

Bruksela, 16 lipca 2021 r.
(OR. en)

10917/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0207 (COD)

CLIMA 201
ENV 538
AVIATION 211
MI 574
IND 205
ENER 337
CODEC 1111

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	15 lipca 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 552 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijną cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiednio wdrażająca globalny środek rynkowy

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 552 final.

Załącznik: COM(2021) 552 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.7.2021 r.
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel
redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiednio wdrażająca globalny środek rynkowy**

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Niniejszy wniosek wprowadza zmiany w przepisach dotyczących unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) w odniesieniu do jego stosowania do lotnictwa, aby zapewnić, że:

- (1) lotnictwo przyczyni się do realizacji celu redukcji emisji do 2030 r. zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem;
- (2) EU ETS zostanie odpowiednio zmieniony w odniesieniu do mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego ICAO;
- (3) przydział uprawnień do emisji w odniesieniu do lotnictwa zostanie zmieniony w celu zwiększenia sprzedaży aukcyjnej.

Celem jest dokonanie przeglądu EU ETS w odniesieniu do emisji lotniczych w sposób racjonalny pod względem kosztów i spójny, zgodnie ze zwiększonym unijnym celem klimatycznym, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby sprawiedliwej transformacji i konieczności udziału wszystkich sektorów w wysiłkach UE w dziedzinie klimatu.

Celem Europejskiego Zielonego Ładu¹, przyjętego przez Komisję w grudniu 2019 r., podobnie jak prawa o klimacie² i Planu w zakresie celów klimatycznych³, jest zwiększenie zobowiązań Unii w ramach porozumienia paryskiego, spójnie z jej celem osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce UE do 2050 r. UE zwiększyła swoje zobowiązanie do obniżenia emisyjności całej gospodarki do 2030 r. z co najmniej 40 % do co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., bez stosowania międzynarodowych jednostek emisji. Aby osiągnąć zwiększony cel w zakresie klimatu, wszystkie sektory, włączając lotnictwo, muszą odpowiednio przyczynić się do potrzebnych wysiłków na rzecz redukcji emisji krajowej.

Europejski Zielony Ład ma na celu przekształcenie UE w sprawiedliwsze i lepiej prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Cel neutralności klimatycznej został zatwierdzony przez Radę Europejską i Parlament i określony w prawnie wiążący sposób w uzgodnionym na szczeblu politycznym europejskim prawie o klimacie. Celem Europejskiego Zielonego Ładu jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Transformacja ta musi przebiegać zarazem w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób.

Oprócz zwiększenia ambicji UE na 2030 r., zakładającego doprowadzenie do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej UE i w całej gospodarce o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r., w komunikacie w sprawie Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.

¹ COM(2019) 640 final

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. ustanawiające ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 401/2009 i rozporządzenie (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

³ COM(2020)562 final

podkreślono, że „zgodnie z międzynarodowym zobowiązaniem do podjęcia działań na skalę ogólnogospodarczą w ramach porozumienia paryskiego, UE powinna nadal regulować co najmniej wewnątrzunijne emisje lotnicze w ramach systemu EU ETS”. W konkluzjach z grudnia 2020 r. Rada Europejska „zwraca się do Komisji, by oceniła, w jaki sposób wszystkie sektory gospodarki mogą najlepiej przyczynić się do osiągnięcia celu na 2030 r., i by przedstawiła niezbędne wnioski wraz z dogłębną analizą skutków środowiskowych, gospodarczych i społecznych na szczeblu państw członkowskich”⁴.

Emisje z lotnictwa stanowią 2–3 % światowych emisji CO₂ i znacząco wzrosły od 1990 r. zarówno na poziomie UE jak i światowym. Na poziomie UE emisje CO₂ z lotnictwa odpowiadały 3,7 % łącznych emisji z całej gospodarki lub 15,7 % emisji CO₂ z transportu w 2018 r.⁴⁹. W 2018 r., UE była odpowiedzialna za 15 % światowych emisji CO₂⁵. Oprócz tego szacuje się, że oddziaływanie lotnictwa na klimat inne niż wynikające z emisji CO₂ jest co najmniej tak poważne, jak samych emisji CO₂⁶.

Niezależnie od niedawnego zmniejszenia ruchu w wyniku pandemii COVID-19, przewiduje się dalszy wzrost wpływu lotnictwa na klimat, ze względu na historyczny wzrost tego sektora, przewyższający średnią innych sektorów gospodarki. Przed pandemią COVID-19 Eurocontrol prognozował roczny wzrost emisji z europejskiego lotnictwa do 2040 r. na 53 % w porównaniu z rokiem 2017⁵³. Przed kryzysem wywołanym COVID-19 ICAO oszacowała, że do 2040 r. emisje z międzynarodowego lotnictwa mogą wzrosnąć nawet o 150 % w porównaniu z rokiem 2020⁵⁴.

W Europie głównym narzędziem służącym ograniczaniu emisji CO₂ z lotnictwa jest EU ETS. W konsultacjach publicznych na temat zaktualizowanych zasad ETS 91 % respondentów zgodziło się, że lotnictwo powinno w większym stopniu przyczyniać się do działań w dziedzinie klimatu. 88 % respondentów uważa, że instrumenty rynkowe mogą skutecznie przeciwdziałać emisjom z lotnictwa, zgodnie z celami klimatycznymi. Między 2013 a 2020 r., szacowane ograniczenie netto emisji z lotnictwa za pośrednictwem EU ETS wyniosło 193,4 Mt CO₂, przede wszystkim poprzez finansowanie redukcji emisji w innych sektorach³⁹. Stanowi to wkład lotnictwa w realizację celu w zakresie klimatu na 2020 r. i wkład ten będzie kontynuowany w perspektywie 2030 r.

Zważywszy na obecne i przewidywane emisje z sektora lotnictwa oraz w kontekście ambitnych celów klimatycznych UE na 2030 r., wkład w neutralność klimatyczną należy znacznie zwiększyć, między innymi aby umożliwić niezbędny udział w osiągnięciu neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Potrzebę tę podkreślono również w sprawozdaniu na temat lotnictwa europejskiego i środowiska w 2019 r.

Komisja przygotowała szereg ocen skutków w celu poparcia ewentualnych zmian w najważniejszych instrumentach ustawodawczych pakietu politycznego „Gotowi na 55”. W ocenie skutków przeglądu przepisów dotyczących lotnictwa w ramach EU ETS przeanalizowano różne warianty, dzięki którym przegląd mógłby skutecznie i efektywnie pomóc w osiągnięciu zaktualizowanego celu w ramach szerszego pakietu. W związku z tym przegląd przepisów lotniczych musi iść w parze z przeglądem EU ETS dla instalacji stacjonarnych i rozszerzeniem go na inne sektory. Elementy ETS, w odniesieniu do których

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/media/47296/1011-12-20-euco-conclusions-en.pdf>

⁵ Loty w obrębie EOG odpowiadają za 7,5 %, a odloty do państw trzecich za kolejne 7,5 %. W ramach porozumienia paryskiego i inicjatywy dotyczącej przyszłości lotnictwa w 2050 r. odloty są objęte ustalonym na poziomie krajowym wkładem Unii.

