



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Strasburg, 10 maja 2023 r.
(OR. en)**

**2021/0207 (COD)
LEX 2234**

**PE-CONS 8/1/23
REV 1**

**CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104**

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
ZMIENIAJĄCA DYREKTYWĘ 2003/87/WE
W ODNIESIENIU DO WKŁADU LOTNICTWA W UNIJNY CEL
ZMNIEJSZENIA EMISJI W CAŁEJ GOSPODARCE
I ODPOWIEDNIEGO WDROŻENIA GLOBALNEGO ŚRODKA RYNKOWEGO**

**DYREKTYWA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/...**

z dnia 10 maja 2023 r.

**zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa
w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce
i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą³,

¹ Dz.U. C 152 z 6.4.2022, s. 152.

² Dz.U. C 301 z 5.8.2022, s. 116.

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 kwietnia 2023 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 25 kwietnia 2023 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ ustanowiono system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii w celu wspierania zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w sposób efektywny pod względem kosztów oraz skuteczny gospodarczo. Działalność lotnicza została włączona do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (zwanego dalej „EU ETS”) dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE². Unia Europejska jest uprawniona do objęcia EU ETS wszystkich lotów, które rozpoczynają się lub kończą się na lotnisku znajdującym się w dowolnym państwie członkowskim.

¹ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

² 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 z 13.1.2009, s. 3).

- (2) Ochrona środowiska jest jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed Unią i resztą świata. Porozumienie paryskie¹, przyjęte w dniu 12 grudnia 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) (zwane dalej „porozumieniem paryskim”), weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Strony porozumienia paryskiego uzgodniły, że ograniczą wzrost średniej temperatury globalnej do poziomu znacznie niższego niż 2 °C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz podejmą wysiłki mające na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego. To zobowiązanie zostało wzmocnione poprzez przyjęcie w ramach UNFCCC, w dniu 13 listopada 2021 r., paktu klimatycznego z Glasgow, w którym Konferencja Stron UNFCCC będąca organem Stron porozumienia paryskiego uznała, że ograniczenie wzrostu średniej temperatury globalnej do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego znacząco zmniejszyłoby ryzyka związane ze zmianami klimatu i ich skutki, a Strony zobowiązały się do podwyższenia do końca 2022 r. celów na rok 2030, aby przyspieszyć działania na rzecz klimatu w tym krytycznym dziesięcioleciu i wyeliminować lukę w poziomie ambicji dzielącą je od celu 1,5 °C. Aby osiągnąć cele porozumienia paryskiego, do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych muszą przyczynić się wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe.

¹ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

- (3) Lotnictwo odpowiada za 2–3 % światowych emisji CO₂, a całkowity wpływ lotnictwa na klimat jest co najmniej dwukrotnie wyższy niż jego wpływ z emisji CO₂. Lotnictwo jest drugim co do wpływu na klimat źródłem emisji w transporcie po transporcie drogowym. W 2022 r. Eurocontrol prognozował, że do 2050 r. aktywność europejskiego lotnictwa wzrośnie o 44 % w porównaniu z rokiem 2019. Potrzeba podjęcia działań na rzecz ograniczenia emisji CO₂ staje się coraz pilniejsza, co potwierdził Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu w swoich najnowszych sprawozdaniach: z dnia 7 sierpnia 2021 r. zatytułowanym „Climate change 2021: The Physical Science Basis” [Zmiana klimatu w 2021 r.: Naukowe podstawy fizyczne], z dnia 28 lutego 2022 r. zatytułowanym „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability” [„Zmiana klimatu 2022: skutki, przystosowanie się i podatność”] i z dnia 4 kwietnia 2022 r. zatytułowanym „Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change” [„Zmiana klimatu 2022: łagodzenie zmiany klimatu”]. W wymienionym powyżej sprawozdaniu z dnia 4 kwietnia 2022 r. określono lotnictwo międzynarodowe jako sektor, który „w porozumieniach sektorowych przyjął cele łagodzenia zmiany klimatu, które są dalekie od tego, co jest konieczne do osiągnięcia długoterminowego celu dotyczącego temperatury określonego w porozumieniu paryskim”. Unia powinna zająć się zatem tą pilną potrzebą podjęcia działań poprzez wzmożenie wysiłków i osiągnięcie statusu międzynarodowego lidera w walce ze zmianą klimatu.

- (4) W dniu 27 czerwca 2018 r. na dziesiątym posiedzeniu swojej 214. sesji Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjęła pierwsze wydanie tomu IV załącznika 16. do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w dniu 7 grudnia 1944 r. (zwanej dalej „konwencją chicagowską”) - mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), ustanawiający międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony środowiska dla mechanizmu CORSIA (CORSIA SARP). Unia i jej państwa członkowskie wdrażają mechanizm CORSIA od początku fazy pilotażowej zaplanowanej na lata 2021–2023, zgodnie z decyzją Rady (UE) 2020/954¹.
- (5) Zgodnie z decyzją Rady (UE) 2018/2027² państwa członkowskie powiadomiły sekretariat ICAO o różnicach między CORSIA a EU ETS. Celem było zachowanie dorobku prawnego Unii i przyszłych prerogatyw politycznych, a także poziomu ambicji Unii w dziedzinie klimatu i wyłącznej roli Parlamentu Europejskiego i Rady w decydowaniu o treści prawa Unii. W następstwie przyjęcia niniejszej dyrektywy należy zaktualizować – w drodze drugiego powiadomienia o różnicach spójnego z prawem Unii – powiadomienie dla sekretariatu ICAO o różnicach między CORSIA i EU ETS, aby uwzględnić zmiany wprowadzone do dyrektywy 2003/87/WE.

¹ Decyzja Rady (UE) 2020/954 z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia dobrowolnego udziału w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) od dnia 1 stycznia 2021 r. oraz wariantu wybranego do obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023 (Dz.U. L 212 z 3.7.2020, s. 14).

² Decyzja Rady (UE) 2018/2027 z dnia 29 listopada 2018 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do pierwszego wydania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) (Dz.U. L 325 z 20.12.2018, s. 25).

- (6) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego to centralny element komunikatu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r. zatytułowanego „Europejski Zielony Ład” (zwanego dalej „Europejskim Zielonym Ładem”).
- (7) W zaktualizowanym, ustalonym na szczeblu krajowym wkładzie Unii i jej państw członkowskich przedłożonym Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r. Unia zobowiązała się do ograniczenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. Lotnictwo powinno przyczynić się do tych wysiłków dotyczących zmniejszenia emisji.
- (8) Przyjmując rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119¹ Unia utrwaliła w prawodawstwie cel polegający na zmniejszeniu emisji do poziomu zero netto najpóźniej do 2050 r. i cel polegający na osiągnięciu ujemnego bilansu emisji w późniejszym okresie. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący pośredni cel klimatyczny Unii zakładający zmniejszenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisji po odliczeniu pochłaniania) do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

- (9) Zmiany wprowadzone niniejszą dyrektywą mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia integralności EU ETS i skutecznego pokierowania nim tak, aby jako środek polityczny przyczynił się do osiągnięcia celów Unii polegających na zmniejszeniu emisji netto gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r. i na osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r., a także do celu osiągnięcia następnie ujemnych emisji określonego w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/1119. Te zmiany mają tym samym również na celu wdrożenie w odniesieniu do lotnictwa wkładów Unii na mocy porozumienia paryskiego. W związku z tym łączną liczbę przydziałów dla lotnictwa należy skonsolidować i zastosować do niej współczynnik liniowy redukcji, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 2003/87/WE.

- (10) Poza emisjami CO₂ lotnictwo wpływa na klimat poprzez emisje inne niż CO₂, takie jak tlenki azotu (NO_x), cząsteczki sadzy, utlenione związki siarki oraz para wodna, a także poprzez procesy atmosferyczne wywołane takimi emisjami, jak tworzenie się ozonu i smug kondensacyjnych typu cirrus. Wpływ emisji innych niż CO₂ na klimat zależy od rodzaju paliwa i silników, miejsca emisji, w szczególności od wysokości przelotowej statku powietrznego oraz jego położenia pod względem szerokości i długości geograficznej, a także od pory emisji i panujących warunków pogodowych. Na podstawie sporządzonej przez Komisję w 2006 r. oceny skutków dotyczącej włączenia lotnictwa do EU ETS w dyrektywie 2008/101/WE uznano, że lotnictwo ma wpływ na globalny klimat poprzez emisje inne niż CO₂. Art. 30 ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410¹ nałożono na Komisję obowiązek przedstawienia do dnia 1 stycznia 2020 r. zaktualizowanej analizy skutków emisji lotniczych innych niż CO₂ dla klimatu, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem dotyczącym najlepszego sposobu przeciwdziałania tym skutkom. Aby spełnić ten wymóg, Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) przeprowadziła zaktualizowaną analizę skutków emisji lotniczych innych niż CO₂ dla klimatu i opublikowała to badanie dnia 23 listopada 2020 r. Wyniki tego badania potwierdziły wcześniejsze szacunki, a mianowicie, że całkowity wpływ działań lotniczych inny niż CO₂ na klimat jest co najmniej tak samo istotny, jak wpływ samego CO₂.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410 z dnia 14 marca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu wzmocnienia efektywnych pod względem kosztów redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych oraz decyzję (UE) 2015/1814 (Dz.U. L 76 z 19.3.2018, s. 3).

