

LOTNICTWO W NISKOEMISYJNEJ UNII EUROPEJSKIEJ: W JAKI SPOSÓB NALEŻY POPRAWIĆ PROPONOWANY SYSTEM HANDLU UPRAWNIENIAMI DO EMISJI DLA LOTNICTWA



**Friends of
the Earth**

Streszczenie badania przeprowadzonego przez Ośrodek Badań nad Zmianami Klimatycznymi Tyndall przygotowane przez organizację Friends of the Earth (Przyjaciele Ziemi)

NINIEJSZE SPRAWOZDANIE

Niniejsze sprawozdanie zawiera podsumowanie wniosków z nowego badania przeprowadzonego przez uznany Ośrodek Badań nad Zmianami Klimatycznymi Tyndall przy Uniwersytecie w Manchesterze, na zlecenie Friends of the Earth Anglia, Walia i Irlandia Północna.

Przedmiotem badania była rola sektora lotniczego Unii Europejskiej w osiągnięciu niskiego poziomu emisji dwutlenku węgla (450ppm CO₂) w przyszłości oraz implikacje takiej przyszłości dla cen emisji i lotnictwa w ramach Europejskiego Systemu Handlu Emisjami (ETS).

Badanie uwzględnia najnowsze osiągnięcia nauki o klimacie oraz przygląda się na nowo budżetom węglowym dającym racjonalne prawdopodobieństwo utrzymania

wzrostu temperatury poniżej 2°C od poziomów przedprzemysłowych. Zakłada ono szybkość rozwoju oraz udoskonalenia operacyjne i technologiczne lotnictwa odpowiadające stabilizowaniu koncentracji CO₂ na poziomie 450ppm.

Na podstawie powyższego badania, organizacja Friends of the Earth zaleca szereg poprawek do propozycji włączenia lotnictwa do ETS.

Pełne badanie, na podstawie którego przygotowano niniejsze streszczenie, jest dostępne pod adresem: http://www.foe.co.uk/resource/reports/aviation_tyndall_07_main.pdf

Ekwiwalent (eq) CO₂ przedstawia łączną koncentrację dwutlenku węgla odpowiadającego wszystkim gazom cieplarnianym; jest ona zawsze wyższa niż dana koncentracja CO₂.

To już drugie badanie na temat zmian klimatycznych i lotnictwa, jakie Friends of the Earth zamówiła w Ośrodku Tyndall (patrz "Scenariusze rozwoju lotnictwa w Wielkiej Brytanii i UE, 2005).

OSOBA DO KONTAKTÓW

Simon Bowens
Transport Campaign
Friends of the Earth
74 Kirkgate
Leeds
LS2 7DJ
UK

Tel: 00 44 (0)113 242 8151
Fax: 00 44 (0)113 242 8154
E mail: Simon.Bowens@foe.co.uk

WNIOSKI FRIENDS OF THE EARTH

Aby lotnictwo mogło przyczynić się do niskoemisyjnej gospodarki UE, poprawa jego efektywności musi być osiągana znacznie szybciej niż w przeszłości. Stanie się to tylko wtedy, gdy cena emisji dwutlenku węgla będzie odpowiednio wysoka. Obecne propozycje włączenia lotnictwa do Systemu Handlu Emisjami (ETS) nie zapewniają tak wysokiej ceny emisji, a w rezultacie

sprzedawałyby klimat za niską cenę – uważają Przyjaciele Ziemi. Rada i Parlament Unii Europejskiej muszą znacząco zaostrzyć ETS dla lotnictwa, wprowadzić go w 2010 r. w kształcie obejmującym wszystkie loty, oraz zainicjować dodatkowe zmiany ekonomiczne, technologiczne i operacyjne w celu jak najszybszego wyhamowania wzrostu emisji lotniczych.

WYNIKI BADANIA

Dlaczego propozycja ETS dla lotnictwa jest niewystarczająca i jak należy ją poprawić

Ośrodek Tyndall badał potencjał obniżenia emisji dwutlenku węgla przez lotnictwo i w jaki sposób System ETS mógłby to ułatwić. Ośrodek uznał, że:

- Obecne i przewidywane ceny emisji CO₂ na poziomie poniżej 50 EUR za tonę nie będą miały w rzeczywistości żadnego wpływu na popyt na loty – a zatem poziom emisji.
- Nawet znacznie wyższa cena emisji CO₂ na poziomie 300 EUR za tonę spowodowałaby tylko skromny wzrost cen biletów, a przez to nieznaczne ograniczenie popytu i wzrostu emisji.
- Poprawa efektywności w lotnictwie, np. ciągła redukcja zużycia paliwa przez samoloty, musi być osiągnięta znacznie szybciej do tej pory.

