KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 25.3.2025 r.
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do drugiego wydania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej („Unia” lub „UE”) w kwestii zgłaszania różnic względem tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej dotyczącego norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja chicagowska, ICAO i porozumienie paryskie

Celem Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska” lub „konwencja”) jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. i na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”).

ICAO jest wyspecjalizowaną agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych, która opracowuje ogólnoświatowe normy, metody postępowania i politykę odnoszące się do międzynarodowego cywilnego transportu lotniczego w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, żeglugi powietrznej, środowiska, ułatwień i kwestii gospodarczych.

Państwa członkowskie Unii Europejskiej („państwa członkowskie UE”) są umawiającymi się państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w ICAO.

Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania.

Porozumienie paryskie zostało przyjęte w grudniu 2015 r. podczas Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu. Jego celem jest ograniczenie wzrostu temperatury na świecie poniżej 2 °C w porównaniu z poziomami sprzed epoki przemysłowej oraz kontynuacja starań zmierzających do ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C.

Wszystkie państwa członkowskie UE oraz Unia są stronami porozumienia paryskiego.

2.2. CORSIA – tom IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej

Drugie wydanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska — mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA)[1] zostało przyjęte przez Radę ICAO podczas jej 228. sesji w marcu 2023 r. w następstwie przyjęcia poprawki 1 do tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Wydanie drugie zaczęło obowiązywać z dniem 1 stycznia 2024 r.

Kwestie objęte tomem IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej należą do kompetencji Unii, a zatem są wdrażane w państwach członkowskich UE poprzez przepisy prawa Unii.

[1] Załącznik 16 – Ochrona środowiska – tom IV – Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Wydanie drugie, lipiec 2023 r.

Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej umawiające się państwa ICAO mają podawać do wiadomości ICAO różnice między ich własnymi przepisami lub normami postępowania a przepisami lub normami postępowania ustalonymi normami międzynarodowymi.

Zgodnie z wytycznymi ICAO[2] istnieją trzy różne kategorie różnic, które można zgłaszać za pośrednictwem systemu elektronicznego zgłaszania różnic (EFOD): bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO (kategoria A). Kategoria ta ma zastosowanie, gdy przepisy krajowe są bardziej wymagające niż odpowiadające im SARPs lub nakładają obowiązek objęty zakresem załącznika, który nie jest objęty SARPs. Ma to szczególne znaczenie w przypadku, gdy umawiające się państwo ICAO wymaga wyższego standardu, który wpływa na eksploatację statków powietrznych innych umawiających się państw ICAO na oraz nad jego terytorium; mające odmienny charakter lub stanowiące inne sposoby spełnienia wymagań (kategoria B). Kategoria ta ma zastosowanie, gdy przepisy krajowe mają inny charakter niż odpowiadające im SARPs ICAO lub gdy przepisy krajowe różnią się co do zasady, rodzaju lub systemu od odpowiadających im SARPs, niekoniecznie nakładając dodatkowy obowiązek; oraz o niższym poziomie ochrony lub wdrożone częściowo/niewdrożone (kategoria C). Kategoria ta ma zastosowanie, gdy przepisy krajowe zapewniają niższy poziom ochrony niż odpowiadające im SARPs lub gdy nie przyjęto przepisów krajowych odnoszących się do danych SARPs w całości lub w części.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ PRZYJĘTE W IMIENIU UE I JEJ PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

3.1. Zgodność ze zobowiązaniami w ramach EU ETS

UE wdraża regionalny system handlu uprawnieniami do emisji („EU ETS”). EU ETS to system pułapów emisji i handlu uprawnieniami do emisji, który od 2012 r. obejmuje emisje gazów cieplarnianych pochodzące z działalności lotniczej. Ogranicza on ogólny pułap emisji oraz umożliwia podmiotom uczestniczącym w systemie kupno i sprzedaż uprawnień w celu wypełnienia zobowiązań, sprzyjając w ten sposób racjonalnej pod względem kosztów redukcji emisji.

W 2023 r. przyjęto dyrektywę (UE) 2023/958[3] zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE[4]. Dyrektywa ta wzmocniła EU ETS w odniesieniu do emisji pochodzących od wszystkich dużych linii lotniczych wykonujących loty w EOG, do Szwajcarii i do Zjednoczonego Królestwa. Zawiera ona również przepisy dotyczące wdrożenia globalnego środka rynkowego CORSIA w odniesieniu do emisji pochodzących od linii lotniczych z siedzibą w Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Zgodnie z art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE Komisja corocznie przyjmuje wykaz państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za stosujące CORSIA. Przyjęte akty to mianowicie: rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/622

[2] Podręcznik dotyczący zgłaszania i publikacji różnic (Doc 10055).

[3] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 115).

[4] 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).

w odniesieniu do 2023 r.[5] i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2850 odniesieniu do 2024 r.[6]

Komisja przyjęła również rozporządzenie wykonawcze (UE) 2024/1879[7] ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów mechanizmu CORSIA oraz zaktualizowała rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/2066 w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych[8].

Ponadto zgodnie z art. 28c tej dyrektywy Komisja ma przyjmować akty delegowane dotyczące odpowiedniego monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji na potrzeby wdrożenia CORSIA. Pierwszym takim aktem było rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603[9].

Po przyjęciu tych różnych aktów wciąż istnieją różnice między odpowiednimi przepisami dyrektywy 2003/87/WE, jej odpowiednimi przepisami wykonawczymi a tomem IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, co ma wpływ na sposób wdrażania CORSIA przez UE i jej państwa członkowskie.

Niniejsza decyzja aktualizuje decyzję Rady 2018/2027[10], w której przewidziano zgłoszenie początkowych różnic. W początkowym zgłoszeniu różnic stwierdzono, że istnieją różnice zarówno w zakresie wymogów dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji, jak i wymogów dotyczących kompensacji.