- (11) Z ustaleń przedstawionych w badaniu EASA z dnia 23 listopada 2020 r. wynika, że zgodnie z zasadą ostrożności nie można dłużej lekceważyć skutków emisji lotniczych innych niż CO₂. Aby zmniejszyć emisje zgodnie z porozumieniem paryskim, konieczne są unijne środki regulacyjne. W związku z tym Komisja powinna ustanowić ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji skutków emisji lotniczych innych niż CO₂. W oparciu o wyniki tych ram Komisja powinna do dnia 1 stycznia 2028 r. przedstawić sprawozdanie, a w stosownym przypadku, na podstawie oceny skutków, wniosek ustawodawczy zawierający środki łagodzące w odniesieniu do skutków emisji innych niż CO₂ i rozszerzyć zakres EU ETS, tak aby obejmował on takie skutki.
- (12) Osiągnięcie większego poziomu ambicji w dziedzinie klimatu będzie wymagało przeznaczenia jak największych zasobów na transformację klimatyczną, która powinna się także wpisywać w sprawiedliwą transformację. W konsekwencji dochody ze sprzedaży aukcyjnej, które nie są przypisane do budżetu Unii, należy przeznaczać na cele związane z klimatem.

- (13) Łączną liczbę przydziałów emisji dla lotnictwa należy skonsolidować na poziomie przydziału dla lotów, w przypadku których uprawnienia muszą zostać zwrócone zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE. Przydział na 2024 r. powinien być oparty na łącznej liczbie przydziałów dla aktywnych operatorów statków powietrznych w roku 2023, pomniejszonej o współczynnik liniowy redukcji, o czym mowa w tej dyrektywie. Poziom przydziałów należy zwiększyć, aby uwzględnić trasy nieobjęte systemem EU ETS w 2023 r., lecz które będą nim objęte począwszy od 2024 r.
- (14) Zwiększenie udziału sprzedaży aukcyjnej przydziałów powinno być regułą przy rozdzielaniu przydziałów w sektorze lotnictwa począwszy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy, z uwzględnieniem zdolności tego sektora do obciążenia konsumentów zwiększonymi kosztami emisji CO₂. Należy przystąpić do stopniowego wycofywania bezpłatnych przydziałów w 2024 i w 2025 r., a od 2026 r. przejść na pełną sprzedaż aukcyjną.

- (15) Dyrektywa 2003/87/WE powinna zachęcić do dekarbonizacji zarobkowych przewozów lotniczych. Do takiej dekarbonizacji przyczyniłoby się odejście od paliw kopalnych. Biorąc jednak pod uwagę wysoki poziom konkurencji między operatorami statków powietrznych, rozwijający się unijny rynek zrównoważonych paliw lotniczych i znaczną różnicę w cenie między naftą kopalną a zrównoważonymi paliwami lotniczymi, odejście od paliw kopalnych powinno zostać wsparte zachętami dla podmiotów będących prekursorami w tej dziedzinie. W związku z tym w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. należy zarezerwować 20 mln przydziałów z przeznaczeniem dla poszczególnych operatorów statków powietrznych na pokrycie części pozostałej różnicy w cenie między naftą kopalną a kwalifikującymi się paliwami lotniczymi. Przydziały te powinny pochodzić z puli wszystkich dostępnych przydziałów dla lotnictwa i być przyznawane w sposób niedyskryminujący wyłącznie w stosunku do lotów objętych obowiązkiem zwrócenia przydziałów określonym w dyrektywie 2003/87/WE. Po przeprowadzeniu oceny działania tej rezerwy Komisja może podjąć decyzję o przedstawieniu wniosku ustawodawczego w sprawie przydziału nieprzekraczającej pewnego pułapu i ograniczonej w czasie liczby uprawnień. Taki przydział powinien trwać tylko do dnia 31 grudnia 2034 r.

- (16) Naddźwiękowe loty komercyjne przestały być dostępne między innymi ze względu na powodowane przez nie nieproporcjonalnie wysokie szkody w środowisku. Niemniej obecny trend to intensywne badania nad powrotem do lotnictwa naddźwiękowego. Pozytywna korelacja między czasem trwania podróży a poziomem emisji spowodowanych spalaniem paliwa uzasadnia odmienne traktowanie lotów poddźwiękowych i naddźwiękowych. W związku z tym należy wyłączyć ewentualne przyszłe loty naddźwiękowe ze wsparcia udzielanego na podstawie niniejszej dyrektywy dla paliw niekopalnych.
- (17) Dyrektywę 2003/87/WE należy również zmienić w odniesieniu do akceptowalnych jednostek emisji, aby uwzględnić kryteria kwalifikowalności jednostek emisji CORSIA, przyjęte przez Radę ICAO na jej 216. posiedzeniu w marcu 2019 r., jako zasadniczy element CORSIA. Przewoźnicy lotniczy z siedzibą w Unii powinni mieć możliwość wykorzystywania jednostek emisji do zapewnienia zgodności z CORSIA lotów do lub z państw trzecich lub między tymi państwami, które uznaje się za uczestniczące w CORSIA. W celu zapewnienia, aby wdrażanie CORSIA przez Unię wspierało cele porozumienia paryskiego i zachęcało do szerokiego udziału w mechanizmie CORSIA, jednostki emisji powinny pochodzić od państw, które są stronami porozumienia paryskiego i uczestniczą w CORSIA, i należy unikać ich podwójnego naliczania.

- (18) Aby zagwarantować jednakowe warunki wykorzystywania międzynarodowych jednostek emisji zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia wykazu jednostek emisji opartego o wykaz takich jednostek, które Rada ICAO uznała za akceptowalne na potrzeby zgodności z mechanizmem CORSIA i które spełniają warunki określone w niniejszej dyrektywie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹.
- (19) Aby zapewnić jednolite warunki wprowadzania ustaleń niezbędnych do wydawania przez uczestniczące strony zezwoleń, terminowych dostosowań w zakresie zgłaszania antropogenicznych emisji gazów cieplarnianych według ich źródeł i usuwania przez pochłaniacze, objętych ustalonymi na poziomie krajowym wkładami uczestniczących stron oraz unikania podwójnego obciążenia i wzrostu netto emisji globalnych, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia szczegółowych wymogów w odniesieniu do tych ustaleń. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (20) Aby zapewnić jednolite warunki dla obliczeń na potrzeby wymogów dotyczących kompensacji w ramach CORSIA w odniesieniu do operatorów statków powietrznych z siedzibą w Unii należy powierzyć Komisji odpowiednie uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (21) Jako że za wdrażanie i egzekwowanie CORSIA w odniesieniu do operatorów statków powietrznych z siedzibą poza Unią mają odpowiadać wyłącznie państwa pochodzenia tych operatorów statków powietrznych, operatorzy statków powietrznych z siedzibą poza Unią nie powinni mieć obowiązku umorzenia jednostek do celów zapewnienia zgodności z mechanizmem CORSIA na mocy niniejszej dyrektywy.
- (22) Jako że za wdrażanie i egzekwowanie mechanizmu CORSIA w odniesieniu do operatorów statków powietrznych z siedzibą poza Unią mają odpowiadać wyłącznie państwa pochodzenia tych operatorów statków powietrznych, w przypadku gdy dany operator statków powietrznych z siedzibą poza Unią ma istotne emisje z lotów w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) lub z lotów z lotniska położonego w EOG na lotnisko położone w Szwajcarii lub w Zjednoczonym Królestwie, państwo, w którym ten operator statków powietrznych ma siedzibę, może także powiadomić o różnicach w stosowaniu CORSIA w odniesieniu do lotów wewnątrz europejskich. W razie zmian w tym względzie dyrektywę 2003/87/WE należy poddać przeglądowni.
- (23) Aby zapewnić równe traktowanie na trasach, loty do i z państw, które na potrzeby prawa Unii nie wdrażają CORSIA, inne niż loty z lotnisk położonych w EOG na lotniska położone w EOG, w Szwajcarii lub w Zjednoczonym Królestwie należy zwolnić z obowiązków zwrócenia przydziałów lub umorzenia jednostek. Aby zachęcić do pełnego wdrożenia CORSIA począwszy od 2027 r., zwolnienie powinno mieć zastosowanie tylko do emisji uwolnionych do dnia 31 grudnia 2026 r. w odniesieniu do zwrócenia przydziałów.

