

Bruksela, 30 czerwca 2022 r.
(OR. fr, en)

10798/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0207(COD)

CLIMA 339
ENV 695
AVIATION 151
MI 524
IND 269
ENER 348
CODEC 1050

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	10509/22 ADD 2
Nr dok. Kom.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Dotyczy:	Pakiet „Gotowi na 55” Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiednio wdrażającej globalny środek rynkowy – Podejście ogólne

W celach informacyjnych delegacje otrzymują w załączeniu tekst wyżej wymienionego wniosku w wersji, co do której Rada ds. Środowiska wypracowała podejście ogólne na 3887. posiedzeniu w dniach 28 i 29 czerwca 2022 r.

Zmiany w stosunku do poprzedniej wersji tekstu (dok. 10509/22 ADD 2), wynikające z dyskusji na forum Rady, zaznaczono **pogrubieniem i podkreśleniem**. Poprzednie zmiany wprowadzone do wniosku Komisji zostały podkreślone. Miejsca, w których tekst usunięto, oznaczono symbolem [...].

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,

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

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. na podstawie 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, wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe, muszą przyczynić się do zmniejszenia emisji.
- (3) W dniu 27 czerwca 2018 r. na dziesiątym posiedzeniu swojej 214. sesji Rada Organizacji 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 CORSIA i zobowiązały się do jego wdrożenia od początku fazy pilotażowej 2021–2023⁶.

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).

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).

- (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 Unii w dziedzinie klimatu i wyłącznej roli Parlamentu Europejskiego i Rady w decydowaniu o treści przepisów Unii. W następstwie przyjęcia niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE 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 prawa Unii.
- (5) Stawianie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem i realizacja celów porozumienia paryskiego to centralne elementy przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r. komunikatu pt. „Europejski Zielony Ład”⁸.
- (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 redukcji emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce do 2030 r. o co najmniej 55 % poniżej poziomów 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 gazów cieplarnianych netto (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do 2030 r. o co najmniej 55 % poniżej poziomów z 1990 r.

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. 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).

- (8) Celem niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE jest wdrożenie w lotnictwie zobowiązań Unii wynikających z porozumienia paryskiego i wdrożenie w lotnictwie ram regulacyjnych służących osiągnięciu wiążącego unijnego celu w zakresie klimatu na 2030 r. dotyczącego redukcji emisji gazów cieplarnianych netto w Unii do 2030 r. o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., określonego w rozporządzeniu (UE) 2021/...
- (9) Lotnictwo powinno brać udział w wysiłku redukcyjnym niezbędny 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 rezultacie wszystkie 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 lotów rozpoczynających się na lotniskach w EOG i kończących się na lotniskach w EOG, Szwajcarii lub w Zjednoczonym Królestwie. Przydział na 2024 r. powinien być oparty na łącznej liczbie przydziałów dla aktywnych operatorów statków powietrznych w 2023 r., zmniejszonej o współczynnik liniowy redukcji, jak określono w art. 9 dyrektywy 2003/87/WE. Poziom przydziałów należy zwiększyć, aby uwzględnić trasy nieobjęte EU ETS w 2023 r., ale objęte nim począwszy od 2024 r.
- (13) Zwiększenie sprzedaży aukcyjnej powinno być regułą przy rozdzielaniu przydziałów w sektorze lotnictwa począwszy od roku następującego po roku wejścia w życie niniejszej zmiany do dyrektywy 2003/87/WE, z uwzględnieniem zdolności tego sektora do przenoszenia zwiększonych kosztów emisji CO₂. Należy wdrożyć stopniowe wycofywanie rozdzielania bezpłatnych przydziałów od 2024 r. do 2026 r., a od 2027 r. przejść na pełną sprzedaż aukcyjną.