W konkluzji badania Tyndall czytamy, że aby lotnictwo miało swój udział w przyszłości 450ppm CO₂, propozycja systemu ETS dla lotnictwa musi być skuteczniejsza, a mianowicie:

- Lotnictwo powinno zostać objęte systemem ETS możliwie najszybciej, najlepiej w 2010 r. lub wcześniej.
- Za podstawę należy przyjąć poziom lotniczych emisji CO₂ z 1990 r. (lub 50 procent poziomów z lat 2004/06, które są mniej więcej równoważne).
- W celu maksymalizowania bodźców ekonomicznych dla linii lotniczych do usprawniania swojej technologii i działalności operacyjnej, zaleca się, aby w ramach systemu ETS:
 - Pozwolenia na emisję CO₂ były udzielane w drodze przetargu.
 - Ceny za emisję CO₂ były o rząd wielkości wyższe od cen przewidywanych obecnie.

Tyndall zauważa również, że:

- Emisje lotnictwa prawdopodobnie wzrosną znacznie jeszcze przed włączeniem tego sektora do ETS. Dlatego też niezbędne są pilne działania w celu istotnego ograniczenia wzrostu pasażerokilometrów.
- ETS dla lotnictwa będzie wymagał dodatkowych i znaczących instrumentów flankujących (patrz strona 7).

Friends of the Earth

Przyjaciele Ziemi EWN od dawna współpracują z decydentami polityki, aby przeciwdziałać zagrożeniu zmianami klimatycznymi. W wyniku naszej kampanii Big Ask, Rząd Wielkiej Brytanii złożył propozycję pierwszej na świecie ustawy o zmianach klimatycznych. Kiedy ustawa wejdzie w życie w 2008 roku, zostaną wprowadzone prawnie wiążące cele ograniczenia emisji dwutlenku węgla. Projekt ustawy nie obejmuje emisji lotniczych z tytułu udziału Wielkiej Brytanii w lotach międzynarodowych, dlatego też działanie na szczeblu UE ma zasadnicze znaczenie.

KONTEKST

Lotnictwo a zmiany klimatu

Zmiany klimatyczne są najistotniejszym problemem ludzkości w zakresie środowiska naturalnego. W 2007 r. Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) uznał, iż istnieje ponad 90-procentowa pewność, że antropogeniczne emisje dwutlenku węgla są odpowiedzialne za ocieplenie klimatu obserwowane w XX wieku.

IPCC stwierdził, że niekontrolowane zmiany klimatu będą miały niszczycielskie konsekwencje dla ludzkości.

W 2006 r. Sir Nicholas Stern w raporcie (Przegląd Stern: Ekonomia Zmian Klimatu) dla Rządu Wielkiej Brytanii zawarł wnioski, że koszty gospodarcze blokowania zmian klimatycznych będą i tak znacznie niższe od strat gospodarczych, które zostałyby poniesione przy zaniechaniu takich działań.

Lotnictwo jest najszybciej rosnącym źródłem emisji w Unii Europejskiej. W okresie od 1990 r. poziom emisji z tego sektora uległ podwojeniu. W 2005 r. Ośrodek Badań nad Zmianami Klimatycznymi Tyndall działający przy Uniwersytecie w Manchesterze badał tendencje rozwoju lotnictwa w UE. Badacze wyliczyli, że samo lotnictwo – przy zachowaniu obecnej szybkości poprawy zużycia paliwa – mogłoby stanowić 79 procent budżetu UE wymaganego, aby dać racjonalną szansę uniknięcia wzrostu średniej temperatury na świecie o więcej niż 2°C ponad poziomy przedprzemysłowy. Ten budżet dwutlenku węgla został ustalony na 450 ppm dla roku 2050.