⁶ W COM(2020) 777 określono te skutki w liczbach, a w COM(2020) 747 i powiązanych dokumentach szczegółowo je przeanalizowano.

wzajemne powiązania mają szczególne znaczenie, to przepisy dotyczące łącznej liczby uprawnień do emisji lotniczych i stosowania do nich współczynnika liniowego redukcji, jak również przepisy dotyczące rezerwy stabilności rynkowej. Decyzje dotyczące zakresu stosowania EU ETS i wdrażania CORSIA będą miały wpływ na poziom redukcji emisji w sektorze ETS oraz na zapotrzebowanie na uprawnienia unijne. Decyzje dotyczące udziału sprzedaży aukcyjnej uprawnień do emisji lotniczych będą miały wpływ na wysokość dochodów dostępnych na potrzeby przeciwdziałania zmianie klimatu, jak również na elementy dystrybucyjne.

Aby lotnictwo mogło przyczynić się do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego, trzeba również podjąć szerszej zakrojone działania na globalną skalę. UE wspiera mechanizm CORSIA ICAO i współpracuje z innymi nad zachęcaniem do odpowiedniego udziału w nim i wdrażania go. Przegląd EU ETS dla lotnictwa powinien zagwarantować właściwe wdrożenie CORSIA za pośrednictwem EU ETS, przy czym wdrażanie CORSIA musi odbywać się z zagwarantowaniem równego traktowania przewoźników lotniczych. Jednocześnie wszelkie zmiany dyrektywy w sprawie EU ETS muszą być spójne z ambicją UE dotyczącą osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r., i z celem zachowania integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu.

Od 2012 r. dużą liczbę uprawnień przydzielono sektorowi lotnictwa bezpłatnie. W komunikacie na temat Europejskiego Zielonego Ładu⁷⁰ zapowiedziano opracowanie wniosku w sprawie zmniejszenia nieodpłatnych przydziałów dla przewoźników lotniczych. Powtórzono to w komunikacie na temat ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r. Jako że przydział bezpłatnych uprawnień stanowi odstępstwo od zasady „zanieczyszczający płaci”, metodą stosowaną domyślnie w ramach EU ETS jest sprzedaż aukcyjna. Analiza bazowa sugeruje oprócz tego niskie ryzyko ucieczki emisji i bardzo ograniczony wpływ na ceny dla konsumentów przy zwiększaniu sprzedaży aukcyjnej w odniesieniu do lotnictwa.

Najważniejsze zmiany prawne to:

- (1) konsolidacja łącznej liczby uprawnień do emisji lotniczych na obecnych poziomach oraz zastosowanie współczynnika liniowego redukcji zgodnie z art. 9 dyrektywy w sprawie ETS;
- (2) zwiększenie sprzedaży aukcyjnej uprawnień do emisji lotniczych;
- (3) kontynuacja stosowania wewnątrz Unii EU ETS przy jednoczesnym odpowiednim stosowaniu CORSIA do lotów pozaeuropejskich; oraz
- (4) zapewnienie równego traktowania przewoźników lotniczych na tych samych trasach w odniesieniu do ich zobowiązań mających skutki gospodarcze.

Równoległe z tymi zmianami do dyrektywy w sprawie EU ETS przedstawiany jest odrębny wniosek służący wdrożeniu powiadamiania przez państwa członkowskie przewoźników lotniczych z siedzibą w UE o zerowej kompensacji w ramach mechanizmu CORSIA w odniesieniu do roku 2021. Ten odrębny wniosek dotyczący aspektów związanych z CORSIA powinien zostać wprowadzony do listopada 2022 r. na potrzeby powiadamiania o zerowej dodatkowej kompensacji.

• **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Pakiet „Gotowi na osiągnięcie celu 55 proc.” jest kompleksowym krokiem w kierunku przeglądu unijnych przepisów, służącym dostosowaniu ich do zwiększonych ambicji UE w dziedzinie klimatu. Wszystkie inicjatywy wchodzące w skład pakietu są ściśle powiązane i forma każdej z nich jest dostosowana do pozostałych.

Chociaż mandat polityczny do wzmocnienia EU ETS dla lotnictwa jest jasny, wzmocnienie to jest analizowane łącznie z innymi powiązanymi inicjatywami, takimi jak przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, jak również inicjatywą ReFuelEU, które są oceniane oddzielnie, z należyтым uwzględnieniem wymiaru i skutków ETS.

Jak wskazano w Europejskim Zielonym Ładzie, ograniczenie wpływu lotnictwa na zmianę klimatu wymaga połączenia instrumentów politycznych, gdyż nie istnieje jedno rozwiązanie pozwalające na dekarbonizację sektora. Przegląd EU ETS dla lotnictwa jest zatem częścią tzw. pakietu środków, który obejmuje środki rynkowe takie jak EU ETS i CORSIA, zwiększenie produkcji i upowszechnienie zrównoważonych paliw lotniczych (SAF), udoskonalenia techniczne w samolotach i usprawnienia operacyjne, np. dzięki inicjatywie dotyczącej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wszystkie działania i strategie polityczne UE muszą być spójne z propozycjami zawartymi w pakiecie „Gotowi na osiągnięcie celu 55 proc.” i pomóc UE w osiągnięciu zwiększonego celu na 2030 r. i sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej do 2050 r., jak wyraziła Komisja w komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu.

Niniejsza inicjatywa jest powiązana z wieloma innymi obszarami polityki, w tym z polityką zewnętrzną Unii, np. w zakresie zachęcania przez UE państw partnerskich do wdrożenia mechanizmu CORSIA i pomocy w zapewnianiu przewoźnikom lotniczemu funkcjonowania na równych prawach. Komisja zapowiedziała, że ulepszy swoje wytyczne i narzędzia wspierające lepsze stanowienie prawa pod kątem ich skuteczności w kwestiach zrównoważonego rozwoju i innowacji, tak by wszystkie unijne inicjatywy były zgodne z ekologiczną zasadą „nie szkodzić”. Niniejsza inicjatywa jest również spójna z polityką UE w zakresie badań naukowych i innowacji oraz zwiększy synergii między unijnymi programami wdrożeniowymi, w szczególności między funduszem innowacyjnym a unijnymi programami ramowymi w zakresie badań naukowych i innowacji, poprzez zachęcanie do upowszechniania i wdrażania niskoemisyjnych innowacyjnych rozwiązań.