(13a) Przejście od stosowania paliw kopalnych do zwiększonego stosowania zrównoważonych paliw lotniczych odegrałoby pewną rolę w obniżaniu emisyjności transportu lotniczego. Jednak z uwagi na wysoki poziom konkurencji między operatorami statków powietrznych, rozwijający się unijny rynek zrównoważonych paliw lotniczych oraz istotną różnicę cenową między lotniczym paliwem kopalnym a paliwami alternatywnymi, przejście to należy wspierać za pomocą połączenia polityk po stronie podaży takiego jak [rozporządzenie „ReFuelEU Aviation”], a po stronie popytu – za pomocą zachęt dla prekursorów tego przejścia polegających na udzielaniu stosownego przejściowego wsparcia w celu zniwelowania tych różnic cenowych. Dlatego też w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. przydziały należy przyznawać w sposób podobny do sposobu przyznawania kontraktów na transakcje różnicowe, aby pokryć część pozostającej różnicy cenowej między lotniczym paliwem kopalnym a paliwami alternatywnymi określonymi w art. 4 ust. 1 [rozporządzenia „ReFuelEU Aviation”]. Przydziały te powinny uwzględniać opłatę emisyjną poprzez promowanie zwiększonego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych proporcjonalnie do ilości wykorzystanego paliwa zgłoszonej na mocy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066. W tym celu od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. należy zarezerwować maksymalnie 20 mln przydziałów. Przydziały te powinny pochodzić z puli wszystkich przydziałów dostępnych dla lotnictwa i być wykorzystywane wyłącznie na loty objęte EU ETS oraz w sposób niedyskryminacyjny.

(13b) Podczas gdy EU ETS ma zastosowanie do lotów od 2012 r., pakiet „Gotowi na 55” zawiera dodatkowe środki, które wraz z EU ETS mogą mieć skumulowany wpływ na sektor. W celu zachowania konektywności w transporcie lotniczym w odniesieniu do lotów obsługujących regiony wyspiarskie lub małe porty lotnicze, przewidziany w niniejszej dyrektywie mechanizm niwelowania pozostającej różnicy cenowej między lotniczym paliwem konwencjonalnym a paliwami dla niego alternatywnymi powinien ograniczać negatywny wpływ na konektywność w transporcie lotniczym oraz ograniczać ucieczkę emisji. Do 2028 r. Komisja powinna złożyć sprawozdanie na temat ewentualnych skutków dla konektywności.

- (14) Dyrektywę 2003/87/WE należy również zmienić w odniesieniu do jednostek akceptowalnych do celów zgodności, aby uwzględnić kryteria kwalifikowalności jednostek, przyjęte przez Radę ICAO na jej 216. posiedzeniu w marcu 2019 r., jako jeden z zasadniczych elementów CORSIA. Przewoźnicy lotniczy z siedzibą w Unii powinni mieć możliwość wykorzystywania [...] jednostek 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 CORSIA, [...] jednostki powinny pochodzić od państw, które są stronami porozumienia paryskiego i uczestniczą w CORSIA, i należy unikać ich podwójnego naliczania.
- (15) Aby zapewnić jednolite warunki wykorzystywania [...] jednostek zgodnie z art. 11a dyrektywy 2003/87/WE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia wykazu [...] jednostek, których wykorzystanie do celów zgodności z CORSIA Rada ICAO uznała za akceptowalne i które spełniają powyższe warunki kwalifikowalności. 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, objętych ustalonymi na poziomie krajowym wkładami uczestniczących stron, oraz aby uniknąć podwójnego naliczania i wzrostu netto emisji globalnych, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia szczegółowych wymogów w odniesieniu do takich ustaleń. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹².

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).

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).