Handel emisjami – proponowane rozwiązanie

Propozycja Komisji Europejskiej objęcia emisji lotniczych Europejskim Systemem Handlu Emisjami (ETS) od roku 2011/12

jest pierwszą poważną próbą wprowadzenia polityki dotyczącej wzrostu emisji generowanych przez lotnictwo. System EU ETS został zainicjowany w 2005 r. i obejmuje ok. 45 procent emisji w UE. Lotnictwo zostanie prawdopodobnie włączone do ETS pod koniec fazy 2, która będzie realizowana od stycznia 2008 do grudnia 2012. Komisja Europejska dokona przeglądu systemu, co będzie miało wpływ na kształt fazy 3, która ma się rozpocząć w styczniu 2013.

W grudniu 2006 Komisja Europejska opublikowała propozycję ustawodawczą, aby lotnictwo zostało włączone do EU ETS. Obecnie propozycja ta przechodzi proces podejmowania wspólnej decyzji (w ramach którego Komisja Europejska i Parlament Europejski mają wspólne uprawnienia do decydowania), a stosowna dyrektywa powinna zostać wprowadzona już w 2008 r.

ZARYS BADANIA

Co Ośrodek Tyndall zrobił i co osiągnął

Badacze Tyndall analizowali ostatnie tendencje rozwoju lotnictwa oraz opracowali pakiety scenariuszy rozwoju, aby pokazać możliwe zmiany poziomów emisji do 2050 roku w zależności od:

- różnych szybkości wzrostu pasażerokilometrów
- zmian technologii i paliw; oraz
- udoskonaleń operacyjnych.

Następnie badanie koncentruje się na potencjalnych konsekwencjach propozycji objęcia lotnictwa systemem EU ETS. Stwierdzono, że:

- Emisje lotnictwa prawdopodobnie wzrosną znacznie zanim ETS dla lotnictwa zostanie wprowadzony.
- Obecna propozycja ETS dla lotnictwa tylko nieznacznie ograniczy ten wzrost.

- Tylko w przypadku znacznego podniesienia ceny emisji dwutlenku węgla, ETS wpłynie na ograniczenie wzrostu emisji w pożądanym sposób.

Badacze Tyndall konkludują:

„Ciągłe się łudzimy pokładając nasze aspiracje ograniczenia przyszłego wzrostu temperatury do 2°C głównie w bieżącym kształtowaniu Systemu Handlu Emisjami UE, rozwijaniu niskoemisyjnych technologii i podejmowaniu działań motywacyjnych. Podczas gdy technologia bez wątpienia odegra ważną rolę w procesie obniżania natężenia emisji lotniczych w średnim i długim terminie, brak reakcji na wzrost emisji sektora w krótkim terminie jest zaniedbaniem i nieodpowiedzialnością. Pilność potrzeby wejścia przemysłu

lotniczego na ścieżkę niskich emisji nie pozostawia innej alternatywy, jak w szczególności radykalnego i natychmiastowego programu zarządzania popytem.”

Polityka UE w zakresie zmian klimatu

W 2007 r. UE przyjęła cel obniżenia poziomu emisji o 30 procent do roku 2020 (zakładając, że zostaną podjęte działania międzynarodowe). Uznano również potrzebę, aby państwa rozwinięte zredukowały swoje emisje o 60-80 procent do roku 2050. Dążeniem jest, aby UE przyczyniła się do ograniczenia wzrostu temperatury na świecie do 2°C ponad poziomy przedprzemysłowy poprzez ustabilizowanie koncentracji gazów cieplarnianych znacznie poniżej 550ppm ekwiwalentu (eq)

CO₂ (~500ppm CO₂). Niedawne badania wskazują, że niezbędne jest przyjęcie ambitniejszego celu na poziomie ok. 450ppm CO₂eq (~400ppm CO₂), aby uniknąć przekroczenia wzrostu o 2°C, którego prawdopodobieństwo wynosi ponad 50 procent.

Jednak zważywszy, że koncentracja CO₂ wynosiła 380ppm już w 2005, oraz że poziomy emisji UE jak i globalne ciągle rosną, osiągnięcie celu 400ppm CO₂ będzie niezmiernie trudne. Dlatego też w tym badaniu założono poziom docelowy 450ppm CO₂.