W ocenie skutków towarzyszącej Planowi w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. starannie oceniono możliwości wzmocnienia i rozszerzenia handlu uprawnieniami do emisji, jako jednego z narzędzi redukcji emisji gazów cieplarnianych na poziomie UE.

Spójność z innymi politykami Unii zapewniona jest również dzięki spójności ocen skutków EU ETS z ocenami pozostałych elementów ram na 2030 r. dotyczących klimatu, energii i transportu i innych środków przedstawionych jako część pakietu środków ograniczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną dyrektywy EU ETS 2003/87/WE, jak również wszelkich późniejszych przepisów zmieniających oraz innych przepisów regulujących emisję gazów cieplarnianych, jest art. 192 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Powinien on pozostać podstawą prawną wszelkich nowych przepisów dotyczących wpływu lotnictwa na klimat, jako że głównym celem tych środków jest ochrona środowiska poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych.

- **Pomocniczość**

Dyrektywa w sprawie EU ETS jest obowiązującym instrumentem polityki UE. Zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, cele wniosku zmieniającego niniejszy instrument mogą zostać osiągnięte jedynie przez przepisy na poziomie UE.

Akt prawny UE jest potrzebny do właściwego stosowania mechanizmu CORSIA przez państwa członkowskie w odniesieniu do lotów objętych geograficznym zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, jak określono w załączniku I do tej dyrektywy, tj. do odlotów z portów lotniczych w EOG do innych portów lotniczych w EOG lub w państwach trzecich oraz przylotów do portów lotniczych EOG z państw trzecich.

Działanie na szczeblu UE, oraz, w miarę możliwości, na szczeblu światowym jest bardziej skuteczne niż działanie na szczeblu państw członkowskich, ze względu na transgraniczne skutki zmiany klimatu i w dużej mierze ponadnarodowy charakter lotnictwa. Działanie na szczeblu UE umożliwi najsukcesowniejszą realizację unijnych i międzynarodowych celów w zakresie klimatu oraz zapewni zharmonizowaną i właściwą implementację CORSIA w odniesieniu do UE.

- **Proporcjonalność**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia wyznaczonego celu Unii, jakim jest zmniejszenie w okresie 2021–2030 r. emisji gazów cieplarnianych w racjonalny pod względem kosztów sposób, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawiedliwości, integralności środowiskowej, właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz wdrożenia mechanizmu CORSIA.

Rada Europejska uzgodniła poziom ogólnogospodarczej i wewnątrzunijnej redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55 % poniżej poziomów z roku 1990. Niniejszy wniosek obejmuje znaczną część tej redukcji emisji gazów cieplarnianych i zmienia dyrektywę, aby osiągnąć ten cel.

- **Wybór instrumentu**

Cele niniejszego wniosku najlepiej zrealizować poprzez zmianę dyrektywy. Jest to najodpowiedniejszy instrument prawny, pozwalający wprowadzić zmiany do obowiązującej dyrektywy w sprawie EU ETS (dyrektywa 2003/87/WE). Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek osiągnięcia celów i wdrożenia środków do ich krajowych systemów prawa materialnego i procesowego. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby krajowe przepisy transponujące nie utrudniały innowacji i były neutralne pod względem technologicznym.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Art. 28b ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE wymaga od Komisji przedstawienia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania na temat CORSIA, analizującego jego założenia i ogólną integralność środowiskową globalnego środka rynkowego, w tym jego ogólne założenia w odniesieniu do celów wynikających z porozumienia paryskiego, poziom uczestnictwa, wykonalność, przejrzystość, kary za nieprzestrzeganie wymogów, procedury umożliwiające udział społeczeństwa, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację w zakresie emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady dotyczące

wykorzystania biopaliw. W związku z tym należy przedstawić wniosek w sprawie zmiany prawa Unii w celu odpowiedniego wdrożenia CORSIA.

Oprócz tego art. 28b ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE przewiduje, że w sprawozdaniu Komisji należy rozważyć, czy konieczny jest przegląd przepisów przyjętych na podstawie art. 28c ust. 2. Art. 28b ust. 3 dyrektywy EU ETS przewiduje, że sprawozdaniu Komisji będą towarzyszyć, „w stosownych przypadkach, wnioski w celu zmiany, usunięcia, rozszerzenia lub zastąpienia” odstępstw przewidzianych w art. 28a (ograniczającym zakres EU ETS do lotów wewnątrz EOG od 2017–23), które są „spójne z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r., z myślą o zachowaniu integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu”.

Sprawozdanie to zawarto w ocenie skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi i opiera się ono na opracowaniu „Ocena globalnego środka rynkowego ICAO (CORSIA) zgodnie z art. 28b i analiza przenoszenia kosztów na podstawie art. 3d dyrektywy EU ETS”⁷.

Art. 3d ust. 2 dyrektywy EU ETS zobowiązuje Komisję do zbadania zdolności sektora lotnictwa do przenoszenia kosztów związanych z emisją CO₂ na klientów sektora zarówno w ramach EU ETS jak i środka rynkowego opracowanego przez ICAO w porównaniu ze zdolnością przemysłu i sektora energetycznego, w celu sformułowania wniosku o zwiększenie odsetka przydziałów rozdzielanych w drodze sprzedaży aukcyjnej na podstawie przeglądu, o którym mowa w art. 28b ust. 2.

Sprawozdanie to zawarto w ocenie skutków przeglądu unijnego systemu handlu uprawnieniami i opiera się ono na opracowaniu „Ocena globalnego środka rynkowego ICAO (CORSIA) zgodnie z art. 28b i analiza przenoszenia kosztów na podstawie art. 3d dyrektywy EU ETS”.

• **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami w sprawie wstępnej oceny skutków przeprowadzono między 3 lipca 2020 r. a 28 sierpnia 2020 r. Łącznie 54 podmioty przekazały informacje zwrotne. Wśród respondentów państwa członkowskie UE poparły współistnienie EU ETS i CORSIA, a państwa spoza UE wyraziły zaniepokojenie pokrywaniem się EU ETS i CORSIA, częściowym wdrożeniem mechanizmu CORSIA, traktowaniem przewoźników spoza UE oraz wyłączością CORSIA. Jeżeli chodzi o warianty wdrożenia mechanizmu CORSIA, przeważająca większość organizacji pozarządowych opowiedziała się za pełnym zakresem EU ETS lub za utrzymaniem co najmniej obecnego zakresu lub pośrednich wariantów mieszanych. Poparły one również natychmiastową pełną sprzedaż aukcyjną.

Większość stowarzyszeń przedsiębiorców i przedsiębiorstw preferuje wariant CORSIA ONLY. Jeżeli chodzi o sprzedaż aukcyjną, większość stowarzyszeń przedsiębiorców i przedsiębiorstw opowiedziała się za utrzymaniem *status quo* lub powolną redukcją oraz wykorzystaniem dochodów dla przemysłu lotniczego. Obywatele UE, którzy udzielili odpowiedzi, opowiedzieli się za zwiększeniem ambicji klimatycznych w sektorze.

