

## I

(Akty ustawodawcze)

## DECYZJE

## DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/136

z dnia 18 stycznia 2023 r.

w sprawie zmiany dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do powiadamiania o kompensacji w ramach globalnego środka rynkowego dla operatorów statków powietrznych z siedzibą w Unii

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Mechanizm kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) funkcjonuje od 2019 r. w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji i ma stać się globalnie stosowanym instrumentem rynkowym mającym na celu kompensowanie od dnia 1 stycznia 2021 r. emisji dwutlenku węgla w lotnictwie międzynarodowym przekraczających określony poziom za pomocą określonych jednostek kompensacji emisji.
- (2) W listopadzie 2016 r. weszło w życie porozumienie paryskie przyjęte w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) <sup>(4)</sup>. Strony porozumienia paryskiego uzgodniły, że utrzymają wzrost średniej temperatury na świecie znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomów sprzed epoki przemysłowej i że będą kontynuować starania o ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C w stosunku do poziomów sprzed epoki przemysłowej. To zobowiązanie zostało wzmocnione poprzez przyjęcie paktu klimatycznego z Glasgow w listopadzie 2021 r., w którym konferencja stron uznała, że skutki zmiany klimatu byłyby znacznie mniej dotkliwe przy wzroście temperatury o 1,5 °C w porównaniu z 2 °C, i zdecydowała, że kontynuowane będą starania o ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 105 z 4.3.2022, s. 140.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 301 z 5.8.2022, s. 116.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2022 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 19 grudnia 2022 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

- (3) Unia zamierza wdrożyć mechanizm kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego (CORSA) poprzez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE<sup>(5)</sup> z zastrzeżeniem różnic między prawodawstwem Unii a przepisami pierwszego wydania tomu IV załącznika 16 do Konwencji w sprawie międzynarodowego lotnictwa cywilnego ustanawiającego międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony środowiska dla CORSIA (CORSA SARP), które to różnice zostały zgłoszone ICAO w następstwie przyjęcia decyzji Rady (UE) 2018/2027<sup>(6)</sup>, oraz z zastrzeżeniem sposobu, w jaki Parlament Europejski i Rada zmieniają prawodawstwo Unii.
- (4) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603<sup>(7)</sup> przyjęto w celu odpowiedniego wdrożenia przepisów CORSIA w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych. Kompensację w rozumieniu CORSIA SARP oblicza się na podstawie emisji CO<sub>2</sub> zweryfikowanych zgodnie z tym rozporządzeniem delegowanym.
- (5) Z powodu dużego spadku emisji lotniczych w 2020 r. w wyniku pandemii COVID-19, w czerwcu 2020 r. na swoim 220. posiedzeniu Rada ICAO zdecydowała, że w latach 2021–2023 jako poziom bazowy do obliczania przez operatorów statków powietrznych kompensacji należy wykorzystywać emisje z 2019 r. Decyzja ta została zatwierdzona na 41. sesji Zgromadzenia ICAO w październiku 2022 r.
- (6) W 2021 r. emisje lotnicze nie przekroczyły zbiorowych poziomów z 2019 r. W dniu 31 października 2022 r. ICAO ustaliła, że sektorowy współczynnik wzrostu w odniesieniu do emisji z 2021 r. wynosi zero. Sektorowy współczynnik wzrostu jest parametrem metodyki CORSIA stosowanej do obliczania rocznych wymogów dotyczących kompensacji spoczywających na operatorach statków powietrznych. W związku z tym oczekuje się, że za 2021 r. dodatkowa kompensacja ze strony operatorów statków powietrznych ma wynieść zero.
- (7) Państwa członkowskie powinny wdrożyć mechanizm CORSIA, powiadamiając do dnia 30 listopada 2022 r. operatorów statków powietrznych posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie oraz operatorów statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim o kompensacji, której mają dokonać ci operatorzy statków powietrznych w odniesieniu do 2021 r.
- (8) Ponieważ cele niniejszej decyzji 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 decyzja nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (9) Ważne jest zapewnienie organom krajowym i operatorom statków powietrznych pewności prawa w odniesieniu do kompensacji CORSIA za 2021 r., najszybciej jak to możliwe w 2022 r. W związku z tym niniejsza decyzja powinna wejść w życie niezwłocznie.
- (10) Bez uszczerbku dla przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego, niniejsza decyzja ma być środkiem wyłącznie tymczasowym, który ma być stosowany jedynie do czasu zakończenia okresu transpozycji tej dyrektywy. W przypadku gdy okres transpozycji nie upłynie do dnia 30 listopada 2023 r., a ICAO stwierdzi, że sektorowy współczynnik wzrostu w odniesieniu do emisji z 2022 r. wynosi zero, państwa członkowskie powinny powiadomić operatorów statków powietrznych, że spoczywające na nich wymogi dotyczące kompensacji w odniesieniu do 2022 r. wynoszą zero. Jeżeli sektorowy współczynnik wzrostu w odniesieniu do emisji w 2022 r. będzie inny niż zero, Komisja powinna mieć możliwość, w stosownych przypadkach, przedłożyć nowy wniosek dotyczący obliczania wymogów dotyczących kompensacji i powiadamiania o nich.