Przekroczenia koncentracji węgla

Badacze Tyndall wybrali poziom docelowy 450ppm CO₂, który uznali za realistyczny, ponieważ koncentracja CO₂ w atmosferze już obecnie wynosi 380 ppm (ok. 425-450 ppm CO₂ eq). Według Friends of the Earth należy rozważyć raczej scenariusz „szczyt i spadek” niż jedynie wyznaczać cele stabilizacji koncentracji CO₂. Niezależnie od szczytowej koncentracji jaka wystąpi w przyszłości, będziemy ciągle obniżali poziom emisji, aby zredukować koncentrację CO₂ w atmosferze w dłuższym terminie. Wiedza na temat tego złożonego obszaru klimatologii jest ograniczona, a brak zasobów uniemożliwia dalsze badania. Jednego możemy być pewni – jeśli wyższe koncentracje zostaną osiągnięte w krótszym terminie, przepisy zmierzające ku ponownemu obniżeniu koncentracji będą musiały być bardziej rygorystyczne i ograniczające, niż te określone w niniejszym sprawozdaniu.

Korzystając z danych ogólnoswiatowych zebranych przez IPCC, badacze Tyndall oszacowali budżet węgla UE na poziomie 44-58 gigaton węgla (GtC) w okresie od 1990 do 2100, zgodnie z polityką kontrakcji i konwergencji. Nawet jeśli poziom emisji UE ustabilizuje się na obecnym poziomie, cały budżet przysługujący UE do 2050 r. może zostać wyczerpany już do 2030 r. – bez zezwolenia na żadne emisje dwutlenku węgla po tym czasie. Im później zostanie zapoczątkowana znaczna redukcja emisji, tym bardziej drastyczny będzie jej rozmiar.

Tendencje rozwoju lotnictwa a technologia

Emisje lotnicze w UE uległy dwukrotnemu zwiększeniu w okresie od 1990 do 2006 roku. Lotnictwo jest najszybciej rosnącym źródłem emisji w UE. Liczba pasażerów rośnie w tempie 6-7 procent w skali roku, podczas gdy poziom emisji wzrasta ponad 6 procent na rok. Doskonała technologia samolotów powoli obniża emisje na pasażerokilometr, lecz szybko rosnąca liczba lotów całkowicie niweluje te udoskonalenia. Jeszcze przed planowanym pełnym objęciem lotnictwa systemem ETS w 2012 r., emisje lotnicze wzrosną prawdopodobnie o dalsze 25-60 procent od poziomów z roku 2005.

Badacze Tyndall przeanalizowali szereg możliwych scenariuszy wzrostu liczby pasażerów oraz udoskonalień technologicznych i operacyjnych w latach 2012-2017, 2018-2030 i 2030-2050.

Badanie Tyndall oparto na założeniu, że system ETS dla lotnictwa zostanie wprowadzony w 2012 r. oraz obejmie wszystkie przyloty i odloty. Propozycja KE dotyczy również lotów wewnątrz UE począwszy od roku 2011 w charakterze rozwiązania tymczasowego, lecz obejmie ono tylko ok. 21 procent emisji lotniczych wszystkich przylotów i odlotów w UE