- (24) Art. 191 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) stanowi, że polityka Unii w dziedzinie środowiska przyczynia się do wspierania środków zwalczania zmiany klimatu na poziomie międzynarodowym i wymaga, aby w zakresie swoich kompetencji Unia i państwa członkowskie współpracowały z państwami trzecimi i z właściwymi organizacjami międzynarodowymi. Cele te dotyczą również ICAO i dalszego rozwoju mechanizmu CORSIA.
- (25) Przejrzystość danych i publiczny dostęp do informacji mają zasadnicze znaczenie dla większej rozliczalności i wykonalności. W związku z tym Komisja powinna w sposób przyjazny dla użytkownika publikować dane o emisjach i o kompensacjach dla operatorów statków powietrznych. Taka publikacja ułatwiłaby ocenę wpływu mechanizmu CORSIA na globalną redukcję emisji CO₂ i analizę roli tego mechanizmu w osiągnięciu celów porozumienia paryskiego.
- (26) Loty do i z krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, niewdrażających mechanizmu CORSIA do celów prawa Unii, innych niż państwa, których PKB na mieszkańca jest równy unijnej średniej lub ją przekracza, powinny być zwolnione z obowiązków zwrócenia przydziałów lub umorzenia jednostek. To zwolnienie powinno być bezterminowe.

- (27) Aby zagwarantować jednolite warunki zwalniania operatorów statków powietrznych z wymogów dotyczących kompensacji określonych w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do emisji z lotów do i z państw stosujących mechanizm CORSIA w prawie krajowym w sposób mniej rygorystyczny lub nieegzekwujących przepisów CORSIA w jednakowy sposób wobec wszystkich operatorów statków powietrznych zgodnie z niniejszą dyrektywą, Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze do zwolnienia operatorów statków powietrznych z siedzibą w Unii z wymogów dotyczących kompensacji w odniesieniu do emisji z lotów do i z państw, gdy dochodzi do znacznego zakłócenia konkurencji ze szkodą dla operatorów statków powietrznych z siedzibą w Unii w wyniku mniej rygorystycznego stosowania lub egzekwowania CORSIA w państwach trzecich. Zakłócenie konkurencji może być spowodowane mniej rygorystycznym podejściem do przepisów o kwalifikowalnych jednostkach emisji lub do przepisów dotyczących podwójnego naliczania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (28) Aby zagwarantować równe warunki działania na trasach między dwoma różnymi państwami stosującymi mechanizm CORSIA w przypadku, gdy państwa te zezwalają operatorom statków powietrznych na stosowanie jednostek innych niż wymienione w wykazie jednostek przyjętym zgodnie z aktem wykonawczym na podstawie niniejszej dyrektywy, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do dopuszczenia stosowania przez operatorów statków powietrznych z siedzibą w danym państwie członkowskim jednostek dodatkowych w stosunku do tego wykazu jednostek lub nieobjęcia ich warunkami kwalifikowalności wprowadzonymi niniejszą dyrektywą. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.

- (29) Komisja powinna przedstawić sprawozdanie z wdrażania mechanizmu CORSIA oraz zestawu środków ICAO służących osiągnięciu ambitnego, długoterminowego globalnego celu dla lotnictwa międzynarodowego polegającego na zmniejszeniu do zera emisji netto do 2050 r. (zwanego dalej „długoterminowym globalnym celem”), przyjętego przez 41. Zgromadzenie ICAO w dniu 7 października 2022 r.
- (30) W celu ułatwienia postępów w pracach ICAO Unia trzykrotnie przyjęła tymczasowe odstępstwa od systemu EU ETS, aby obowiązki przestrzegania wymogów dotyczyły jedynie emisji z lotów między lotniskami położonymi na terytorium EOG, przy zapewnieniu równego traktowania operatorów statków powietrznych na trasach niezależnie od tego, gdzie mają swoją siedzibę. W ramach najnowszego odstępstwa od systemu EU ETS, określonego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2392¹, obowiązki przestrzegania wymogów zostały ograniczone do emisji z lotów wewnątrz EOG uwolnionych do 2023 r. W ramach tego odstępstwa przewidziano także możliwość dokonania – po przeprowadzeniu przeglądu przewidzianego tym rozporządzeniem – zmian w zakresie stosowania tego systemu w odniesieniu do lotów do i z lotnisk położonych poza EOG począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r. Aby ocenić wdrożenie mechanizmu ICAO, którego faza pilotażowa w międzyczasie się rozpoczęła, oraz jego stosowanie w praktyce, obecne odstępstwo od obowiązków w zakresie EU ETS należy przedłużyć do dnia 31 grudnia 2026 r. w odniesieniu do obowiązków zwracania dotyczących lotów obsługiwanych przez operatorów statków powietrznych na trasach nieobjętych mechanizmem CORSIA do i z odpowiednich państw trzecich, w odniesieniu do których obowiązki w zakresie sprawozdawczości i zwracania w ramach EU ETS miałyby w przeciwnym razie zastosowanie przed dniem 31 marca 2027 r. i przed dniem 30 września 2027 r.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2392 z dnia 13 grudnia 2017 r. zmieniające dyrektywę 2003/87/WE w celu utrzymania obecnych ograniczeń zakresu zastosowania w odniesieniu do działań lotniczych i w celu przygotowania wdrożenia globalnego środka rynkowego po 2021 r. (Dz.U. L 350 z 29.12.2017, s. 7).

To odstępstwo powinno być ostatnim tymczasowym odstępstwem od EU ETS. Do dnia 1 lipca 2026 r. należy przeprowadzić przegląd mechanizmu CORSIA. Jeżeli do dnia 31 grudnia 2025 r. Zgromadzenie ICAO nie wzmocni mechanizmu CORSIA zgodnie z jego ambitnym globalnym celem długoterminowym, jakim jest osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, lub jeżeli państwa wymienione w akcie wykonawczym, który ma zostać przyjęty przez Komisję, będą odpowiadały za mniej niż 70 % emisji z lotnictwa międzynarodowego na podstawie najnowszych dostępnych danych, Komisja powinna zaproponować w stosownych przypadkach, aby EU ETS miał od 2027 r. zastosowanie do emisji z lotów rozpoczynających się oraz aby operatorzy statków powietrznych mieli możliwość odliczania kosztów poniesionych w związku z kompensacją CORSIA na tych trasach w trosce o uniknięcie podwójnego obciążenia. Jednocześnie, jeżeli od 2027 r. państwo trzecie nie będzie stosowało mechanizmu CORSIA, EU ETS powinien mieć zastosowanie do emisji z lotów do tego państwa trzeciego.

- (31) Informacje o wykorzystywaniu jednostek emisji do zapewnienia zgodności z wymogami kompensacji w ramach mechanizmu CORSIA powinny być podawane do publicznej wiadomości w sposób nie mniej przejrzysty niż sposób podawania do wiadomości informacji o wykorzystywaniu międzynarodowych jednostek emisji do 2020 r. na mocy niniejszej dyrektywy 2003/87/WE zgodnie z załącznikiem XIV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 389/2013¹.

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 389/2013 z dnia 2 maja 2013 r. ustanawiające rejestr Unii zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, decyzjami nr 280/2004/WE i nr 406/2009/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 920/2010 i nr 1193/2011 (Dz.U. L 122 z 3.5.2013, s. 1).

- (32) W dniu 7 października 2022 r. w kontekście pandemii COVID-19 41. Zgromadzenie ICAO podjęło decyzję o zmianie poprzedniego poziomu bazowego mechanizmu CORSIA na okres 2024–2035 z wartości średniej emisji CO₂ z 2019 i 2020 r. na 85 % emisji CO₂ z 2019 r. Średnia wszystkich zgłoszonych emisji w latach 2019 i 2020 wyniosła 435 859 594 ton. W 2019 r. emisje wyniosły 608 076 604 ton, z czego 85 % to 516 865 113 ton. Faktyczny poziom bazowy, którego używa ICAO, aby wyliczyć współczynnik wzrostu sektora, jest jednak ustalany z zastosowaniem podzbioru emisji CO₂, który obejmuje wyłącznie emisje na trasach podlegających wymogom dotyczącym kompensacji. W odniesieniu do podzbioru wszystkich par państw podlegających wymogom dotyczącym kompensacji w 2021 r. średni poziom emisji CO₂ z 2019 i 2020 r. nie został opublikowany przez ICAO, ale szacuje się go na 245 mln ton, a emisje CO₂ z 2019 r. wyniosły 341 380 188 ton, z czego 85 % to 290 173 160 ton. W przypadku wszystkich par państw, które mają podlegać wymogom dotyczącym kompensacji w 2027 r., szacuje się, że średnie emisje CO₂ z lat 2019 i 2020 wyniosły około 373 mln ton, a 85 % odpowiednich emisji CO₂ z 2019 r. to około 439 mln ton.
- (33) Aby zagwarantować jednakowe warunki ustanawiania wykazu państw, które na potrzeby dyrektywy 2003/87/WE uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania i aktualizacji wykazu państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które na potrzeby prawa Unii uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.