- (17) [...] Obliczenia wymogów kompensacji CORSIA dla operatorów statków powietrznych [...] z siedzibą w Unii należy dokonywać zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego, z uwzględnieniem niestosowania CORSIA do lotów [...] rozpoczynających się na lotniskach w EOG i kończących się na lotniskach w EOG, Szwajcarii lub w Zjednoczonym Królestwie [...], na podstawie zasady „clean cut”. Należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia metody obliczania z uwzględnieniem różnic między tymi międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania a dyrektywą 2003/87/WE. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.
- (18) Aby zapewnić jednolite warunki sporządzania wykazów państw, które na potrzeby dyrektywy 2003/87/WE zgodnie z art. 25a ust. 3 tej dyrektywy uznaje się za stosujące 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 uczestniczące w CORSIA. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.
- (19) Jako że wdrażanie i egzekwowanie CORSIA w odniesieniu do operatorów statków powietrznych z siedzibą poza Unią ma należeć wyłącznie do państw pochodzenia tych operatorów statków powietrznych [...], operatorzy statków powietrznych z siedzibą poza Unią nie powinni mieć obowiązku umarzania jednostek do celów zapewnienia zgodności z CORSIA na mocy niniejszej dyrektywy [...].

- (19a) Jako że wdrażanie i egzekwowanie CORSIA w odniesieniu do operatorów statków powietrznych z siedzibą poza Unią ma należeć wyłącznie do państw pochodzenia tych operatorów statków powietrznych, [...] w przypadku, gdy dany operator statków powietrznych z siedzibą poza Unią ma istotne emisje z lotów w obrębie EOG lub z lotów rozpoczynających się na lotniskach w EOG i kończących się w Szwajcarii lub w Zjednoczonym Królestwie, państwo, w którym ten operator statków powietrznych ma siedzibę, może także powiadomić o różnicach co do stosowania CORSIA w odniesieniu do lotów wewnątrz europejskich. Dyrektywę 2003/87/WE należy poddawać przeglądowi w świetle zmian w tym zakresie.
- (19b) Aby zachęcać do udziału w CORSIA i unikać pokrywania się instrumentów CORSIA i EU ETS w odniesieniu do tych samych lotów, operatorzy statków powietrznych nie powinni mieć obowiązku zwracania przydziałów w odniesieniu do emisji z lotów do i z państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które na potrzeby prawa Unii uznaje się za uczestniczące w CORSIA.
- (20) Aby zapewnić równe traktowanie na trasach, loty do i z państw, które na potrzeby prawa Unii nie wdrażają CORSIA, inne niż loty rozpoczynające się na lotniskach w EOG i kończące się na lotniskach w EOG, w Szwajcarii lub w Zjednoczonym Królestwie należy zwolnić z obowiązku [...] zwracania przydziałów lub obowiązku umarzania jednostek. Aby zachęcić do pełnego wdrożenia CORSIA począwszy od 2027 r., zwolnienie powinno mieć zastosowanie tylko do emisji sprzed dnia 31 grudnia 2026 r. w odniesieniu do zwracania przydziałów.
- (21) Loty do i z krajów najsłabiej rozwiniętych i małych rozwijających się państw wyspiarskich, zgodnie z definicją Organizacji Narodów Zjednoczonych, które nie wdrażają CORSIA na potrzeby prawa Unii, innych niż państwa, których PKB na mieszkańca jest co najmniej równy średniej unijnej, powinny być zwolnione z [...] obowiązku zwracania przydziałów lub obowiązku umarzania jednostek bez daty wygaśnięcia tego zwolnienia.

- (22) Aby zapewnić jednolite warunki zwalniania operatorów statków powietrznych z [...] wymogów kompensacji określonych w art. 12 ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z państw stosujących CORSIA w swoim 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 kompensacji w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów, w przypadku których 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 przepisów o kwalifikowalnych jednostkach [...] lub przepisów dotyczących podwójnego naliczania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.
- (23) Aby zapewnić 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 zezwolenia operatorom statków powietrznych z siedzibą w danym państwie członkowskim na stosowanie rodzajów jednostek dodatkowych w stosunku do wykazu przyjętego zgodnie z art. 11a ust. 8 lub do zwolnienia tych operatorów statków powietrznych ze stosowania warunków określonych w art. 11a ust. 2 i 3. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.
- (23a) Współczynnik emisji dla paliwa typu nafta do silników odrzutowych (Jet A1 lub Jet A) należy w ramach EU ETS dostosować do współczynnika emisji dla tego paliwa określonego w tomie IV załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w dniu 7 grudnia 1944 r. (konwencji chicagowskiej). W wyniku zwiększenia współczynnika emisji dla paliwa typu nafta do silników odrzutowych nie dokonuje się zmiany w poziomach przydziałów, ponieważ wycofane zostaje rozdzielanie bezpłatnych przydziałów w związku z tym, że sprzedaż aukcyjna ma przynieść większą redukcję emisji.