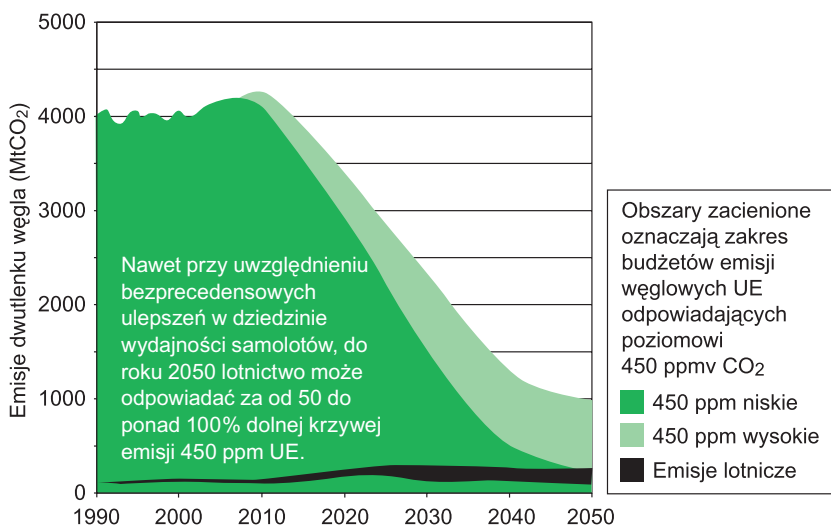
Kontrakcja i konwergencja

Kontrakcja i konwergencja (K&K) jest coraz bardziej postrzegana jako główny nurt polityki w celu sprowadzenia emisji wszystkich państw do równego poziomu na mieszkańca w czasie umożliwiającym uniknięcie niebezpiecznych zmian klimatu. Wymaga ona znacznych ograniczeń emisji przez państwa uprzemysłowione, a jednocześnie pozwala państwom rozwijającym swój przemysł na zwiększenie ich emisji. Przyjaciele Ziemi uważają, że model K&K bagatelizuje redukcje wymagane od państw uprzemysłowionych ignorując ich bardzo wysokie poziomy emisji w przeszłości. Polityka UE w zakresie klimatu oparta jest na zasadzie ONZ „wspólnej lecz zróżnicowanej odpowiedzialności”. Uznaje się, że wszystkie państwa mają wspólny obowiązek dążenia do stabilizacji koncentracji węgla, lecz ich wkład w osiągnięcie tego celu będzie się różnił.

przez ten jeden rok. Dlatego też w niniejszym badaniu pominięto ten fakt.

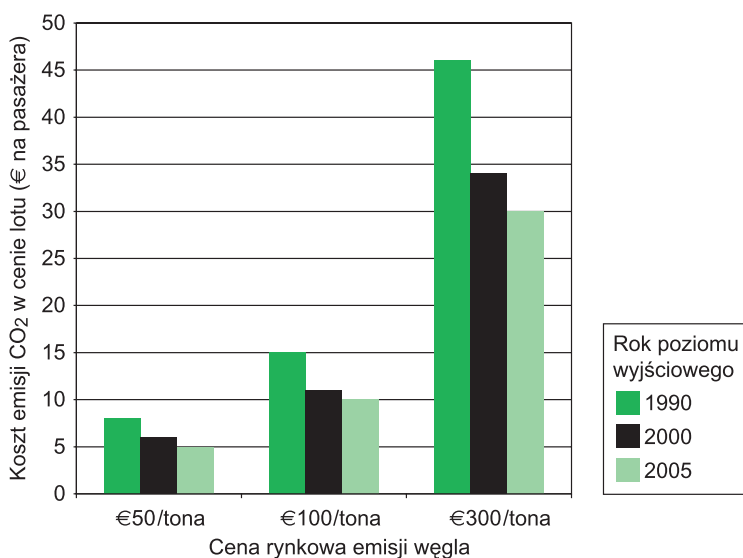
Wniosek zawarty w badaniu Tyndall brzmi: „Przedstawione scenariusze ilustrują realne zmiany poziomów emisji, pod warunkiem wprowadzenia w trybie pilnym radykalnej polityki ograniczania wzrostu emisji. Obecnie zarówno środowiska polityczne jak i biznesowe uparcie odmawiają zajęcia się skalą ilościową bieżących i przyszłych emisji, czy też określenia ram czasowych podjęcia niezbędnych działań”

Jaką część budżetu emisji dwutlenku węgla UE może stanowić lotnictwo?



Wielkość budżetów emisji dwutlenku węgla UE w zestawieniu ze scenariuszami poziomu emisji lotniczych w UE. Scenariusze emisji lotniczych ilustrują zakres możliwego tempa wzrostu oraz poprawy efektywności. Zostały one oparte na danych Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC), więc uwzględniają 50 procent lotów międzynarodowych do i z UE oraz wszystkie loty wewnątrz europejskie.

Jaki wpływ na koszt lotów będzie miał wybór wyjściowego poziomu ceny emisji dwutlenku węgla?



Cena emisji CO₂ w roku 2016 na pasażera typowego lotu na krótkiej trasie (Londyn-Barcelona) biorąc pod uwagę rozpiętość cen emisji oraz poziomy wyjściowy w systemie EU ETS dla lotnictwa. Zakłada się, że koszt emisji zostanie dodany do cen biletów; jednak w praktyce, linie lotnicze mogą zdecydować się na częściowe pokrycie tego dodatkowego kosztu.

Tempo wzrostu oraz poprawy efektywności zostało przedstawione w średnich wartościach zakresów rozważanych przez Tyndall (w pełnym raporcie określone jako scenariusz „najwyższego filetu”).