- (34) Transformacja sektora lotnictwa ku lotnictwu zrównoważonemu musi uwzględniać społeczny wymiar sektora i jego konkurencyjność, w celu zapewnienia, aby ta transformacja była sprawiedliwa społecznie i gwarantowała pracownikom szkolenie, przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy i jej skutków społecznych dla sektora lotnictwa.
- (35) Loty na dystansie do 1000 km odpowiadają za 6–9 % całkowitych emisji CO₂ z lotnictwa. Komisja powinna przedstawić sprawozdanie dotyczące środków służących promowaniu przesunięcia międzygałęziowego w kierunku alternatywnych, bardziej zrównoważonych rodzajów transportu w oczekiwaniu na przełom technologiczny i dostępność bezemisyjnych paliw lotniczych i statków powietrznych.
- (36) Choć EU ETS obowiązuje w przypadku lotów od 2012 r., pakiet „Gotowi na 55” zawiera dodatkowe środki, które wraz z EU ETS mogą mieć skumulowany wpływ na sektor. W trosce o zachowanie dostępności lotniczej uzależnionej od lotów obsługujących regiony wyspiarskie lub małe porty lotnicze, przewidziany w niniejszej dyrektywie mechanizm, mający na celu niwelowanie pozostałej różnicy w cenie między konwencjonalnymi paliwami kopalnym a paliwami alternatywnymi powinien ograniczyć negatywny wpływ na dostępność lotniczą oraz zmniejszyć ryzyko ucieczki emisji. Do 2026 r. Komisja powinna złożyć sprawozdanie z ewentualnych skutków dla dostępności lotniczej.

- (37) Współczynnik emisji dla nafty do silników odrzutowych (Jet A1 lub Jet A) należy w ramach EU ETS uspójnić ze współczynnikiem emisji dla tego paliwa ustalonym w CORSIA SARP. Nie powinno się wprowadzać zmian w poziomach przydziałów w wyniku podwyższenia współczynnika emisji dla nafty do silników odrzutowych, ponieważ na mocy niniejszej dyrektywy stopniowo wycofuje się bezpłatne przydziały dla lotnictwa na korzyść sprzedaży aukcyjnej, by uzyskać większą redukcję emisji.
- (38) Paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego wykorzystujące wodór ze źródeł odnawialnych zgodne z art. 25 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001¹ należy uznać za powodujące zerowe emisje dla stosujących je operatorów statków powietrznych do czasu ustalenia na mocy niniejszej dyrektywy szczegółowych zasad odpowiedniego wyliczania.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

- (39) Aby ustanowić szczegółowe zasady corocznego obliczania różnicy w kosztach między naftą kopalną a kwalifikowalnymi paliwami zgodnie z rozporządzeniem w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego, zasad przydziału uprawnień na wykorzystanie takich kwalifikowalnych paliw, oraz zasad obliczania emisji gazów cieplarnianych zaoszczędzonych wskutek wykorzystania takich kwalifikowalnych paliw, a także aby dokonać ustaleń dotyczących uwzględniania zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE. Ponadto należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu określenia szczegółowych ustaleń dotyczących sprzedaży aukcyjnej przez państwa członkowskie przydziałów dla lotnictwa, w tym szczegółowych ustaleń dotyczących sprzedaży aukcyjnej, które są niezbędne do celów przekazywania części dochodów z tej sprzedaży aukcyjnej do budżetu ogólnego Unii jako zasobów własnych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (40) Szczególną uwagę należy zwrócić na promowanie dostępności najbardziej oddalonych regionów Unii. Należy zatem przewidzieć trwające do dnia 31 grudnia 2030 r. czasowe odstępstwo od EU ETS w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się w regionach najbardziej oddalonych danego państwa członkowskiego a lotniskami znajdującymi się w tym samym państwie członkowskim poza tym regionem najbardziej oddalonym, aby zaspokoić najważniejsze potrzeby mieszkańców pod względem zatrudnienia, edukacji i innych możliwości. Odstępstwo to powinno z tych samych powodów objąć loty między lotniskami znajdującymi się w tym samym regionie najbardziej oddalonym lub w różnych regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego.
- (41) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/136¹ ma mieć zastosowanie do powiadomień kierowanych do operatorów statków powietrznych przez państwa członkowskie do dnia 30 listopada 2023 r. na podstawie dyrektywy 2003/87/WE, pod warunkiem że współczynnik sektorowego wzrostu w odniesieniu do emisji z 2022 r., który ma zostać opublikowany przez ICAO, wyniesie zero.

¹ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/136 z dnia 18 stycznia 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do powiadamiania o kompensacji w ramach globalnego środka rynkowego dla operatorów statków powietrznych z siedzibą w Unii (Dz.U. L 19 z 20.1.2023, s. 1).

- (42) Do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu i konkurencyjności europejskiego przemysłu ważne jest kompleksowe podejście. Ma to szczególne znaczenie dla trudnych do dekarbonizacji sektorów, jak lotnictwo i żegluga, w których konieczne jest połączenie ulepszeń operacyjnych, alternatywnych paliw neutralnych dla klimatu i rozwiązań technologicznych. Państwa członkowskie powinny zatem dopilnować, by krajowe przepisy transponujące nie utrudniały innowacji i były neutralne pod względem technologicznym. Na poziomie Unii niezbędne wysiłki w zakresie badań naukowych i innowacji wspiera się między innymi za pośrednictwem programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa”, który obejmuje znaczne środki finansowe i nowe instrumenty dla sektora podlegającego EU ETS.
- (43) Fundusz innowacyjny ustanowiony dyrektywą 2003/87/WE ma wspierać badania nad rozwiązaniami w dziedzinie dekarbonizacji, w tym nad technologiami bezemisyjnymi, oraz ich rozwój i wdrażanie, a także przyczynić się do ograniczenia wpływu sektora lotnictwa na klimat i środowisko. Powinien on również wspierać elektryfikację i działania mające na celu ograniczenie ogólnego wpływu lotnictwa.

- (44) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie wkładu lotnictwa w cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce Unii oraz należyte wdrożenie mechanizmu CORSIA w prawie Unii, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (45) Z uwagi na konieczność podjęcia pilnych działań w dziedzinie klimatu i aby wszystkie sektory przyczyniły się do zmniejszenia emisji w racjonalny pod względem kosztów sposób, państwa członkowskie powinny dokonać transpozycji niniejszej dyrektywy do dnia 31 grudnia 2023 r.
- (46) Uproszczenie procedur administracyjnych oraz ich dostosowanie do najlepszych praktyk ograniczyłoby do minimum obciążenie administracyjne.
- (47) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Zmiany w dyrektywie 2003/87/WE

W dyrektywie 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 dodaje się literę w brzmieniu:

„v) »skutki innych niż CO₂ emisji lotniczych« oznaczają szkodliwe dla klimatu skutki uwalniania podczas spalania paliwa tlenków azotu (NO_x), cząsteczek sadzy, utlenionych związków siarki oraz pary wodnej włącznie ze smugami kondensacyjnymi ze statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze wymienione w załączniku I;”;

- 2) w art. 3c wprowadza się następujące zmiany:
 - a) uchyla się ust. 2;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

- „5. Komisja określa łączną liczbę przydziałów, które mają zostać przyznane operatorom statków powietrznych na 2024 r., na podstawie łącznej liczby przyznanych przydziałów dla operatorów statków powietrznych, którzy w 2023 r. wykonywali działania lotnicze wymienione w załączniku I, pomniejszonej o współczynnik liniowy redukcji, o którym mowa w art. 9, i publikuje tę liczbę oraz liczbę bezpłatnych przydziałów, które zostałyby przyznane w 2024 r. zgodnie z zasadami bezpłatnego przydziału obowiązującymi przed zmianami wprowadzonymi dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/...⁺.
6. Na okres od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. dla operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze rezerwuje się w sposób przejrzysty, równy i niedyskryminujący maksymalnie 20 mln z łącznej liczby przydziałów, o której mowa w ust. 5, na korzystanie ze zrównoważonych paliw lotniczych i innych paliw lotniczych, które nie pochodzą z paliw kopalnych, zaliczanych w rozporządzeniu w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego na poczet minimalnego udziału zrównoważonych paliw lotniczych, który zrównoważone paliwo lotnicze udostępnione operatorom statków powietrznych na unijnych lotniskach przez dostawców paliwa lotniczego ma zawierać zgodnie z tym rozporządzeniem, z przeznaczeniem dla lotów poddźwiękowych, w przypadku których przydziały muszą zostać zwrócone zgodnie z art. 12 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

⁺ Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) oraz wstawić numer, datę i odniesienie do Dz.U. dla tej dyrektywy w przypisie.