Między 1 października 2020 r. a 14 stycznia 2021 r. miały miejsce otwarte konsultacje publiczne z zainteresowanymi stronami, na które wpłynęło łącznie 81 odpowiedzi. W konsultacjach publicznych 91 % respondentów zgodziło się, że sektor lotnictwa powinien w większym stopniu przyczyniać się do działań w dziedzinie klimatu. 88 % respondentów uważa, że instrumenty rynkowe mogą skutecznie przeciwdziałać emisjom z lotnictwa, zgodnie z celami klimatycznymi. 82 % respondentów uczestniczących w konsultacjach

⁷ SWD [\[link do dodania w momencie przyjęcia\]](#)

publicznych zgodziło się, że środki rynkowe powinny być połączone z innymi instrumentami polityki, takimi jak wspieranie innowacyjnych technologii lotniczych, usprawnienia operacyjne, opodatkowanie oraz produkcja i stosowanie zrównoważonych paliw lotniczych.

Jeżeli chodzi o warianty wdrożenia CORSIA różne grupy zainteresowanych stron wyraziły różne opinie. Dla stowarzyszeń przedsiębiorców najbardziej preferowanymi wariantami były CORSIA ONLY i MIX z 33 % odpowiedzi dla każdego wariantu. Najmniej pożądanymi wariantami były pełen zakres prawny EU ETS oraz MIX BIS z 33 % odpowiedzi dla każdego wariantu. Spośród organów publicznych 30 % uznało CORSIA ONLY za najbardziej pożądaną wariant, a 40 % uznało CORSIA ONLY za najmniej preferowany wariant. Dla organizacji pozarządowych najbardziej pożądanym wariantem był pełen zakres prawny EU ETS z 89 % odpowiedzi, a CORSIA ONLY najmniej preferowanym wariantem z 44 % odpowiedzi.

Jeżeli chodzi o zwiększenie udziału sprzedaży aukcyjnej uprawnień do emisji lotniczych, większość zainteresowanych stron opowiedziało się za natychmiastowym rozpoczęciem stopniowego wycofywania, uznając utrzymanie *status quo* za najmniej preferowany wariant. Opinie respondentów, co do wariantów zwiększenia udziału sprzedaży aukcyjnej, były mocno zróżnicowane. 53 % stowarzyszeń przedsiębiorców opowiedziało się za utrzymaniem *status quo* i stwierdziło, że natychmiastowe rozpoczęcie stopniowego wycofywania jest wariantem najmniej pożądanym (74 %). 56 % organizacji pozarządowych opowiedziało się za natychmiastowym rozpoczęciem stopniowego wycofywania, a 63 % określiło *status quo*, jako wariant najmniej pożądaną. 60 % organów publicznych opowiedziało się za powolnym wycofywaniem bezpłatnych uprawnień.

Przeważająca większość zainteresowanych stron uznała, że zwiększenie sprzedaży aukcyjnej mogłoby zwiększyć koszty lotów, przy czym większość z nich zgodziła się również, że środek ten przyczyniłby się do łagodzenia zmiany klimatu.

• Ocena skutków

W ocenie skutków przeanalizowano różne warianty, dzięki którym przegląd EU ETS mógłby skutecznie i efektywnie pomóc w osiągnięciu zaktualizowanego celu w ramach szerszego pakietu politycznego „Gotowi na 55”. W ocenie skutków przeanalizowano różne warianty wdrażania CORSIA za pośrednictwem EU ETS oraz zwiększenia udziału sprzedaży aukcyjnej.

Warianty wdrażania CORSIA różnią się pod względem utrzymania, zmniejszenia lub zwiększenia obecnego zakresu stosowania EU ETS. Porównanie wariantów pokazuje, że chociaż zachęty cenowe w ramach ETS są znacznie bardziej atrakcyjne niż cena kwalifikujących się jednostek kompensacji emisji CORSIA, to ze względu na ograniczony zasięg geograficzny EU ETS ogólny wpływ na środowisko na poziomie globalnym wszystkich wariantów strategicznych jest ograniczony. Istnieją jednak znaczne różnice między wariantami pod względem wkładu w unijny cel redukcji emisji. Różnice są również duże pod względem przychodów wynikających z różnych kombinacji wariantów strategicznych, gdyż z założenia model funkcjonowania CORSIA nie generuje żadnych dochodów publicznych pochodzących od przewoźników lotniczych. Preferowanym wariantem jest utrzymanie obecnego zakresu EU ETS (loty wewnątrz EOG, w tym odloty do Szwajcarii i do Zjednoczonego Królestwa) i wprowadzenie odpowiednich przepisów dotyczących CORSIA w odniesieniu do lotów, które obecnie nie są objęte EU ETS (loty do i z państw trzecich oraz loty przewoźników lotniczych z siedzibą w UE między dwoma państwami trzecimi).

Warianty zwiększenia udziału sprzedaży przydziałów uprawnień na aukcji różnią się pod względem tempa tego zwiększenia. Porównanie analizowanych wariantów zdecydowanie przemawia za przejściem na pełną sprzedaż aukcyjną od daty wejścia w życie zmienionych przepisów. Bezpłatne przydziały wprowadzono w szczególności w celu przeciwdziałania potencjalnym niekorzystnym skutkom dla konkurencyjności i ucieczce emisji, niemniej stanowią one odstępstwo od zasady „zanieczyszczający płaci”. Analiza wskazuje na niskie ryzyko ucieczki emisji przy zwiększaniu sprzedaży aukcyjnej. Przejście na pełną sprzedaż aukcyjną uprawnień oznacza stabilizację pułapu dla lotnictwa na obecnym poziomie, gdyż sprzedaż aukcyjna dotyczy obecnie stałego odsetka przydziału bezpłatnych uprawnień. Pozwoliłoby to utrzymać obecny poziom integralności środowiskowej pułapu emisji dla lotnictwa i pułap ten podlegałby współczynnikowi liniowemu redukcji, jak postulują już teraz współprawodawcy i tak jak ma to miejsce w przypadku wszystkich pozostałych operatorów w ramach EU ETS. Zniesienie przydzielania bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS wzmocniłoby jego integralność środowiskową. Preferowanym wariantem jest zwiększenie udziału sprzedaży aukcyjnej uprawnień, począwszy od wejścia w życie zmiany aktu.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. W szczególności przyczynia się on do osiągnięcia celu dotyczącego wysokiego poziomu ochrony środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

W ramach istniejącego ETS większość dochodów ze sprzedaży aukcyjnej przypada państwom członkowskim, w związku z czym wpływ na budżety krajowe jest pozytywny. Dostosowania ram budżetowych UE zostaną przedstawione przez Komisję jako część przyszłego pakietu zasobów własnych, obejmującego wniosek w sprawie zmiany wieloletnich ram finansowych.

