenie ilości zanieczyszczeń produkowanych przez statki powietrzne. Nie można jednak szukać rozwiązań jedynie w zmniejszeniu ru-

<sup>15</sup> Dz.U. L 33 z 07.02.1994.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 115/2011 z dnia 2 lutego 2011 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 748/2009 w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r. ze wskazaniem administrującego państwa członkowskiego dla każdego operatora statków powietrznych, Dz.U. L 39/1 z 12.2.2011.

chu lotniczego, dlatego też Unia Europejska wdrożyła zarówno program legislacyjny dotyczący utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej<sup>17</sup> (SES – Single European Sky) jak i Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniającą Dyrektywę 2003/87/WE w sprawie uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami do emisji gazów cieplarnianych. Można założyć, że poprawne przeprowadzenie programu SES jak i SESAR związanego z przepustowością działalności lotniczej i usprawnień związanych z żeglugą powietrzną w sposób pozytywny przełożą się na redukcję emisji ditlenku węgla, tlenków azotu, pary wodnej, cząsteczek siarki i sadzy uwalnianych w związku z działalnością lotniczą.

Jak wspomniano powyżej sektor lotnictwa cywilnego włączono do wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji na mocy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE. W przedmiotowym akcie podjęto próbę wytyczenia progę, jaki osiągnąć powinny Państwa członkowskie do 2020 r., a mianowicie powinny zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych do co najmniej 20%, to jest poniżej poziomu jaki utrzymywał się w roku 1990.

Wielowymiarowość zagadnienia, jakim jest ocieplenie klimatu, dała podstawy do wskazania sektora lotnictwa jako jednego z czynników zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. Głównym narzędziem służącym realizacji zakładanego celu jest zastosowanie mechanizmu handlu emisjami. Przedmiotowy instrument uznawany jest za najbardziej efektywny oraz najmniej kosztowny<sup>18</sup>.

Dyrektywa 2008/101/WE wskazuje na uwzględnienie „działalności lotniczej” w systemie EU ETS, jednakże nie znajdziemy artykułu *stricte* wskazującego, co należy rozumieć przez przedmiotową frazę. Na działalność lotniczą mogą składać się operacje z zakresu eksploatacji statków powietrznych (zarówno cywilnych jak i państwowych) czy infrastruktury lotniskowej. Legislador wskazał jedynie w art. 3 lit b na pojęcie emisji, które można traktować jako ujęcie elementów, z których następuje uwalnianie gazów cieplarnianych do powietrza. Jako powyższe wskazano na źródła znajdujące się w instalacjach lub uwalnianie gazów ze statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze w korelacji do załącznika I. Wskazany powyżej dokument wprowadził nową kategorię, jaką jest lotnictwo, do działań, do których ma zastosowanie przedmiotowa dyrektywa. W przypadku działalności lotniczej są to wszystkie loty, które rozpoczynają się bądź kończą na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Ponadto w załączniku I zastosowano katalog zamknięty kategorii lotów, do których dyrektywa 2008/101/WE nie ma zastosowania, pomimo wykony-

<sup>17</sup> Zob. Sprawozdanie nr 56/2013 na temat jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej: Komisja podejmuje działania w celu zmniejszenia zagęszczenia ruchu w europejskiej przestrzeni powietrznej, Bruksela 11 czerwca 2013 r.

<sup>18</sup> <http://www.kobize.pl/lotnictwo.html> [dostęp: 20.06.2014 r.].

wania operacji lotniczych na lotnisku państwa członkowskiego<sup>19</sup>. Do przedmiotowego katalogu zalicza się m.in.<sup>20</sup>: loty wykonywane wyłącznie w celu przewozu – podczas oficjalnej misji – panującego monarchy i członków jego najbliższej rodziny, szefów państw, szefów rządu i ministrów wchodzących w skład rządów innego państwa niż państwo członkowskie, w przypadku gdy jest to potwierdzone w odpowiednim polu planu lotu; lotów wojskowych wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne, lotów służby celnej i policji; lotów związanych z działaniami poszukiwawczo-ratownicznymi, lotów przeciwpożarowych i gaśniczych, lotów z pomocą humanitarną i lotów służb ratownictwa medycznego, na które zezwolił właściwy organ. Ponadto handel emisjami nie dotyczy lotów szkoleniowych, wykonywanych wyłącznie w celu uzyskania licencji bądź uprawnień w przypadku członków załogi lotniczej, w przypadku gdy jest to potwierdzone właściwą adnotacją w planie lotu, pod warunkiem, iż lot nie służy przewozowi pasażerów ani ładunku lub do celów przebazowania statku powietrznego.