W przypadku gdy w danym porcie lotniczym kwalifikujące się paliwo lotnicze nie może być fizycznie przypisane do konkretnego lotu, przydziały zarezerwowane na podstawie niniejszego akapitu udostępnia się dla kwalifikujących się paliw lotniczych uzupełnianych w tym porcie lotniczym w sposób proporcjonalny do emisji z lotów operatora statku powietrznego z tego portu lotniczego, w przypadku których przydziały muszą zostać zwrócone zgodnie z art. 12 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

Przydziały zarezerwowane na podstawie akapitu pierwszego niniejszego ustępu państwa członkowskie przyznają w celu pokrycia części lub całości różnicy w cenie między wykorzystaniem ropy kopalnej a wykorzystaniem odpowiednich kwalifikujących się paliw lotniczych z uwzględnieniem zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych. Przy obliczaniu tej różnicy w cenie Komisja bierze pod uwagę raport techniczny opublikowany przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na podstawie art. 12 rozporządzenia w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego. Państwa członkowskie zapewniają widoczność finansowania na mocy niniejszego ustępu w sposób odpowiadający wymogom określonym w art. 30m ust. 1 lit. a) i b) niniejszej dyrektywy.

Przydziały przyznane na podstawie niniejszego ustępu obejmują:

- a) 70 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem ropy kopalnej a wykorzystaniem wodoru z odnawialnych źródeł energii i zaawansowanych biopaliw zdefiniowanych w art. 2 akapit drugi pkt 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001^{**}, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
- b) 95 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem ropy kopalnej a wykorzystaniem paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego zgodnych z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001 stosowanych w lotnictwie, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy;
- c) 100 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem ropy kopalnej a wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego nie pochodzącego z paliw kopalnych objętego zakresem akapitu pierwszego niniejszego ustępu w portach lotniczych znajdujących się na wyspach o powierzchni mniejszej niż 10 000 km² i niepołączonych ze stałym lądem połączeniem drogowym lub kolejowym, w portach lotniczych, które są niewystarczająco duże, aby można było je zdefiniować jako unijne porty lotnicze zgodnie z rozporządzeniem w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego, oraz w portach lotniczych znajdujących się w regionach najbardziej oddalonych;

- d) w przypadkach innych niż te, o których mowa w lit. a), b) i c) 50 % pozostałej różnicy w cenie między wykorzystaniem ropy kopalnej a wykorzystaniem kwalifikującego się paliwa lotniczego nie pochodzącego z paliw kopalnych, objętych akapitem pierwszym niniejszego ustępu.

Przyznając przydziały na podstawie niniejszego ustępu można uwzględnić ewentualne wsparcie w ramach innych mechanizmów na szczeblu krajowym.

Operatorzy statków powietrznych wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze mogą co roku ubiegać się o przyznanie przydziałów w oparciu o ilość każdego kwalifikującego się paliwa lotniczego, o których mowa w niniejszym ustępie, wykorzystanych w czasie lotów, w przypadku których przydziały muszą zostać zwrócone zgodnie z art. 12 ust. 3 w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r., z wyłączeniem lotów, w przypadku których wymóg ten uznaje się za spełniony na mocy art. 28a ust. 1. Jeżeli w danym roku popyt na przydziały z tytułu wykorzystania takich paliw jest większy niż dostępność przydziałów, liczbę dostępnych przydziałów redukuje się w równomierny sposób względem wszystkich odnośnych operatorów statków powietrznych, których dotyczy przydział w danym roku.

Komisja publikuje co roku w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* szczegółowe informacje za poprzedni rok na temat średniej różnicy w kosztach między wykorzystaniem ropy kopalnej, z uwzględnieniem zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoczonych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych, a wykorzystaniem odpowiednich kwalifikujących się paliw lotniczych.

Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie szczegółowych zasad corocznego obliczania różnicy w kosztach, o której mowa w akapicie szóstym niniejszego ustępu, przyznania przydziałów na wykorzystanie paliw określonych w akapicie pierwszym niniejszego ustępu oraz obliczania emisji gazów cieplarnianych zaoszczędzonych w wyniku wykorzystania paliw, zgłoszonych na mocy aktu wykonawczego przyjętego na podstawie art. 14 ust. 1 oraz poprzez dokonanie ustaleń dotyczących uwzględniania zachęt wynikających z ceny dwutlenku węgla i z ujednoliconych minimalnych poziomów opodatkowania paliw kopalnych.

Do dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja przeprowadzi ocenę stosowania przepisów niniejszego ustępu i w odpowiednim czasie przedłoży wyniki tej oceny w sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady. W stosownych przypadkach sprawozdaniu może towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący przydziału do dnia 31 grudnia 2034 r. nieprzekraczającej pewnego pułapu i ograniczonej w czasie liczby przydziałów, mający na celu dalsze zachęcanie do wykorzystywania paliw określonych w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, w szczególności do wykorzystywania paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego zgodnych z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001 stosowanych w lotnictwie, których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie załącznika IV lub na podstawie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z art. 14 niniejszej dyrektywy.

Od dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja będzie oceniać stosowanie niniejszego ustępu w sprawozdaniach rocznych, które jest zobowiązana przedstawiać na podstawie art. 10 ust. 5.

7. W odniesieniu do lotów z lotnisk położonych w EOG na lotniska położone w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie, które w 2023 r. nie byłyby objęte EU ETS, łączną liczbę przydziałów, które mają zostać przyznane operatorom statków powietrznych, w tym z bezpłatnych przydziałów i sprzedaży aukcyjnej, zwiększa się do poziomu przydziałów, które otrzymaliby, gdyby byli objęci EU ETS w tym roku, pomniejszonego o współczynnik liniowy redukcji, o którym mowa w art. 9.
8. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 3, art. 14 ust. 3 i art. 16 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych przepisach za spełnione i nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do uwolnionych do dnia 31 grudnia 2030 r. emisji z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, łącznie z innym lotniskiem znajdującym się w tym samym regionie najbardziej oddalonym lub w innym regionie najbardziej oddalonym tego samego państwa członkowskiego.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/... z dnia ... zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w sprawie wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrażająca wdrożenia globalny globalnego środek środka rynkowego (Dz.U. ...).

** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).”;

3) w art. 3d wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W latach 2024 i 2025 15 % przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 5 i 7, a także odpowiednio 25 % w 2024 r. i 50 % w 2025 r. z pozostałych 85 % tych przydziałów, które zostałyby przyznane bezpłatnie, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej, z wyjątkiem liczby przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 6 i art. 10a ust. 8 akapit czwarty. Pozostałe przydziały na te lata przyznaje się bezpłatnie.

Od 1 stycznia 2026 r. całkowitą liczbę przydziałów, które zostałyby przyznane bezpłatnie w danym roku, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej, z wyjątkiem liczby przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 6 i art. 10a ust. 8 akapit czwarty.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Przydziały przyznawane bezpłatnie rozdziela się między operatorów statków powietrznych proporcjonalnie do ich udziału w zweryfikowanych emisjach z działań lotniczych zgłoszonych w 2023 r. W obliczeniach tych uwzględnia się również zweryfikowane emisje z działań lotniczych zgłoszone w odniesieniu do lotów, które będą objęte EU ETS dopiero od 1 stycznia 2024 r. Do 30 czerwca danego roku właściwe organy wydają przydziały, które są przyznawane bezpłatnie na ten rok.”;

- c) uchyla się ust. 2;
- d) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 23 aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w zakresie szczegółowych ustaleń w sprawie sprzedaży aukcyjnej przez państwa członkowskie przydziałów dla lotnictwa zgodnie z ust. 1 i 1a niniejszego artykułu, w tym szczegółowych ustaleń dotyczących sprzedaży aukcyjnej, które są niezbędne do celów przekazywania części dochodów z tej sprzedaży aukcyjnej do budżetu ogólnego Unii jako zasobów własnych zgodnie z art. 311 akapit trzeci Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Liczba przydziałów, które w każdym okresie mają zostać sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie, jest proporcjonalna do udziału tego państwa w łącznej ilości emisji dla lotnictwa przypisanych dla wszystkich państw członkowskich na dany rok odniesienia, raportowanych zgodnie z art. 14 ust. 3 i weryfikowanych zgodnie z art. 15. Dla każdego okresu, o którym mowa w art. 13, rokiem odniesienia jest rok kalendarzowy kończący się 24 miesiące przed początkiem okresu, do którego odnosi się sprzedaż aukcyjna. Akty delegowane zapewniają poszanowanie zasad określonych w art. 10 ust. 4 akapit pierwszy.

4. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów uzyskanych ze sprzedaży aukcyjnej uprawnień objętych niniejszym rozdziałem z wyjątkiem dochodów ustalonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i zapisanych w budżecie ogólnym Unii. Państwa członkowskie wykorzystują dochody uzyskane ze sprzedaży aukcyjnej przydziałów lub równowartość finansową tych dochodów zgodnie z art. 10 ust. 3 niniejszej dyrektywy.”;

4) uchyla się art. 3e oraz 3f;

5) w art. 11a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 niniejszego artykułu operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub zarejestrowani w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, mogą wykorzystywać następujące jednostki w celu wypełnienia obowiązków dotyczących umorzenia jednostek w odniesieniu do liczby notyfikowanej zgodnie z art. 12 ust. 6, jak określono w art. 12 ust. 9:

a) jednostki emisji dopuszczone przez strony uczestniczące w mechanizmie ustanowionym na podstawie art. 6 ust. 4 porozumienia paryskiego;

- b) jednostki emisji dopuszczone przez strony uczestniczące w programach zdobywania jednostek emisji uznanych przez Radę ICAO za kwalifikujące się, gdyż wskazane w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 8;
 - c) jednostki emisji dopuszczone w umowach między stronami zgodnie z ust. 5;
 - d) jednostki emisji wydane w związku z projektami na poziomie Unii zgodnie z art. 24a.
2. Jednostki, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), można wykorzystywać, o ile spełnione są następujące warunki:
- a) pochodzą one z państwa, które w momencie ich wykorzystywania jest stroną porozumienia paryskiego;
 - b) pochodzą one z państwa, które w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 zostało wymienione jako uczestniczące w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego ICAO (CORSIA). Warunek ten nie ma zastosowania do emisji uwolnionych przed 2027 r. ani do krajów najslabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, z wyjątkiem tych spośród nich, których PKB na mieszkańca jest równy unijnej średniej lub ją przekracza.

3. Jednostki, o których mowa w ust. 1 lit. a), b) i c), można wykorzystywać, jeżeli między stronami istnieją ustalenia dotyczące zezwoleń, dokonano terminowych dostosowań w zakresie zgłaszania antropogenicznych emisji wszystkich gazów cieplarnianych według ich źródeł oraz usuwania przez pochłaniacze, objętych ustalonymi na poziomie krajowym wkładami uczestniczących stron oraz zapobieżono podwójnemu naliczaniu i wzrostowi netto emisji globalnych.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe wymogi dotyczące ustaleń, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, które mogą obejmować wymogi dotyczące sprawozdawczości i rejestrów, oraz wykaz państw lub programów, które te ustalenia stosują. Ustalenia te uwzględniają elastyczność przyznaną krajom najsłabiej rozwiniętym i małym rozwijającym się państwom wyspiarskim zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

- b) uchyla się ust. 4;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające wykaz jednostek, które Rada ICAO uznała za kwalifikowalne i które spełniają warunki określone w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Komisja przyjmuje również akty wykonawcze w celu odpowiedniego uaktualniania tego wykazu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

6) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zgodnie z metodyką określoną w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 8 niniejszego artykułu, państwa członkowskie obliczają każdego roku wymogi dotyczące kompensacji za poprzedni rok kalendarzowy w odniesieniu do lotów z państw, do państw i między państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 i w odniesieniu do lotów między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 i do dnia 30 listopada każdego roku informują o tym operatorów statków powietrznych.

Zgodnie z metodyką określoną w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 8 niniejszego artykułu, państwa członkowskie obliczają także łączne ostateczne wymogi dotyczące kompensacji za dany okres zapewniania zgodności z mechanizmem CORSIA i, do dnia 30 listopada roku następującego po ostatnim roku odnośnego okresu zapewniania zgodności z mechanizmem CORSIA, informują operatorów statków powietrznych, którzy spełniają warunki określone w akapicie trzecim niniejszego ustępu, o tych wymogach.

Państwa członkowskie informują o poziomie kompensacji operatorów statków powietrznych, którzy spełniają wszystkie poniższe wymogi:

- a) operatorzy statków powietrznych posiadają certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub są zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego; oraz
- b) wytwarzają rocznie emisje CO₂ przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5700 kg w trakcie lotów objętych zakresem załącznika I, innych niż loty, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego, od dnia 1 stycznia 2021 r.

Do celów akapitu pierwszego lit. b) nie uwzględnia się emisji CO₂ z następujących rodzajów lotów:

- (i) loty państwowe;
- (ii) loty z pomocą humanitarną;
- (iii) loty medyczne;
- (iv) loty wojskowe;
- (v) loty przeciwpożarowe;
- (vi) loty poprzedzające loty z pomocą humanitarną, medyczne lub przeciwpożarowe lub następujące po nich, pod warunkiem że loty te są wykonywane tym samym statkiem powietrznym i są wymagane do przeprowadzenia odnośnych działań humanitarnych, medycznych lub przeciwpożarowych lub do zmiany położenia statku powietrznego po tych działaniach, by mógł podjąć kolejne działania.”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„8. Obliczeń na potrzeby wymogów dotyczących kompensacji, o których mowa w art. 6 niniejszego artykułu, do celów mechanizmu CORSIA dokonuje się zgodnie z metodyką, którą określi Komisja w odniesieniu do lotów z państw, do państw i między państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 i w odniesieniu do lotów między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające metodykę obliczania wymogów dotyczących kompensacji dla operatorów statków powietrznych, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.

Te akty wykonawcze doprecyzowują zwłaszcza stosowanie wymogów wynikających z odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy, w szczególności z art. 3c, 11a, 12 i 25a oraz, w zakresie, w jakim jest to możliwe w świetle odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy, z międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska dla mechanizmu CORSIA (CORSIA SARP).

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia 30 czerwca 2024 r.

9. Operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub zarejestrowani w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, umarzają jednostki, o których mowa w art. 11a, jedynie w odniesieniu do liczby notyfikowanej przez to państwo członkowskie zgodnie z ust. 6 w odniesieniu do danego okresu zapewniania zgodności z mechanizmem CORSIA. Umarzanie ma miejsce do dnia 31 stycznia 2025 r. w odniesieniu do emisji za okres 2021–2023 i do dnia 31 stycznia 2028 r. w odniesieniu do emisji za okres 2024–2026.”;

7) w art. 14 dodaje się ustępy w brzmieniu:

- „5. Operatorzy statków powietrznych raz do roku składają sprawozdanie na temat skutków emisji lotniczych innych niż CO₂ występujących od dnia 1 stycznia 2025 r. W tym celu Komisja przyjmie do dnia 31 sierpnia 2024 r. akt wykonawczy zgodnie z ust. 1 w celu objęcia skutków emisji lotniczych innych niż CO₂ ramami monitorowania, raportowania i weryfikacji. Te ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji zawierają co najmniej dostępne trójwymiarowe dane dotyczące trajektorii statku powietrznego oraz wilgotności i temperatury otoczenia, aby umożliwić uzyskanie ekwiwalentu CO₂ na lot. Z zastrzeżeniem dostępnych zasobów Komisja zapewnia dostępność narzędzi ułatwiających i w miarę możliwości automatyzujących monitorowanie, raportowanie i weryfikację w celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych.

Od dnia 1 stycznia 2025 r. państwa członkowskie zapewniają, aby każdy operator statków powietrznych monitorował i zgłaszał właściwemu organowi skutki emisji inne niż CO₂ z każdego statku powietrznego, który eksploatował w każdym roku kalendarzowym, po zakończeniu każdego roku zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w ust. 1.

Począwszy od 2026 r. Komisja co roku przedkłada jako część sprawozdania, o którym mowa w art. 10 ust. 5, sprawozdanie ze stosowania ram monitorowania, raportowania i weryfikacji, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.