Jeżeli chodzi o obecny zasięg EU ETS, nie ma dodatkowych skutków administracyjnych dla administracji krajowych. Dzięki wykorzystaniu tej samej infrastruktury skutki wdrożenia mechanizmu CORSIA powinny być ograniczone.

Decyzje dotyczące rozwoju technologii informacyjnej i zamówień publicznych będą podlegały zatwierdzeniu przez Radę Komisji Europejskiej ds. Technologii Informacyjnej i Cyberbezpieczeństwa.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Zmienia się art. 3c ust. 1–3 w celu konsolidacji łącznej liczby przydziałów emisji dla lotnictwa na poziomie przydziału/sprzedaży aukcyjnej w odniesieniu do lotów wewnątrz europejskich i odlotów z portów lotniczych EOG do Szwajcarii i Zjednoczonego Królestwa. Przydział na 2024 r. będzie oparty na łącznej liczbie przydziałów dla aktywnych operatorów statków powietrznych w 2023 r., zmniejszonej o współczynnik liniowy redukcji, jak określono w dyrektywie w sprawie ETS. Przydział zostanie zwiększony o poziom alokacji, jaki zostałby zastosowany, gdyby trasy między regionami najbardziej oddalonymi oraz z państwami innymi niż państwo członkowskie, w którym znajduje się dany region najbardziej oddalony, były w 2023 r. objęte systemem ETS. Czasowe odstępstwo od

obowiązków w ramach EU ETS w odniesieniu do tych tras wygasa w dniu 31 grudnia 2023 r. Podwyższony pułap zostaje zmniejszony o współczynnik liniowy redukcji, jak określono w dyrektywie w sprawie ETS.

Proponuje się ograniczone czasowo odstępstwo od EU ETS w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów między lotniskami znajdującymi się w najbardziej oddalonych regionach państwa członkowskiego a lotniskami znajdującymi się w tym samym państwie członkowskim.

Zastępuje się art. 3d ust. 1, aby ustanowić zwiększony udział sprzedaży aukcyjnej uprawnień do emisji dla lotnictwa, począwszy od roku następującego po wejściu w życie zmiany. Zmiana dotyczy okresu przejściowego do czasu przejścia na pełną sprzedaż aukcyjną uprawnień od 2027 r.

Uchyła się art. 3d ust. 2, jako nieaktualny.

Zmienia się art. 3d ust. 3 zdanie pierwsze w celu uwzględnienia, że na potrzeby uzupełnienia dyrektywy w odniesieniu do szczegółowych ustaleń dotyczących sprzedaży aukcyjnej uprawnień do emisji lotniczych przez państwa członkowskie mają zostać przyjęte akty delegowane, które powinny obejmować sposoby przekazywania części dochodów do budżetu Unii.

Zmienia się art. 3d ust. 4, aby odzwierciedlić bardziej zdecydowane zalecenie, by państwa członkowskie wykorzystywały dochody ze sprzedaży aukcyjnej w ramach ETS w celu przeciwdziałania zmianie klimatu i by część tych dochodów została przypisana do budżetu Unii na mocy decyzji (UE, Euratom) 2020/2053 w sprawie systemu zasobów własnych.

Uchyła się art. 3e i 3f, gdyż zasady przydziału bezpłatnych uprawnień operatorom statków powietrznych po przejściu na pełną sprzedaż aukcyjną uprawnień nie są już potrzebne.

Zastępuje się art. 11a ust. 1–4, aby przewidzieć wykorzystywanie przez przewoźników lotniczych z siedzibą w UE odpowiednich międzynarodowych jednostek emisji na potrzeby zapewnienia zgodności lotów do lub z państw trzecich, które stosują mechanizm CORSIA. Aby zagwarantować, że wdrażanie CORSIA UE służy realizacji celów porozumienia paryskiego i zachęca do szerokiego udziału w CORSIA, potrzeba spełnić następujące warunki: zgodność jednostek emisji pochodzących z uczestniczących w CORSIA państw będących stronami porozumienia paryskiego i unikanie podwójnego naliczania jednostek emisji.

W art. 11a dodaje się nowy ust. 8, uprawniający Komisję do przyjęcia aktu wykonawczego określającego, które jednostki emisji Rada ICAO uznała za akceptowalne na potrzeby zgodności CORSIA.

W art. 12 dodaje się nowy ust. 6 o wprowadzeniu CORSIA dla przedsiębiorstw z UE w odniesieniu do lotów do i z Europejskiego Obszaru Gospodarczego, Szwajcarii i Zjednoczonego Królestwa i poza nimi. Obowiązki przewoźników lotniczych w zakresie umarzania w odniesieniu do tych lotów zmniejsza się z całkowitej ilości emisji do ich udziału we wspólnych emisjach lotniczych wg scenariusza bazowego CORSIA.

W art. 25a dodaje się nowe ust. 3–9.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania i aktualizacji aktów wykonawczych zawierających wykaz państw (innych niż EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo), które na potrzeby prawa UE uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA.

Weryfikacja zgodności z CORSIA przewoźników lotniczych z siedzibą poza UE ma leżeć w wyłącznej gestii kraju pochodzenia danego przewoźnika lotniczego. Wdrożenie CORSIA w odniesieniu do lotów pozaeuropejskich oznacza zatem zwolnienie pozaeuropejskich przewoźników lotniczych z obowiązków EU ETS w odniesieniu do lotów między Europą a państwami trzecimi wdrażającymi CORSIA.

Aby zapewnić równe traktowanie na trasach, loty do i z krajów, które nie wdrażają CORSIA, będą zwolnione z obowiązków wynikających z EU ETS lub CORSIA.

Loty do i z krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich, które nie wdrażają CORSIA, będą zwolnione z obowiązków EU ETS lub CORSIA, bez określania daty wygaśnięcia zwolnienia.

Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia aktu wykonawczego zwalniającego przewoźników lotniczych z siedzibą w Unii z wymogów umarzania w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów w przypadkach, gdy dochodzi do znacznego zakłócenia konkurencji ze szkodą dla przewoźników lotniczych z siedzibą w Unii w wyniku mniej rygorystycznego stosowania lub egzekwowania CORSIA w państwie trzecim. Zakłócenie konkurencji może być spowodowane mniej rygorystycznym podejściem do kwalifikowalnych jednostek kompensacji emisji lub przepisami dotyczącymi podwójnego naliczania.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiednio wdrażająca globalny środek rynkowy

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 ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³ ustanowiono system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii w celu wspierania redukcji emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów oraz skuteczny gospodarczo. Działalność lotnicza została włączona do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE⁴.
- (2) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”)⁵. Strony porozumienia paryskiego zgodziły się utrzymać wzrost średniej temperatury na świecie znacznie poniżej 2 °C ponad poziom sprzed epoki przemysłowej, i kontynuować starania o ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej. Aby osiągnąć cele porozumienia paryskiego, potrzeba by do zmniejszenia emisji przyczyniły się wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe.