- (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 [...] na tych trasach. 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 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.
- (25) Szczególną uwagę należy zwrócić na promowanie dostępności regionów najbardziej oddalonych Unii. Należy zatem przewidzieć do 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, tak aby odpowiedzieć na najważniejsze potrzeby mieszkańców w zakresie 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.
- (26) Dla osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu i dla konkurencyjności europejskiego przemysłu ważne jest kompleksowe podejście do innowacji. 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 zapewnić, 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 dla sektorów objętych ETS.

¹³ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (26a) Zgodnie z art. 12 ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE zmienionej decyzją [XXX] [2021/0204(COD)], art. 12 ust. 6 i 7 tej dyrektywy mają mieć zastosowanie do dnia 31 grudnia 2024 r. lub do dnia zakończenia okresu transpozycji niniejszej dyrektywy, w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza. Data zakończenia okresu transpozycji niniejszej dyrektywy to 31 grudnia 2023 r., w związku z czym art. 12 ust. 6–8 dyrektywy 2003/87/WE będzie miał zastosowanie do tego dnia w wersji obowiązującej przed zmianami wprowadzonymi niniejszą dyrektywą.
- (27) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy 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.
- (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, 5a, 5b, 6 i 7 w brzmieniu:

„5. Komisja określa łączną liczbę przydziałów, które mają zostać przyznane w odniesieniu do operatorów statków powietrznych na 2024 r., na podstawie łącznej liczby przyznanych przydziałów w odniesieniu do operatorów statków powietrznych, którzy w 2023 r. wykonywali działania lotnicze objęte załącznikiem I, zmniejszonej o współczynnik liniowy redukcji określony w art. 9, i publikuje tę liczbę, jak również liczbę bezpłatnych przydziałów, które zostałyby przydzielone w 2024 r., [...] zgodnie z zasadami bezpłatnego przydziału obowiązującymi przed zmianami wprowadzonymi [niniejszą dyrektywą zmieniającą].

5a. Na okres od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. w odniesieniu do operatorów statków powietrznych rezerwuje się – na niedyskryminujących zasadach – maksymalnie 20 mln z łącznej liczby przydziałów, o których mowa w ust. 5, z tytułu uzupełniania paliw określonych w art. 4 ust. 1 [rozporządzenia „ReFuelEU Aviation”] na loty objęte wymogami zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3. Przydziały te przyznaje się w ten sam sposób co kontrakty na transakcje różnicowe, aby pokryć część różnicy cenowej między lotniczym paliwem kopalnym z uwzględnieniem opłaty emisyjnej a ceną odnośnych paliw. Przydziały te pokrywają 70 % pozostającej różnicy cenowej między lotniczym paliwem kopalnym a odnośnymi paliwami **oraz 100 % pozostającej różnicy cenowej w przypadku uzupełniania takich paliw w portach lotniczych znajdujących się na wyspach o powierzchni mniejszej niż 10.000 km², w portach lotniczych, które są niewystarczająco duże, aby zostać uznane za unijne porty lotnicze zgodnie z art. 3 rozporządzenia „ReFuelEU Aviation”, lub w portach lotniczych znajdujących się w regionach najbardziej oddalonych.** Jeżeli na dany rok popyt na przydziały z tytułu uzupełniania takich paliw jest większy niż dostępność przydziałów, przydziały te redukuje się w równy sposób względem wszystkich odnośnych operatorów statków powietrznych.