W związku z powyższym, możemy wskazać na aspekt wykluczenia z handlu emisjami lotnictwa państwowego, przez które, w rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze<sup>21</sup>, rozumiemy statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej. Natomiast lotnictwo cywilne ustawodawca zdefiniował w sposób negatywny wskazując, że za lotnictwo cywilne uważa się wszystkie rodzaje lotnictwa, z wykluczeniem lotnictwa wojskowego, lotnictwa będącego w służbie celnej i porządku publicznego. Powyższy podział wskazuje na to, że o zaliczeniu statków powietrznych do cywilnych lub państwowych decyduje ich przeznaczenie, a nie przynależność do określonych jednostek. Przedstawiony podział nie jest wyczerpujący, co oznacza, że nie wyklucza się, by statki powietrzne nieposiadające statusu statków państwowych musiały mieć status prawny określony dla cywilnych statków powietrznych<sup>22</sup>. Konsekwencją powyższego powinno być zdefiniowanie w dyrektywie działalności lotniczej jako: operacji odnoszących się wyłącznie do działalności związanej z uwolnieniem gazów cieplarnianych do powietrza ze źródła znajdującego się w jakiegokolwiek instalacji lub uwolnienie z cywilnego statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze wymienione w załączniku I gazów określonych dla tego działania, chyba że przepisy niniejszej dyrektywy stanowią inaczej.

Unia Europejska wprowadziła system handlu uprawnieniami do emisji w celu redukcji emisji wynikających z działalności człowieka gazów cieplarnianych, czego konsekwencją są widoczne zmiany klimatyczne na świecie. Pierwsza sesja na rynku CO<sub>2</sub> odbyła się już 2006 r.<sup>23</sup> Należy zwrócić uwagę na to, iż głównym celem stworzo-

<sup>19</sup> [http://www.mos.gov.pl/arttykul/5685\\_lotnictwo/22881\\_wlaczanie\\_lotnictwa\\_do\\_systemu\\_handlu\\_uprawnieniami\\_do\\_emisji\\_eu\\_ets.html](http://www.mos.gov.pl/arttykul/5685_lotnictwo/22881_wlaczanie_lotnictwa_do_systemu_handlu_uprawnieniami_do_emisji_eu_ets.html) [dostęp: 26-06-2014 r.].

<sup>20</sup> Załącznik I do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r., zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, Dz.U. L8/3 z 13.1.2009.

<sup>21</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, t.j. Dz.U. z 2011 r. nr 240 poz. 1429 ze zm.

<sup>22</sup> M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 24.

<sup>23</sup> M. Józwiak, *Handel uprawnieniami do emisji czynnikiem ochrony powietrza atmosferycznego*, „Monitoring Środowiska Przyrodniczego” nr 7, s. 99.

nego systemu jest zmniejszenie corocznie limitu całkowitej emisji w różnorodnych sektorach o wysokiej emisji gazów, w tym w sektorze lotniczym. Redukcja zanieczyszczeń wynikających z sektora lotniczego jest uzasadniona ze względu na rozwój tej gałęzi transportu oraz program CNG2020<sup>24</sup>. Biorąc pod uwagę działania Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska, wdrożenie sektora lotniczego do systemu wydaje się uzasadnione. W okresie od 2013–2020 r. poziom emisji ma wynieść o 5% mniej niż roczny poziom w latach 2004–2006<sup>25</sup>. Łączna liczba przydziałów emisji dla lotnictwa została przewidziana w artykule 3c dyrektywy. Niestety, przyjęte założenia wraz z wskazaniem metody rozdzielania przydziałów dla lotnictwa w drodze sprzedaży aukcyjnej nie są obecnie stosowane ze względu na porozumienie między Radą UE i Parlamentem Europejskim w sprawie udziału lotnictwa w systemie ETS<sup>26</sup>. Stan powyższy związany jest z opozycją środowiska lotniczego w stosunku do wdrożenia systemu w przedstawionym przez Unię Europejską zakresie. ICAO potraktowało problem emisji ditlenku węgla z działalności lotniczej poważnie dopiero po jednostronnej decyzji Unii Europejskiej o wdrożeniu lotnictwa do systemu handlu emisjami. Zważając na to, iż zagadnienie odpowiedzialności za zarządzanie emisją gazów cieplarnianych pochodzących z przedmiotowego sektora nałożono na Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego już Protokołem z Kioto w 1997 r.<sup>27</sup>, reakcja ICAO wydaje się opóźniona<sup>28</sup>.

Ze względu na prace ICAO nad globalnym mechanizmem handlu emisjami opartego na rynku (MBM), działalność lotnicza wewnątrz UE jest wolna od systemu ETS do 2016 r.<sup>29</sup> Warto zaznaczyć, iż w polskim porządku prawnym transponowano przepisy dyrektywy do ustawy z dnia 28 kwietnia 2011 r. o handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych<sup>30</sup>, jednakże omawianie prawa wewnętrznego nie jest przedmiotem niniejszych rozważań.

Wypracowanie najlepszego rozwiązania w omawianym zakresie uzależnione jest od współpracy podmiotów oraz instytucji sektora lotniczego. Pamiętać należy, że wszelkie działania zmierzające do nałożenia dodatkowych obciążeń finansowych mogą wiązać się z wykluczeniem mniejszych przedsiębiorstw lotniczych, w tym

<sup>24</sup> G. Turner, A. Petsonk, *Carbon Neutral Growth for aviation – AT what price?*, Bloomberg Finance 2013, [http://www.edf.org/sites/default/files/BNEF\\_EDF\\_Carbon\\_Neutral\\_Growth\\_For\\_Aviation\\_At\\_What\\_Price.pdf](http://www.edf.org/sites/default/files/BNEF_EDF_Carbon_Neutral_Growth_For_Aviation_At_What_Price.pdf) [dostęp: 27.06.2014 r.].