<sup>(5)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

<sup>(6)</sup> 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 CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego (CORSA) (Dz.U. L 325 z 20.12.2018, s. 25).

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 250 z 30.9.2019, s. 10).

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

W art. 12 dyrektywy 2003/87/WE dodaje się ustępy w brzmieniu:

„6. Do dnia 30 listopada 2022 r. państwa członkowskie powiadomią operatorów statków powietrznych, że w odniesieniu do 2021 r. spoczywające na nich wymogi dotyczące kompensacji w rozumieniu pkt 3.2.1 międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania ICAO w zakresie ochrony środowiska dotyczących mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA SARP) wynoszą zero. Państwa członkowskie powiadomają operatorów statków powietrznych spełniających poniższe warunki:

- a) operatorzy statków powietrznych posiadają certyfikaty przewoźnika lotniczego wydane przez państwo członkowskie lub są zarejestrowani w państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych, terytoriach zależnych i terytoriach należących do tego państwa członkowskiego; oraz
- b) wytwarzają rocznie emisje CO<sub>2</sub> przekraczające 10 000 ton przy użytkowaniu samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg w trakcie lotów objętych zakresem załącznika I do niniejszej dyrektywy oraz art. 2 ust. 3 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603 (\*), innych niż loty, które rozpoczynają się i kończą w tym samym państwie członkowskim, w tym w regionach najbardziej oddalonych tego państwa członkowskiego, od dnia 1 stycznia 2021 r.

Do celów akapitu pierwszego lit. b) nie uwzględnia się emisji CO<sub>2</sub> z następujących rodzajów lotów:

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

7. W oczekiwaniu na akt ustawodawczy zmieniający niniejszą dyrektywę w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiednio wdrażającego globalny środek rynkowy i w przypadku gdy okres transpozycji takiego aktu ustawodawczego nie upłynął do dnia 30 listopada 2023 r., a sektorowy współczynnik wzrostu w odniesieniu do emisji z 2022 r., który ma zostać opublikowany przez ICAO, jest równy zero, do dnia 30 listopada 2023 r. państwa członkowskie powiadomają operatorów statków powietrznych, że w odniesieniu do 2022 r. spoczywające na nich wymogi dotyczące kompensacji w rozumieniu pkt 3.2.1 CORSIA SARP ICAO wynoszą zero.

(\*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 250 z 30.9.2019, s. 10).”.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Strasburgu dnia 18 stycznia 2023 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodnicząca*  
R. METSOLA

*W imieniu Rady*  
*Przewodnicząca*  
J. ROSWALL

---