Do dnia 31 grudnia 2027 r. w oparciu o wyniki stosowania ram monitorowania, raportowania i weryfikacji skutków emisji lotniczych innych niż CO₂ Komisja przedłoży sprawozdanie oraz w stosownych przypadkach, po uprzednim przeprowadzeniu oceny skutków, wniosek ustawodawczy mający na celu złagodzenie skutków emisji lotniczych innych niż CO₂ poprzez rozszerzenie zakresu EU ETS na skutki emisji lotniczych innych niż CO₂.

6. Najpóźniej trzy miesiące po upływie odnośnego terminu na przedłożenie sprawozdania Komisja publikuje w sposób przyjazny dla użytkownika co najmniej następujące zagregowane dane roczne dotyczące emisji z działań lotniczych zgłoszone państwom członkowskim lub przekazane Komisji zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/2066* i z art. 7 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603**:
 - a) w odniesieniu do pary lotnisk w EOG:
 - (i) emisje ze wszystkich lotów;

- (ii) łączną liczbę lotów;
 - (iii) łączną liczbę pasażerów;
 - (iv) rodzaje statków powietrznych;
- b) w odniesieniu do operatora statków powietrznych:
- (i) dane dotyczące emisji z lotów w obrębie EOG, lotów z EOG, lotów do EOG i lotów między dwoma państwami trzecimi w podziale na pary państw oraz dane dotyczące emisji podlegających obowiązkowi umorzenia jednostek emisji kwalifikujących się do CORSIA;
 - (ii) kwotę wymogów dotyczących kompensacji obliczoną zgodnie z art. 12 ust. 8;
 - (iii) kwotę i rodzaj jednostek na podstawie art. 11a wykorzystanych w celu zapewnienia zgodności z wymogami dotyczącymi kompensacji operatora statków powietrznych, o których mowa w pkt ii) niniejszej litery;
 - (iv) ilość i typ wykorzystanych paliw, dla których współczynnik emisji wynosi zero na podstawie niniejszej dyrektywy lub które uprawniają operatora statku powietrznego do otrzymania przydziałów na podstawie art. 3c ust. 6.

W odniesieniu do lit. a) i b) pierwszego akapitu, w szczególnych okolicznościach, gdy operator statków powietrznych prowadzi działalność w obrębie bardzo ograniczonej liczby par lotnisk, bardzo ograniczonej liczby par państw podlegających wymogom dotyczącym kompensacji lub w obrębie bardzo ograniczonej liczby par państw niepodlegających wymogom dotyczącym kompensacji, ten operator statków powietrznych może zwrócić się do administrującego państwa członkowskiego o to, by nie publikowało takich danych w odniesieniu do operatora statków powietrznych, wyjaśniając, dlaczego ich ujawnienie byłoby uznane za szkodzące jego interesom handlowym. W oparciu o taki wniosek administrujące państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o opublikowanie tych danych na wyższym poziomie agregacji. W sprawie takiego wniosku decyzję podejmuje Komisja.

-
- * Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1).
- ** Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 250 z 30.9.2019, s. 10).”;

8) w art. 18a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli w dwóch pierwszych latach któregośkolwiek okresu, o którym mowa w art. 13, żadna z przypisanych emisji lotniczych pochodzących z lotów wykonanych przez operatora statków powietrznych podlegającego przepisom ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu nie zostaje przypisana jego administrującemu państwu członkowskiemu, operator statków powietrznych zostaje przeniesiony do innego administrującego państwa członkowskiego. Nowym administrującym państwem członkowskim jest państwo członkowskie z największą szacunkową ilością przypisanych emisji lotniczych pochodzących z lotów wykonywanych przez tego operatora statków powietrznych w dwóch pierwszych latach poprzedniego okresu.”;

b) ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) od 2024 r. co najmniej raz na dwa lata aktualizuje wykaz w celu uwzględnienia operatorów statków powietrznych, którzy po tej dacie wykonywali działania lotnicze wymienione w załączniku I; w przypadku gdy dany operator statków powietrznych nie wykonywał działań lotniczych wymienionych w załączniku I przez cztery kolejne lata kalendarzowe poprzedzające aktualizację wykazu, operator ten nie zostaje uwzględniony w wykazie.”;

9) w art. 25a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Unia i jej państwa członkowskie nadal dążą do osiągnięcia porozumień w sprawie środków o charakterze globalnym mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, dostosowanych do celów rozporządzenia (UE) 2021/1119 i porozumienia paryskiego. W świetle takich porozumień Komisja rozważy, czy zmiany do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do operatorów statków powietrznych są konieczne.”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3. Komisja przyjmuje akt wykonawczy zawierający wykaz państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA do celów niniejszej dyrektywy, z poziomem bazowym z roku 2019 na lata 2021–2023 i z poziomem bazowym wynoszącym 85 % emisji z 2019 r. na każdy kolejny rok począwszy od 2024 r. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

4. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3 w odniesieniu do emisji uwolnionych do dnia 31 grudnia 2026 r. z lotów do lub z państw wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.
5. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3 w odniesieniu do emisji uwolnionych do dnia 31 grudnia 2026 r. z lotów między EOG a państwami, które nie są wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu, innych niż loty do Szwajcarii i do Zjednoczonego Królestwa.
6. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3 w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z krajów najslabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, innych niż państwa wymienione w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu i innych niż państwa, których PKB na mieszkańca jest co najmniej równy średniej unijnej.

7. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że dochodzi do znacznego zakłócenia konkurencji, takiego jak zakłócenie spowodowane stosowaniem przez państwo trzecie mechanizmu CORSIA w prawie krajowym w sposób mniej rygorystyczny lub brakiem egzekwowania przepisów CORSIA w jednakowy sposób wobec wszystkich operatorów statków powietrznych, ze szkodą dla operatorów statków powietrznych posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub zarejestrowanych w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, Komisja przyjmuje akty wykonawcze zwalniające tych operatorów statków powietrznych z wymogów dotyczących kompensacji w odniesieniu do emisji z lotów do i z tych państw, jak określono w art. 12 ust. 9. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

8. W przypadku gdy operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, wykonuje loty między dwoma różnymi państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu, w tym loty między Szwajcarią, Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu, i państwa te zezwalają operatorom statków powietrznych na stosowanie jednostek innych niż wymienione w wykazie przyjętym na podstawie art. 11a ust. 8, Komisji powierza się uprawnienia do przyjęcia aktów wykonawczych zezwalających tym operatorom statków powietrznych na stosowanie jednostek dodatkowych w stosunku do jednostek wymienionych w wykazie lub nieobjęcia ich warunkami określonymi w art. 11a ust. 2 i 3 w odniesieniu do emisji z tych lotów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

10) art. 28a i 28b otrzymują brzmienie:

„Artykuł 28a

Odstępstwa mające zastosowanie przed obowiązkowym wdrożeniem globalnego środka rynkowego ICAO

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 3, art. 14 ust. 3 i art. 16 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych przepisach za spełnione i nie podejmują działań przeciwko operatorom statków powietrznych w odniesieniu do:
 - a) wszystkich emisji z lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG, z wyjątkiem lotów na lotniska znajdujące się w Zjednoczonym Królestwie lub Szwajcarii, w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2026 r., z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b;
 - b) wszystkich emisji z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 TFUE a lotniskiem znajdującym się w innym regionie EOG w każdym roku kalendarzowym od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2023 r., z zastrzeżeniem przeglądu, o którym mowa w art. 28b.

Do celów art. 11a, 12 i 14 zweryfikowane emisje z lotów innych niż te, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, są uznawane za zweryfikowane emisje operatora statków powietrznych.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 3d ust. 3 liczba przydziałów, które mają zostać sprzedane na aukcji przez każde państwo członkowskie na okres od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2026 r., zostanie zmniejszona, aby odpowiadała odsetkowi przyznanym emisji lotniczych z lotów, do których nie mają zastosowania odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu.
3. Na zasadzie odstępstwa od art. 3g operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do przedkładania planów monitorowania określających środki służące monitorowaniu i zgłaszaniu emisji w odniesieniu do lotów, do których zastosowanie mają odstępstwa przewidziane w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu.
4. Na zasadzie odstępstwa od art. 3g, 12, 15 i 18a, w przypadku gdy dany operator statków powietrznych generuje emisje o całkowitej rocznej wartości nieprzekraczającej 25 000 ton CO₂ lub gdy dany operator statków powietrznych generuje z lotów innych niż te, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu, emisje o całkowitej rocznej wartości nieprzekraczającej 3000 ton CO₂, emisje te uznaje się za zweryfikowane, jeżeli zostały określone z wykorzystaniem narzędzia dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji, zatwierdzonego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 606/2010* i wypełnionego przez Eurocontrol danymi pochodzącymi z jego mechanizmu wspierającego ETS. Państwa członkowskie mogą wprowadzić uproszczone procedury dla operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze, o ile procedury te zapewnią przynajmniej taką dokładność, jaką gwarantuje narzędzie dla operatorów stanowiących niewielkie źródło emisji.
5. Ust. 1 niniejszego artykułu ma zastosowanie do państw, z którymi zawarto porozumienia na mocy art. 25 lub 25a, tylko zgodnie z warunkami takiego porozumienia.