Podwyżka za wymuszanie promieniowania:

Inne niż CO₂ gazy emitowane przez samoloty wywierają dodatkowy wpływ na ocieplenie klimatu. Aby to uwzględnić często stosuje się mnożnik CO₂ o wartości ok. 2, nie obejmuje on jednak dodatkowego wymuszania powodowanego przez chmury pierzaste. Fakt, iż wymuszanie promieniowania jest miarą emisji historycznych, może sugerować zastosowanie innej polityki odnoszącej się do miary uwzględniającej prawdopodobny poziom emisji w przyszłości. Dlatego też w scenariuszach niniejszego badania nie stosowano mnożnika CO₂. Emisje takie wymagają pilnych działań: W naszych zaleceniach Organizacja Przyjaciół Ziemi proponuje tymczasowe środki regulacyjne.

Doskonalenie technologii:

Badanie Tyndall zakłada, że zwiększenie efektywności dzięki nowej technologii i paliwom będzie przebiegało w średnim i długim terminie znacznie szybciej niż to się dzieje obecnie. Takie tempo udoskonalień jeszcze nigdy nie zostało osiągnięte, scenariusze te obrazują wyniki potencjalnie możliwe do zrealizowania, jeśli UE będzie dążyła do osiągnięcia przyszłości 450ppm. Będzie to wymagało ciągłej poprawy finansowania badań, przepisów wymuszających zmiany i unowocześnienie floty.

ZALECENIA FRIENDS OF THE EARTH

Należy podjąć radykalne działania w celu ograniczenia emisji dwutlenku węgla we wszystkich sektorach włączając lotnictwo, jeżeli Unia Europejska ma faktycznie odegrać zadeklarowaną przez siebie rolę w przeciwdziałaniu wzrostowi temperatury na świecie o więcej niż 2°C ponad poziom przedprzemysłowy.

Koncentracje dwutlenku węgla muszą zostać ustabilizowane na poziomie 450ppm CO₂ lub niższym: obecnie mamy już poziom 380ppm CO₂. UE bardzo szybko wykorzystuje swój budżet węglowy. Skutkiem dalszego opóźniania działań będzie konieczność jeszcze bardziej drastycznych ograniczeń w przyszłości. Poziom emisji lotniczych rośnie w tempie 6-7 procent na rok i musi zostać zahamowany dla osiągnięcia celu 450ppm.

Ponieważ obecna propozycja ETS dla lotnictwa nie podniesie ceny za emisję węgla do poziomu, który spowodowałby obniżenie emisji lotniczych, zatem musi ona zostać znacznie zaostrzona.

Bodźce cenowe wynikające z obecnej propozycji ETS dla lotnictwa okażą się za słabe do wymuszenia rozwoju i zmian efektywności zakładanych w scenariuszach Tyndall. Rekomenduje się wprowadzenie następujących zmian do systemu ETS dla lotnictwa oraz popieranie stosownych poprawek do przedmiotowej propozycji:

- System ETS dla lotnictwa musi zostać wprowadzony jak najszybciej oraz obejmować wszystkie przyloty i odloty z lotnisk UE, najlepiej w 2010 r. zgodnie

z rekomendacją wielu członków Parlamentu Europejskiego.

- Ambitniejsze limity emisji zgodnie z Protokołem z Kioto, rozpoczynające się od poziomu wyjściowego z 1990 r. (lub od 50 procent poziomów z lat 2004/06, które są mniej więcej równoważne).
- Wystawianie 100 procent limitów emisji na aukcję według zasady „płaci zanieczyszczający”. Przetarg jest najbardziej ekonomicznie skuteczną metodą przydzielania uprawnień, która wyeliminuje prawdopodobieństwo osiągania zysków nadzwyczajnych przez przemysł. Konieczność zapłaty za prawo do emisji zanieczyszczeń będzie dla linii lotniczych dodatkowym bodźcem do poprawy ich efektywności.
- Wobec braku przepisów poświęconych wpływom wymuszenia promieniowania nie przez CO₂, należy wprowadzić tymczasowy mnożnik CO₂ o wartości min. 2.
- Wobec braku przepisów dedykowanych wyłącznie systemowi obrotu emisjami lotnictwa oraz aby zapewnić dążenie do niezbędnej poprawy efektywności w przemyśle lotniczym, należy ograniczyć jego dostęp do limitów emisji z innych sektorów. Taki dostęp powinien zostać uwarunkowany osiągnięciem przez przemysł lotniczy co najmniej zadeklarowanego celu poprawy efektywności o 3,5 procent na pasażerokilometr w skali roku, w wyniku połączonych usprawnień technologicznych i operacyjnych.
- Dostęp do mechanizmów Protokołu z Kioto, które