¹ Dz.U. C z, s. .

² Dz.U. C z, s. .

³ 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).

⁴ 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).

⁵ Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

- (3) W dniu 27 czerwca 2018 r. na dziesiątym posiedzeniu swojej 214. sesji Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjęła pierwsze wydanie Międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) (tom IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej). Unia i jej państwa członkowskie nadal wspierają system CORSIA i zobowiązały się do jego wdrożenia od początku fazy pilotażowej 2021–2023⁶.
- (4) Zgodnie z decyzją Rady (UE) 2018/2027⁷ państwa członkowskie powiadomiły sekretariat ICAO o różnicach między CORSIA a EU ETS. Celem było zachowanie dorobku prawnego Unii i przyszłej przestrzeni politycznej, a także poziomu ambicji UE w dziedzinie klimatu i wyłącznej roli Parlamentu Europejskiego i Rady w decydowaniu o treści przepisów Unii. W następstwie przyjęcia tej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE należy zaktualizować powiadomienia dla Sekretariatu ICAO o różnicach między CORSIA i EU ETS, aby uwzględnić zmiany wprowadzone do prawa Unii.
- (5) Stawianie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem i dążenie do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego to centralne elementy przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.⁸ komunikatu pt. „Europejski Zielony Ład”.
- (6) W zaktualizowanych, ustalonych na szczeblu krajowym zobowiązaniach redukcyjnych Unii i jej państw członkowskich przedłożonych Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.⁹ Unia zobowiązała się do zmniejszenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce o co najmniej 55 % poniżej poziomu z 1990 r.
- (7) Unia zapisała cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. w prawodawstwie, a mianowicie w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119¹⁰. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążące unijne zobowiązanie do redukcji emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.
- (8) Celem niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE jest wdrożenie w lotnictwie zobowiązań Unii wynikających z porozumienia paryskiego i ram regulacyjnych służących osiągnięciu wiążącego unijnego celu w zakresie klimatu na 2030 r.

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ COM(2019) 640 final.

⁹

https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. ustanawiające ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

dotyczącego ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., określonego w rozporządzeniu (UE) 2021/...

- (9) Lotnictwo powinno przyczyniać się do wysiłków niezbędnych do osiągnięcia unijnego celu w zakresie klimatu na 2030 r. W związku z tym łączną liczbę przydziałów dla lotnictwa należy skonsolidować i zastosować do niej współczynnik liniowy redukcji.
- (10) Osiągnięcie zwiększonego poziomu ambicji w dziedzinie klimatu będzie wymagało ukierunkowania możliwie jak największych zasobów na transformację klimatyczną. W wyniku tego, dochody ze sprzedaży aukcyjnej, które nie są przypisane do budżetu Unii, należy wykorzystywać do celów związanych z klimatem.
- (11) Zgodnie z art. 28b ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE Unia ocenia system CORSIA ICAO i wdraża go w stosownych przypadkach oraz w sposób spójny z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji w całej gospodarce do 2030 r.
- (12) Łączną liczbę przydziałów emisji dla lotnictwa należy skonsolidować na poziomie przydziału dla odlotów z lotnisk w EOG na lotniska w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie. Przydział na 2024 r. powinien być oparty na łącznej liczbie przydziałów dla aktywnych operatorów statków powietrznych w roku 2023, zmniejszonej o współczynnik liniowy redukcji, jak określono w art. 9 dyrektywy 2003/87/WE. Poziom przydziałów należy zwiększyć, aby uwzględnić trasy nieobjęte systemem EU ETS w 2023 r., ale objęte nim począwszy od 2024 r.
- (13) Zwiększenie sprzedaży aukcyjnej uprawnień powinno być regułą przy rozdzielaniu przydziałów w sektorze lotnictwa począwszy od wejścia w życie niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE, z uwzględnieniem zdolności tego sektora do obciążania konsumentów zwiększonymi kosztami emisji CO₂.
- (14) Dyrektywę 2003/87/WE należy również zmienić w odniesieniu do akceptowanych jednostek emisji, aby uwzględnić kryteria kwalifikowalności jednostek emisji, przyjęte przez ICAO na jej 216. posiedzeniu w marcu 2019 r., jako zasadniczy element CORSIA. Przewoźnicy lotniczy z siedzibą w Unii powinni mieć możliwość wykorzystywania międzynarodowych jednostek emisji w celu zapewnienia zgodności lotów do lub z państw trzecich, które uznaje się za uczestniczące w CORSIA. Aby wdrażanie CORSIA przez Unię stanowiło wsparcie celów 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.
- (15) Aby zagwarantować jednakowe warunki wykorzystywania międzynarodowych jednostek emisji zgodnie z art. 11a dyrektywy 2003/87/WE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia wykazu jednostek emisji, które ICAO uznała za akceptowalne na potrzeby zgodności z CORSIA, i które spełniają powyższe warunki. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹¹.
- (16) Aby zapewnić wprowadzenie ustaleń niezbędnych do wydawania przez uczestniczące strony zezwoleń, terminowe dostosowania w zakresie zgłaszania antropogenicznych emisji gazów cieplarnianych według ich źródeł i usuwania przez pochłaniacze,

¹¹ 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).

objętych ustalonymi na poziomie krajowym wkładami uczestniczących stron oraz uniknąć podwójnego naliczania 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹².