Artykuł 28b

Sprawozdawczość i dokonywany przez Komisję przegląd wdrażania globalnego środka rynkowego ICAO

1. Przed dniem 1 stycznia 2027 r., a następnie co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach prowadzonych na forum ICAO z myślą o wdrożeniu globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r., a zwłaszcza dotyczące:
 - a) odpowiednich instrumentów ICAO, w tym norm i zalecanych metod postępowania, a także postępów we wdrażaniu wszystkich elementów zestawu środków ICAO na rzecz osiągnięcia ambitnego globalnego celu długoterminowego przyjętego na 41. sesji Zgromadzenia ICAO;
 - b) zatwierdzonych przez Radę ICAO zaleceń dotyczących globalnego środka rynkowego, obejmujących możliwe zmiany poziomów bazowych;
 - c) stworzenia globalnego rejestru;
 - d) krajowych środków podejmowanych przez państwa trzecie w celu wprowadzenia globalnego środka rynkowego, który ma być stosowany do emisji od 2021 r.;
 - e) poziomu udziału państw trzecich w kompensacjach na podstawie mechanizmu CORSIA, w tym skutków zgłaszanych przez nie zastrzeżeń co do takiego udziału; oraz

- f) innych istotnych zmian na szczeblu międzynarodowym i mających zastosowanie instrumentów, a także postępów w ograniczaniu całkowitego wpływu lotnictwa na zmianę klimatu.

Zgodnie z globalnym przeglądem przewidzianym w porozumieniu paryskim Komisja przedłoży również sprawozdanie w sprawie środków służących osiągnięciu przez sektor lotnictwa ambitnego globalnego celu długoterminowego polegającego na ograniczeniu do 2050 r. do zera netto emisji pochodzących z lotnictwa ocenionych zgodnie z kryteriami, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–f).

2. Do dnia 1 lipca 2026 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym oceni integralność środowiskową globalnego środka rynkowego ICAO, w tym jego ogólną ambicję w odniesieniu do celów porozumienia paryskiego, poziom udziału w kompensacji na podstawie mechanizmu CORSIA, wykonalność, przejrzystość, kary za nieprzestrzeganie wymogów, procedury umożliwiające zaangażowanie obywateli, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady dotyczące wykorzystania biopaliw. Komisja opublikuje to sprawozdanie również do dnia 1 lipca 2026 r.

3. W trosce o zachowanie integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu sprawozdaniu Komisji, o którym mowa w ust. 2, towarzyszyć będzie w odpowiednich przypadkach wniosek ustawodawczy dotyczący zmian w niniejszej dyrektywie w sposób spójny z celem porozumienia paryskiego dotyczącym temperatury, unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. i z celem polegającym na osiągnięciu najpóźniej do 2050 r. neutralności klimatycznej. Towarzyszący wniosek obejmie, w stosownych przypadkach, stosowanie EU ETS do lotów z lotnisk znajdujących się w państwach EOG na lotniska znajdujące się poza EOG od stycznia 2027 r. oraz wykluczy loty z lotnisk znajdujących się poza EOG, gdy sprawozdanie, o którym mowa w ust. 2 wykaże, że:
- a) do dnia 31 grudnia 2025 r. Zgromadzenie ICAO nie wzmocniło mechanizmu CORSIA z zamiarem osiągnięcia ambitnego globalnego celu długoterminowego zmierzającego do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego; lub
 - b) według najnowszych dostępnych danych państwa wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na mocy art. 25a ust. 3, odpowiadają za mniej niż 70 % emisji z lotnictwa międzynarodowego.

W stosownych przypadkach w celu uniknięcia podwójnego naliczania towarzyszący wniosek umożliwi również operatorom statków powietrznych odliczanie kosztów poniesionych w związku z kompensacją CORSIA na tych trasach, aby uniknąć podwójnego obciążenia. Jeżeli warunki, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b) niniejszego ustępu, zostaną spełnione, w stosownych przypadkach wniosek zmieni niniejszą dyrektywę tak, by nadal stosować EU ETS wyłącznie do lotów w obrębie EOG, lotów do Szwajcarii i do Zjednoczonego Królestwa oraz do lotów do państw niewymienionych w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z art. 25a ust. 3.”;

* Rozporządzenie Komisji (UE) nr 606/2010 z dnia 9 lipca 2010 r. w sprawie zatwierdzenia uproszczonego narzędzia do szacowania zużycia paliwa przez operatorów statków powietrznych stanowiących niewielkie źródło emisji, opracowanego przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Dz.U. L 175 z 10.7.2010, s. 25).”;

11) w art. 30 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8. W 2026 r. Komisja uwzględni w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 10 ust. 5, następujące elementy:

- a) ocenę wpływu lotów na dystansach krótszych niż 1000 km na środowisko i klimat oraz analizę możliwości ograniczenia tego wpływu, w tym analizę dostępnych alternatywnych rodzajów transportu publicznego i większego wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych;
- b) ocenę wpływu na środowisko i klimat lotów wykonywanych przez operatorów zwolnionych na podstawie pozycji „Lotnictwo” lit. h) lub k) w kolumnie „Działania” w tabeli w załączniku I oraz analizę możliwości ograniczenia tego wpływu;
- c) ocenę skutków społecznych niniejszej dyrektywy dla sektora lotnictwa, w tym dla pracowników tego sektora i kosztów podróży lotniczych; i
- d) ocenę dostępności połączeń lotniczych w przypadku wysp i terytoriów oddalonych, z uwzględnieniem konkurencyjności i ucieczki emisji, a także wpływu na środowisko i klimat.

Sprawozdanie przewidziane w art. 10 ust. 5 w stosownych przypadkach będzie również uwzględnione w przyszłym przeglądzie niniejszej dyrektywy.”;

- 12) załączniki I i IV otrzymują brzmienie zgodne z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 31 grudnia 2023 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3
Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4
Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

1) W rubryce „Działania” w tabeli załącznika I do dyrektywy 2003/87/WE, w pozycji „Lotnictwo” wprowadza się następujące zmiany:

a) po akapicie pierwszym wprowadza się akapit w brzmieniu:

„Loty między lotniskami znajdującymi się w dwóch różnych państwach wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 oraz loty między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, oraz, do celów art. 12 ust. 6 i 8 oraz art. 28c, inne loty między lotniskami znajdującymi się w dwóch różnych państwach trzecich wykonywane przez operatorów statków powietrznych, którzy spełniają wszystkie następujące warunki:

a) operatorzy statków powietrznych posiadają certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub są zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, na terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego; oraz

- b) generują oni roczne emisje CO₂ przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5700 kg w trakcie lotów objętych zakresem niniejszego załącznika innych niż te, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego, od 1 stycznia 2021 r.; do celów tego punktu nie uwzględnia się emisji z następujących rodzajów lotów:
- (i) loty państwowe;
 - (ii) loty z pomocą humanitarną;
 - (iii) loty medyczne;
 - (iv) loty wojskowe;
 - (v) loty przeciwpożarowe;
 - (vi) loty poprzedzające loty z pomocą humanitarną, medyczne lub przeciwpożarowe lub następujące po nich, pod warunkiem że loty te są wykonywane tym samym statkiem powietrznym i są wymagane do przeprowadzenia odnośnych działań humanitarnych, medycznych lub przeciwpożarowych lub do zmiany położenia statku powietrznego po tych działaniach, by mógł podjąć kolejne działania.”;
- b) pod lit. i) liczbę „30 000” zastępuje się liczbą „50 000”;

2) w części B załącznika IV do dyrektywy 2003/87/WE sekcja „Monitorowanie emisji ditlenku węgla” otrzymuje brzmienie:

a) na końcu akapitu czwartego dodaje się następujące zdanie:

„Współczynnik emisji dla nafty do silników odrzutowych (Jet A1 lub Jet A) wynosi 3,16 (t CO₂/t paliwa).”;

b) po akapicie czwartym wstawia się akapit w następującym brzmieniu:

„Do czasu przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej dyrektywy, emisje z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego wykorzystujących wodór ze źródeł odnawialnych zgodnie z art. 25 dyrektywy (UE) 2018/2001 uznaje się za zerowe dla stosujących je operatorów statków powietrznych.”.