<sup>25</sup> Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu, *Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)*, Unia Europejska 2013, s. 2.

<sup>26</sup> P. Stefaniak, *Lotnictwo wewnątrz UE wolne na dwa lata od systemu ETS*, <http://www.wnp.pl> [dostęp: 27.06.2014 r.].

<sup>27</sup> Protokół z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, sporządzony w Kioto dnia 11 grudnia 1997 r. Dz.U. Nr 203, poz. 1683, 1684.

<sup>28</sup> G. Turner, A. Petsonk, *Carbon Neutral Growth for aviation – AT what price?*, *op.cit.*, s. 1

<sup>29</sup> P. Stefaniak, *Lotnictwo wewnątrz UE wolne na dwa lata od systemu ETS*, źródło: <http://www.wnp.pl> [dostęp: 27.06.2014 r.].

<sup>30</sup> Ustawa z dnia 28 kwietnia 2011 r. o handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, t.j. Dz.U. z 2013 r., poz.1238 ze zm.

upadku europejskiego sektora przewozów regionalnych. Zdaniem Simona McNamary, dyrektora generalnego Stowarzyszenia Europejskich Regionalnych Linii Lotniczych (ERA – European Regions Airline Association), władze Unii Europejskiej powinny znieść dodatkowe koszty, jakimi obarcza się przewoźników operujących na trasach europejskich. Pomimo rozwoju lotnictwa cywilnego w sektorze przewozów regionalnych widnieje zacięta konkurencja, a dodatkowe koszty powodują jedynie trudności w funkcjonowaniu i rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w Europie<sup>31</sup>.

### 3. Podsumowanie

Ochrona środowiska naturalnego przybiera różnorodne formy, w tym próby zmierzające do sprzedaży limitów wytwarzania poszczególnych gazów cieplarnianych. Udział lotnictwa cywilnego w systemie EU ETS nie wydaje się bezzasadny, aczkolwiek istnieje wiele innych sektorów gospodarki wytwarzających spaliny niebezpieczne dla zdrowia, życia i funkcjonowania środowiska. Jednakże, przyjmując za punkt wyjścia ciągły rozwój transportu lotniczego w tym wzmożony ruch statków powietrznych na terytorium Unii Europejskiej, wdrożenie polityki handlu emisjami może w pewnym zakresie przyczynić się do ograniczenia uwalniania się znacznej ilości gazów cieplarnianych do atmosfery.

Istotnym aspektem, z punktu widzenia sektora lotniczego, jest kwestia kosztów związanych z przedmiotowym systemem. Bardziej zasadne wydaje się nakładanie restrykcji w zakresie korzystania z nowszych silników, wytwarzających mniejszy hałas oraz uwalniających mniej gazów w trakcie eksploatacji bądź zobligowanie przewoźników lotniczych do korzystania z biopaliw, które są mniej szkodliwe dla środowiska.

Pomimo stworzenia, jak się wydaje, spójnego systemu handlu emisjami, nie udało się wdrożyć regulacji ze względu na obiekty zainteresowanych podmiotów, instytucji.

Racjonalne wprowadzenie globalnego rozwiązania nie powinno negatywnie wpłynąć na rozwój lotnictwa światowego czy regionalnego. Tylko zaangażowanie wszystkich uczestników rynku pozwoli wprowadzić najlepsze rozwiązania w sektorze lotniczym. Jednakże, wdrożenie systemu w przedstawionym przez Unię Europejską kształcie może w sposób negatywny wpłynąć na rozwój regionalnych przewozów europejskich oraz zmniejszyć ruch lotniczy do i z Unii Europejskiej, ze względu na niechęć uiszczania opłat przez operatorów lotniczych spoza krajów członkowskich.

Reasumując, wprowadzony przez Unię Europejską w 2005 r. system handlu uprawnieniami do emisji jest odpowiedzią na zjawisko zmian klimatycznych. Brak regulacji przedmiotowego zagadnienia przez podmiot odpowiedzialny – ICAO – stało się przyczyną narzucenia odgórnego rozwiązania przez Unię Europejską w stosunku do sektora lotniczego. W chwili obecnej należy zwrócić uwagę na współpracę pomiędzy podmiotami zainteresowanymi niniejszym zagadnieniem w celu przygotowania rozwiązania globalnego, które powinno zapewnić konsensus pomiędzy interesami sektora lotniczego a europejskim systemem redukcji emisji gazów cieplarnianych.

<sup>31</sup> [http://www.altair.com.pl/news/view?news\\_id=12864](http://www.altair.com.pl/news/view?news_id=12864) [dostęp: 27.06.2014 r.].