- (17) Przy wdrażaniu CORSIA w odniesieniu do lotów innych niż loty z lotnisk w EOG na lotniska w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie, należy zmniejszyć obowiązki w zakresie umarzania dotyczące obsługujących te loty przewoźników lotniczych z siedzibą w Unii. Obowiązki przewoźników lotniczych w zakresie umarzania w odniesieniu do tych lotów powinny zostać zmniejszone jedynie do ich udziału w zbiorowych emisjach z lotnictwa międzynarodowego w 2019 r., w odniesieniu do emisji w latach 2021–23, i do poziomu przekraczającego ich udział w zbiorowych emisjach w latach 2019–20 w kolejnych latach stosowania CORSIA.
- (18) Aby zagwarantować jednakowe warunki sporządzania wykazów państw, które na potrzeby dyrektywy 2003/87/WE zgodnie z art. 25a ust. 3 tej dyrektywy uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania i aktualizacji wykazu państw innych niż EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które na potrzeby prawa Unii uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.
- (19) Jako że wdrażanie CORSIA w odniesieniu do przewoźników lotniczych z siedzibą poza Unią ma należeć wyłącznie do krajów pochodzenia tych operatorów statków powietrznych, wdrażanie CORSIA w odniesieniu do lotów innych niż loty z lotnisk w EOG na lotniska w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie oznacza zwolnienie operatorów statków powietrznych z siedzibą poza Unią z obowiązków EU ETS w odniesieniu do tych lotów.
- (20) Aby zapewnić równe traktowanie na trasach, loty do i z krajów, które nie wdrażają CORSIA, powinny być zwolnione z wynikających z CORSIA obowiązków. Aby zachęcić do pełnego wdrożenia mechanizmu CORSIA począwszy od 2027 r., wyłączenie powinno mieć zastosowanie tylko do emisji sprzed dnia 31 grudnia 2026 r.
- (21) Loty do i z krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich, zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, które nie wdrażają CORSIA, innych niż państwa, których PKB na mieszkańca jest równy unijnej średniej lub ją przekracza, powinny być zwolnione z obowiązków w ramach EU ETS lub CORSIA bez daty wygaśnięcia zwolnienia.
- (22) Aby zagwarantować jednolite warunki zwalniania operatorów statków powietrznych z wymogów umarzania określonych w art. 12 ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do emisji generowanych w związku z lotami do i z państw stosujących CORSIA w prawie krajowym w sposób mniej rygorystyczny lub nieegzekwujących przepisów CORSIA w jednakowy sposób wobec wszystkich operatorów statków powietrznych zgodnie z art. 25a ust. 7 tej dyrektywy, Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze do zwolnienia przewoźników lotniczych z siedzibą w Unii z wymogów umarzania w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z państw

¹² 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).

gdzie dochodzi do znacznego zakłócenia konkurencji ze szkodą dla przewoźników lotniczych z siedzibą w Unii w wyniku mniej rygorystycznego stosowania lub egzekwowania CORSIA w państwie trzecim. Zakłócenie konkurencji może być spowodowane mniej rygorystycznym podejściem do kwalifikowalnych jednostek kompensacji emisji lub przepisami dotyczącymi podwójnego naliczania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.

- (23) Aby zagwarantować równe warunki działania na trasach między dwoma różnymi państwami stosującymi CORSIA w przypadku gdy państwa te zezwalają operatorom statków powietrznych na stosowanie jednostek innych niż wymienione w wykazie przyjętym na podstawie art. 11a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, na podstawie art. 25a ust. 8 tej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do dopuszczenia stosowania przez operatorów statków powietrznych z siedzibą w danym państwie członkowskim jednostek dodatkowych w stosunku do wykazu przyjętego zgodnie z art. 11a ust. 8 lub nieobjęcia ich warunkami określonymi w art. 11a ust. 2 i 3. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.
- (24) Aby zapewnić równe warunki działania na trasach między dwoma państwami trzecimi wdrażającymi CORSIA, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu w odniesieniu do akceptowania innych jednostek emisji dla tych tras. 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 prawa¹³. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział w przygotowaniu aktów delegowanych na równych zasadach, 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.
- (25) Szczególną uwagę należy zwrócić na promowanie dostępności najbardziej oddalonych regionów Unii. Należy zatem zaproponować odstępstwo od EU ETS w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów między lotniskiem znajdującym się w najbardziej oddalonym regionie państwa członkowskiego a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim.
- (26) 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 UE potrzebne wysiłki w zakresie badań naukowych i innowacji wspierane są między innymi za pośrednictwem programu ramowego „Horyzont Europa”, który dysponuje znacznymi środkami finansowymi i nowymi instrumentami.
- (27) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki

¹³ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

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 określoną w tym artykule zasadą proporcjonalności, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(28) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/87/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

1) w art. 3c wprowadza się następujące zmiany:

a) uchyla się ust. 2,

b) dodaje się ust. 5, 6 i 7 w brzmieniu:

„5. Komisja określa łączną liczbę przydziałów, które mają zostać przyznane w odniesieniu do operatorów statków powietrznych na rok 2024 na podstawie łącznego przydziału uprawnień w odniesieniu do operatorów statków powietrznych, którzy w 2023 r. wykonywali działalność lotniczą objętą załącznikiem I, zmniejszonego o współczynnik liniowy redukcji określony w art. 9, i publikuje tę liczbę, jak również ilość bezpłatnych przydziałów, które zostałyby przydzielone w 2024 r., gdyby zasady bezpłatnego przydzielania nie zostały zaktualizowane.

6. W odniesieniu do lotów z lotnisk w EOG na lotniska w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie, które w 2023 r. nie byłyby objęte EU ETS, łączną liczbę przydziałów, które mają zostać przydzielone przewoźnikom lotniczym, w tym z przydziału bezpłatnych uprawnień i sprzedaży aukcyjnej, zwiększa się do poziomu przydziałów, które otrzymaliby, gdyby byli objęci EU ETS w tym roku, zmniejszonego o współczynnik liniowy redukcji określony w art. 9.

7. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 2a, art. 14 ust. 3 i art. 16 państwa członkowskie uznają wymogi określone w tych przepisach za spełnione i nie podejmują działań przeciwko przewoźnikom lotniczym w odniesieniu do wygenerowanych do 2030 r. emisji pochodzących z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego i lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim poza tym regionem najbardziej oddalonym.”;

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

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W 2024 r. 25 % liczby przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie i podane do wiadomości publicznej zgodnie z art. 3c, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.”;

b) dodaje się ust. 1a, 1b, 1c i 1d w brzmieniu:

„1a. W 2025 r. 50 % liczby przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie w tym roku, obliczonej na podstawie publikacji zgodnie z art. 3c, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

1b. W 2026 r. 75 % liczby przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie w tym roku, obliczonej na podstawie publikacji zgodnie z art. 3c, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

1c. Od dnia 1 stycznia 2027 r. łączną liczbę przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie w tym roku, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

1d. Przydziały przydzielane bezpłatnie rozdziela się między operatorów statków powietrznych proporcjonalnie do ich udziału w zweryfikowanych emisjach z działalności lotniczej zgłoszonych w 2023 r. W obliczeniach tych uwzględnia się również zweryfikowane emisje z działalności lotniczej zgłoszone w odniesieniu do lotów, które są objęte EU ETS dopiero od dnia 1 stycznia 2023 r.”;

c) uchyla się ust. 2,

d) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do szczegółowych ustaleń dotyczących sprzedaży aukcyjnej przez państwa członkowskie uprawnień do emisji lotniczych zgodnie z ust. 1, 1a, 1b, 1c i 1d niniejszego artykułu, w tym warunków przekazywania części dochodów z tej sprzedaży aukcyjnej do budżetu ogólnego Unii.

e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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 ust. 3 Traktatu i zapisanych w budżecie ogólnym Unii. Państwa członkowskie wykorzystują dochody uzyskane z rozdzielania przydziałów w drodze sprzedaży aukcyjnej zgodnie z art. 10 ust. 3.”;

3) uchyla się art. 3e oraz 3f;