umożliwiają sektorowi lotniczemu zakup limitów od projektów w krajach rozwijających się, należy również ograniczyć aby zapewnić znaczną redukcję emisji w UE oraz dać motywację do inwestowania w zielone technologie UE.

Nawet zaostrzony system ETS musi zostać uzupełniony innymi środkami.

System EU ETS jest tylko pierwszym krokiem dotyczącym wpływu lotnictwa na klimat. Wymagane są również inne działania zalecone przez Parlament Europejski w rezolucji z lipca 2006 „Ograniczenie wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne”:

- Opłata paliwowa od lotów krajowych oraz, tam gdzie to zostanie uzgodnione, od lotów pomiędzy dwoma państwami członkowskimi.
- Zakończenie zwolnienia biletów lotniczych z podatku VAT.
- Usprawnienie praktyk operacyjnych w zakresie kontroli ruchu lotniczego, stopnia obciążenia oraz procedur obsługi naziemnej w celu obniżenia zużycia paliwa.
- Znacznie szybsze wprowadzanie ulepszeń wydajności samolotów.
- Stanowcza propozycja zmniejszenia tworzenia smug kondensacyjnych oraz chmur pierzastych poprzez nasilenie badań w celu usprawnienia kontroli ruchu lotniczego.
- Przesłanki przemawiające przeciw nowej infrastrukturze UE w świetle potrzeby ograniczenia wzrostu pasażerokilometrów.

Lotnictwo jest najszybciej rosnącym źródłem emisji powodujących zmiany klimatu w Unii Europejskiej.

Nowe badanie zamówione przez Friends of the Earth w uznanym Ośrodku Badań nad Zmianami Klimatycznymi Tyndall przy Uniwersytecie w Manchesterze, analizuje rolę sektora lotniczego w osiągnięciu niskiego poziomu emisji w przyszłości oraz zapobieganiu niebezpiecznym zmianom klimatu.

Niniejsze streszczenie podsumowuje wyniki badania. Stwierdza one, że obecna propozycja objęcia emisji lotniczych Europejskim Systemem Handlu Emisjami jest stanowczo niewystarczająca, aby wyhamować rosnący udział lotnictwa w powstawaniu groźnych zmian klimatycznych. Rada i Parlament UE muszą zasadniczo zaostrzyć przepisy systemu ETS, wprowadzić go w 2010 r. dla wszystkich lotów, oraz podjąć dodatkowe działania w celu jak najszybszego ograniczenia wzrostu emisji lotniczych.

Friends of the Earth to:

- najszerza na świecie sieć organizacji ekologicznych, posiadająca około miliona zwolenników na pięciu kontynentach, oraz skupiająca ponad 70 krajowych organizacji z całego świata

Friends of the Earth Anglia, Walia i Irlandia Północna to:

- najbardziej wpływowa w Wielkiej Brytanii, krajowa organizacja prowadząca kampanie na rzecz środowiska naturalnego
- jedyna w swoim rodzaju sieć aktywnych grup lokalnych, pracujących w ponad 200 społecznościach w Anglii, Walii i Irlandii Północnej
- zależna od prywatnych osób w ponad 90 procentach swoich przychodów



Friends of the Earth

Poprawa życia ludzi poprzez inspirowanie rozwiązań problemów środowiska naturalnego

Friends of the Earth – Anglia, Walia i Irlandia Północna
26-28 Underwood Street, London N1 7JQ, Wielka Brytania
Tel 00 44 (0)20 7490 1555 Fax 00 44 (0)20 7490 0881 Strona internetowa www.foe.co.uk
Numer spółki powierniczej: 1533942 Numer organizacji charytatywnej: 281681

☎ Wydrukowano w Wielkiej Brytanii na papierze wytworzonym w 100% z odpadów pokonsumpcyjnych Wrzesień 2007