5b. Każdy operator statków powietrznych może ubiegać się co roku o przyznanie przydziałów w odniesieniu do lotów – od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. – co do których przydziały muszą zostać zwrócone w oparciu o zgłoszoną ilość paliw uzupełnionych na potrzeby tych lotów, zgodnie z wykorzystaniem paliw zgłoszonych na mocy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066. Państwa członkowskie przyznają przydziały operatorom statków powietrznych w zależności od dostępności przydziałów i zgodnie z aktem wykonawczym, o którym mowa w akapicie trzecim.

Komisja co roku publikuje w Dzienniku Urzędowym szczegółowe informacje na temat różnicy kosztów między lotniczym paliwem kopalnym a odnośnymi paliwami.

W drodze aktów delegowanych Komisja ustanawia szczegółowe ustalenia dotyczące corocznego obliczania różnicy kosztów, szczegółowe ustalenia dotyczące przyznawania przydziałów z tytułu uzupełniania paliw określonych w art. 4 ust. 1 [rozporządzenia „ReFuelEU Aviation”] i szczegółowe ustalenia dotyczące obliczania ograniczenia wielkości emisji gazów cieplarnianych w związku z wykorzystaniem paliw zgłoszonych na mocy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066, a także ustalenia dotyczące uwzględniania opłaty emisyjnej podczas przyznawania przydziałów.

Do dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja przeprowadzi ocenę stosowania przepisów niniejszego ustępu i w odpowiednim czasie przedłoży jej wyniki w sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i dla Rady. W stosownym przypadku sprawozdaniu Komisji może towarzyszyć wniosek ustawodawczy przewidujący zachęty do uzupełniania paliw określonych w art. 4 ust. 1 [rozporządzenia „ReFuelEU Aviation”] z wykorzystaniem innych instrumentów niż przyznawanie bezpłatnych przydziałów, w powiązaniu z przeglądem, który ma zostać przeprowadzony na podstawie art. 14 [rozporządzenia „ReFuelEU Aviation”].

6. W odniesieniu do lotów rozpoczynających się na lotniskach w EOG i kończących się na lotniskach w EOG, Szwajcarii lub w Zjednoczonym Królestwie, które w 2023 r. nie były objęte EU ETS, łączną liczbę przydziałów, która ma zostać przyznana operatorom statków powietrznych, zwiększa się o poziomy przydziałów, w tym bezpłatnych przydziałów i sprzedaży aukcyjnej, które otrzymaliby, gdyby byli objęci EU ETS w tym roku, i zmniejsza o współczynnik liniowy redukcji określony w art. 9.

7. 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 wygenerowanych do 2030 r. emisji pochodzących z lotów między lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym danego państwa członkowskiego a lotniskiem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, [...] w tym innym lotniskiem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym tego samego państwa członkowskiego.”;

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

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W latach od 2024 r. do 2026 r. 15 % przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 5 i 6, oraz udział pozostałych 85 % przydziałów, które zostałyby przyznane bezpłatnie, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej. Pozostałe przydziały w tych latach przyznaje się bezpłatnie. Udział przydziałów, które zostałyby przyznane bezpłatnie, a które rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej, rośnie w odnośnych latach zgodnie z poniższymi zasadami.

W 2024 r. 25 % liczby przydziałów, które zostałyby przyznane bezpłatnie, opublikowanej zgodnie z art. 3c, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej.

[...]