4) art. 6 ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) zobowiązanie do umorzenia uprawnień równych emisji z instalacji ogółem w każdym roku kalendarzowym, jak zweryfikowano zgodnie z art. 15, w ciągu czterech miesięcy po zakończeniu tego roku.”;

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

a) ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 niniejszego artykułu operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, mogą wykorzystywać następujące jednostki emisji w celu wypełnienia zobowiązań wynikających z art. 12 w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z państw wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3:

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 zostało wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, jako uczestniczące w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Warunek ten nie ma zastosowania do emisji przed 2027 r. ani do krajów najsłabiej 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 uzgodnienia 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 bardziej szczegółowe wymogi dotyczące ustaleń, o których mowa w akapicie pierwszym, które mogą obejmować wymogi dotyczące sprawozdawczości i rejestrów, oraz wykaz państw lub programów, które te ustalenia stosują. Ustalenia uwzględniają elastyczność przyznaną krajom najsłabiej rozwiniętym i małym rozwijającym się państwom wyspiarskim. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

c) uchyla się ust. 4,

d) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Komisja przyjmuje akt wykonawczy zawierający wykaz jednostek, które Rada ICAO uznała za kwalifikowalne i które spełniają warunki określone w ust. 2 i 3. Komisja na bieżąco odpowiednio zmienia ten wykaz. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 a ust. 2.”;

6) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zgodnie z metodą określoną w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 7, państwa członkowskie obliczają każdego roku kompensacje za poprzedni rok kalendarzowy w rozumieniu międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania ICAO dotyczących mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego, inne niż te, które mają zastosowanie do lotów z lotnisk w EOG na lotniska w EOG, Szwajcarii lub Zjednoczonym Królestwie, i do dnia 30 listopada każdego roku informują operatorów statków powietrznych, którzy spełniają wszystkie poniższe wymogi, o poziomie kompensacji:

a) operator statku powietrznego posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub jest zarejestrowany w państwie

członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego;

- b) wytwarzają rocznie emisje CO₂ przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg w trakcie lotów objętych zakresem załącznika I, innych niż te, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim (w tym w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego), od dnia 1 stycznia 2019 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.”;

- b) dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 23, na potrzeby uzupełnienia dyrektywy poprzez określenie metody obliczania zobowiązań operatorów statków powietrznych w zakresie umarzania.

8. W odniesieniu do lotów do i z państw wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 oraz między tymi państwami, operatorzy statków powietrznych posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, umarzają jednostki, o których mowa w art. 11a, jedynie w odniesieniu do ilości notyfikowanej przez to państwo członkowskie w odniesieniu do danego roku kalendarzowego. Umarzanie ma miejsce do dnia 31 stycznia 2025 r. w odniesieniu do emisji w okresie 2021–2023, do dnia 31 stycznia 2028 r. w odniesieniu do emisji w okresie 2024–2026, do dnia 31 stycznia 2031 r. w odniesieniu do emisji w okresie 2027–2029, do dnia 31 stycznia 2034 r. w odniesieniu do emisji w okresie 2030–2032 i do dnia 31 stycznia 2037 r. w odniesieniu do emisji w okresie 2033–2035.”;

- 7) art. 18a 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 działalność lotniczą wymienioną w załączniku I.”;

- 8) w art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3d ust. 3, art. 10 ust. 4, art. 10a ust. 1 i 8, art. 10b ust. 5, art. 12 ust. 7 akapit trzeci, art. 19 ust. 3, art. 22, art. 24 ust. 3, art. 24a ust. 1, art. 25a ust. 1 i art. 28c powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 8 kwietnia 2018 r.

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 3d ust. 3, art. 10 ust. 4, art. 10a ust. 1 i 8, art. 10b ust. 5, art. 12 ust. 7 akapit trzeci, art. 19 ust. 3, art. 22, art. 24

ust. 3, art. 24a ust. 1, art. 25a ust. 1 i art. 28c, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3d ust. 3, art. 10 ust. 4, art. 10a ust. 1 i 8, art. 10b ust. 5, art. 12 ust. 6 akapit trzeci, art. 19 ust. 3, art. 22, art. 24 ust. 3, art. 24a ust. 1, art. 25a ust. 1 i art. 28c wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeżeli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

9) w art. 25a dodaje się ust. 3–9 w brzmieniu:

„3. Komisja przyjmuje akt wykonawczy zawierający wykaz państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za stosujące CORSIA do celów niniejszej dyrektywy, z poziomem bazowym z roku 2019 na lata 2021–2023 i poziomem bazowym z 2019–2020 na każdy kolejny rok. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 a ust. 2.

4. Operatorzy statków powietrznych, posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo lub zarejestrowani w państwie wymienionym w tym akcie nie są zobowiązani do umarzania jednostek w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do lub z państw wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3.

5. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do umarzania jednostek w odniesieniu do emisji wygenerowanych do dnia 31 grudnia 2026 r. i pochodzących z lotów między EOG a państwami, które nie są wymienione w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3, innych niż loty do Szwajcarii i Zjednoczonego Królestwa.

6. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do umarzania jednostek 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 na podstawie ust. 3.

7. W przypadku gdy Komisja ustali, że dochodzi do znacznego zakłócenia konkurencji ze szkodą dla operatorów statków powietrznych, posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowanych w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych zwalniających tych operatorów statków powietrznych z wymogów umarzania w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z tych krajów, jak określono w art. 12 ust. 8. Zakłócenie konkurencji może być spowodowane stosowaniem przez państwo trzecie CORSIA w prawie krajowym w sposób mniej rygorystyczny lub

brakiem egzekwowania przepisów CORSIA w jednakowy sposób wobec wszystkich operatorów statków powietrznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.

8. W przypadku gdy operator statków powietrznych, posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub zarejestrowany w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, wykonuje loty między dwoma różnymi państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3, w tym loty między Szwajcarią, Zjednoczonym Królestwem a państwami wymienionymi w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3, i państwa te zezwalają operatorom statków powietrznych na stosowanie jednostek innych niż wymienione w wykazie przyjętym na podstawie art. 11a ust. 8, należy powierzyć Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów wykonawczych zezwalających tym operatorom statków powietrznych na stosowanie jednostek dodatkowych w stosunku do tego wykazu 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) W tabeli w załączniku I w rubryce „Działalność” po akapicie pierwszym pozycji „Lotnictwo” dodaje się tekst w brzmieniu:

„Loty między lotniskami położonymi w dwóch różnych państwach wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3 przez operatorów statków powietrznych, którzy spełniają wszystkie następujące warunki:

- a) operator statku powietrznego posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie lub jest zarejestrowany w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego;
- b) wytwarzają rocznie emisje CO₂ przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg w trakcie lotów objętych zakresem załącznika I, innych niż te, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim (w tym w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego), od dnia 1 stycznia 2019 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.”;

Artykuł 2

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 tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*