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

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

[...] Od dnia 1 stycznia 2027 r. całą liczbę przydziałów, które zostałyby przydzielone bezpłatnie w tym roku, rozdziela się w drodze sprzedaży aukcyjnej, z wyjątkiem liczby przydziałów, o których mowa w art. 3c ust. 5a.”;

b) dodaje się ust. 1a [...] 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 są objęte EU ETS dopiero od dnia 1 stycznia 2024 r. Do dnia 30 czerwca odnośnego roku właściwe organy wydają przydziały, które są przyznawane bezpłatnie w tym odnośnym roku.”;

c) uchyla się ust. 2;

d) 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 przydziałów dla lotnictwa zgodnie z ust. 1 [...] i 1a niniejszego artykułu, w tym warunków sprzedaży aukcyjnej, które wprowadzono jako niezbędne [...] do celów przekazywania części dochodów z takiej sprzedaży aukcyjnej do budżetu ogólnego Unii jako zasobów własnych zgodnie z art. 311 ust. 3 TFUE.”;

da) w ust. 3 zdanie trzecie wyrazy „Dla okresu, o którym mowa w art. 3c ust. 1, rokiem odniesienia jest rok 2010, a dla każdego następnego okresu, o którym mowa w art. 3c,” zastępuje się wyrazami „Dla każdego okresu, o którym mowa w art. 13.”;

e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów uzyskanych ze sprzedaży aukcyjnej przydziałów objętych niniejszym rozdziałem, z wyjątkiem dochodów ustalonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 ust. 3 Traktatu i zapisanych w budżecie ogólnym Unii. Te dochody uzyskane ze sprzedaży aukcyjnej przydziałów państwa członkowskie [...] powinny wykorzystywać zgodnie z art. 10 ust. 3.”;

3) uchyła się art. 3e oraz 3f;

[...] ¹⁴

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 jedno z państw członkowskich lub zarejestrowani w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, mogą wykorzystywać następujące jednostki w celu wypełnienia obowiązków dotyczących umarczania jednostek w odniesieniu do liczby notyfikowanej zgodnie z art. 12 ust. 8 [...]:

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 i wskazanych w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 8;

¹⁴ To samo zaproponowano w ogólnej dyrektywie zmieniającej, art. 1 ust. 8 i uzasadniono w motywie (25) tamtego wniosku. Prace nad oboma dossier są prowadzone równolegle, dlatego też proponuje się, aby dokonać tej zmiany jedynie w drugim wniosku, gdzie uzasadniono ją w motywach.

- 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 państw, których PKB na mieszkańca jest co najmniej równy średniej unijnej.

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 gazów cieplarnianych według ich źródeł oraz usuwania przez pochłaniacze, objętych ustalonymi na poziomie krajowym wkładami uczestniczących stron, oraz jeżeli unika się podwójnego naliczania i wzrostu 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 wymogi dotyczące wykazu państw lub programów, które te ustalenia stosują. Ustalenia uwzględniają elastyczność przyznaną krajom najsłabiej rozwiniętym i małym rozwijającym się państwom wyspiarskim zgodnie z ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

c) uchyła się ust. 4;

d) dodaje się ust. 8 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. Komisja zmienia ten wykaz stosownie do sytuacji. 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 metodą określoną w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 7, państwa członkowskie obliczają każdego roku kompensacje za poprzedni rok kalendarzowy w odniesieniu do lotów z państw, do państw i między państwami, które wymieniono w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, i w odniesieniu do lotów między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami, które wymieniono w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, [...] i do dnia 30 listopada każdego roku informują operatorów statków powietrznych.

Zgodnie z metodą określoną w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 7, państwa członkowskie obliczają także łączne ostateczne wymogi kompensacji za dany okres zapewniania zgodności z CORSIA i informują operatorów statków powietrznych do dnia 30 listopada każdego roku następującego po ostatnim roku odnośnego okresu zapewniania zgodności z CORSIA.

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

- a) operator statku powietrznego posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub jest zarejestrowany w jednym z państw członkowskich, 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 statków powietrznych 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. [...] Obliczenia obowiązków kompensacji [...], o których mowa w ust. 6 do celów mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego ICAO, dokonuje się w odniesieniu do lotów z państw, do państw i między państwami, które wymieniono w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, i do lotów między Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem a państwami, które wymieniono w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3. [...]

Komisja przyjmuje akty wykonawcze doprecyzowujące metodę obliczania wymogów kompensacji dla operatorów statków powietrznych. Te akty wykonawcze opierają się na metodzie, o której mowa w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego [...], o których mowa w poprzednim akapicie. Akty te powinny jednak zawierać niezbędne dostosowania metody w celu zapewnienia zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy. 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 [1 maja 2024 r.] Komisja zapewnia, aby żaden z operatorów statków powietrznych objętych ust. 6 niniejszego artykułu nie podlegał obowiązkowi kompensacji uzupełniającym spoczywającym na nich obowiązek zwracania przydziałów przewidziany w niniejszej dyrektywie lub pokrywającym się z tym obowiązkiem w odniesieniu do tych samych lotów w okresie zapewniania zgodności z CORSIA 2021–2023. 8.

[...] 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, 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 CORSIA. 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) w art. 18a [...] wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 zdanie pierwsze wyrazy „okresu, o którym mowa w art. 3c” zastępuje się wyrazami „okresu, o którym mowa w art. 13.”;

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 aktualizowanym wykazie.”;

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. 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 którym mowa w art. 3d ust. 3, art. 10 ust. 4, art. 10a ust. 1 i 8, art. 10b ust. 5, [...] 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. 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 [...]–8 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 [...]. 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 pochodzących z lotów do lub z państw wymienionych w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie ust. 3.

5. Operatorzy statków powietrznych nie są zobowiązani do zwracania przydziałów zgodnie z art. 12 ust. 3 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 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 na podstawie ust. 3 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 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, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych zwalniających tych operatorów statków powietrznych z wymogów zwracania w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów do i z tych państw, 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 operatorzy statków powietrznych posiadają certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub są zarejestrowani w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych zezwalających tym operatorom statków powietrznych na stosowanie rodzajów jednostek dodatkowych w stosunku do tego wykazu lub zwalniających ich ze stosowania warunków przewidzianych w art. 11a ust. 2 i 3 w odniesieniu do emisji pochodzących z takich lotów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22a ust. 2.”;

9a) w art. 28a ust. 6 wyrazy „Na zasadzie odstępstwa od art. 3g, 12, 15 i 18a” zastępuje się wyrazami „Na zasadzie odstępstwa od art. 12, 15 i 18a”;

9b) w art. 30 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6. Do 2028 r. Komisja przeprowadzi ocenę i złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wpływu niniejszej dyrektywy na konektywność w odniesieniu do wysp i terytoriów oddalonych, na konkurencyjność i na ryzyko ucieczki emisji.”;

10) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli w rubryce „Działania” w pozycji „Lotnictwo” akapit drugi¹⁵ otrzymuje brzmienie:

„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, które wymieniono w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 25a ust. 3, oraz do celów art. 12 ust. 6 i 7 i art. 28c wszelkie inne loty między lotniskami znajdującymi się w dwóch różnych państwach trzecich wykonywane przez operatorów statków powietrznych, którzy spełniają wszystkie następujące warunki:

a) operator statku powietrznego posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez jedno z państw członkowskich lub jest zarejestrowany w jednym z państw członkowskich, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego;

¹⁵ Wprowadzony decyzją w sprawie powiadamiania o kompensacji, w brzmieniu zatwierdzonym przez Coreper w dok. 9366/22 – zależy od ostatecznego wyniku negocjacji w sprawie 2021/0204(COD).

b) wytwarzają rocznie emisje CO₂ przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu statków powietrznych 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.”;

b) w tabeli w rubryce „Działania” w pozycji „Lotnictwo” w lit. i) liczbę „30 000” zastępuje się liczbą „50 000”;

10a) uchyla się załącznik Ia¹⁶;

11) w części B załącznika IV na końcu akapitu piątego dodaje się zdanie w brzmieniu:

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

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.

¹⁶ Wprowadzony decyzją w sprawie powiadamiania o kompensacji, w brzmieniu zatwierdzonym przez Coreper w dok. 9366/22.

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

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
Przewodnicząca/Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodnicząca/Przewodniczący