Przedmiot planowanego aktu dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na podstawie ostatniego postanowienia art. 3 ust. 2 TFUE, ponieważ planowany akt dotyczy obszaru handlu uprawnieniami do emisji, który jest w dużej mierze objęty przepisami Unii, w szczególności dyrektywą w sprawie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, rozporządzeniem w sprawie monitorowania i sprawozdawczości oraz rozporządzeniem w sprawie akredytacji i weryfikacji.

---

5 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/622 z dnia 22 lutego 2024 r. w sprawie wykazu państw, które uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA do celów dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji w 2023 r. (Dz.U. L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2850 z dnia 11 listopada 2024 r. w sprawie wykazu państw, które uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA do celów dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji w 2024 r. (Dz.U. L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1879 z dnia 9 lipca 2024 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów mechanizmu CORSIA (Dz.U. L, 2024/1879, 10.7.2024).

8 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1).

9 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).

10 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_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) (Dz.U. L 325 z 20.12.2018, s. 25).

3.2. Zgodność z wymogami CORSIA

3.2.1 Administracja

Zgodnie z art. 51 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 każdy operator statku powietrznego ma prowadzić monitorowanie i raportowanie w zakresie emisji z działań lotniczych w odniesieniu do wszystkich lotów wykonywanych przez operatora statku powietrznego w okresie sprawozdawczym, a także takich, za które operator statku powietrznego jest odpowiedzialny. W pkt 1.2.6 tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej przewidziano wyjątek, który nie został uwzględniony w dyrektywie 2003/87/WE: operator statku powietrznego będący jednostką zależną, w której inna jednostka posiada całościowy udział, zarejestrowany zgodnie z prawem w tym samym państwie, może być traktowany wraz ze swoim właścicielem jako jeden skonsolidowany operator statku powietrznego. Przepisy EU ETS wymagają, aby każdy operator statku powietrznego posiadał własny plan monitorowania oraz raportował swoje emisje zgodnie ze standardową procedurą, tj. oddzielnie od innych operatorów statków powietrznych, nawet jeżeli jest jednostką, w której inna jednostka posiada całościowy udział.

Ograniczenie to, dodatkowe względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO". Powoduje ono konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 1 pkt 1.2.6 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Ponadto zgodnie z art. 68 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 operatorzy statków powietrznych mają przedkładać właściwemu organowi swoje roczne raporty na temat wielkości emisji do dnia 31 marca. Pkt 1.2.7 w tomie IV załącznika 16 stanowi jednak, że umawiające się państwa ICAO i operatorzy statków powietrznych przestrzegają harmonogramu określonego w dodatku 1. W odniesieniu do okresów 2024–2026, 2027–2029, 2030–2032 i 2033–2035 termin przedłożenia państwu zweryfikowanego raportu na temat wielkości emisji upływa dnia 30 kwietnia każdego roku. Zatem według przepisów prawa UE operatorzy statków powietrznych muszą przedkładać roczny raport na temat wielkości emisji o miesiąc wcześniej.

Ograniczenie to, dodatkowe względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO". Powoduje ono konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 1 pkt 1.5 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

3.2.2. Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji operatora statku powietrznego

W załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE wymieniono działania lotnicze wchodzące w zakres EU ETS. Oprócz lotów określonych w tomie IV pkt 2.1.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej następujące loty rozpoczynające się lub kończące się w państwie EOG są również zwolnione z wymogów dotyczących monitorowania: loty wykonywane na mocy przepisów dotyczących lotów z widocznością, loty na potrzeby badań naukowych i testów statków powietrznych oraz loty wykonywane w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. W tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej zwolniono wyłącznie loty państwowe, wojskowe, humanitarne, medyczne i przeciwpożarowe, jak również loty poprzedzające lot humanitarny, medyczny lub przeciwpożarowy lub po nim następujące, pod warunkiem że loty te były wykonywane tym samym statkiem powietrznym oraz były wymagane do przeprowadzenia powiązanych działań humanitarnych, medycznych

lub przeciwpożarowych, bądź do przemieszczenia statku powietrznego po zakończeniu ww. lotu na potrzeby kolejnego działania. Zwolnienie to stanowi dodatkową różnicę, którą należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria C – wdrożone częściowo”. Powoduje ono konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 2 pkt 2.1.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z załącznikiem IV do dyrektywy 2003/87/WE należy podać rzeczywiste zużycie paliwa podczas każdego lotu, z uwzględnieniem paliwa zużytego przez pomocnicze źródło zasilania. W związku z tym zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 operatorzy statków powietrznych powyżej progu dla małych podmiotów uczestniczących w systemie EU ETS mają stosować metodę A lub metodę B jako metodę monitorowania zużycia paliwa na potrzeby raportowania swoich rocznych emisji CO_2 z lotów międzynarodowych. Należy zastosować tę samą metodę, niezależnie od tego, czy loty podlegają wymogom dotyczącym kompensacji, czy im nie podlegają.

W dodatku 2 do tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej operatorzy statków powietrznych mogą jednak wybrać metodę monitorowania zużycia paliwa spośród pięciu metod ujętych w SARPs ICAO, w tym metodę A i metodę B. Ponadto zgodnie z tomem IV rozdział 2 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej operatorzy statków powietrznych mogą zdecydować się na stosowanie metod monitorowania zużycia paliwa wyłącznie na potrzeby raportowania lotów podlegających wymogom kompensacji, a na potrzeby raportowania lotów niepodlegających wymogom dotyczącym kompensacji stosować narzędzie szacowania emisji.

Przedmiotowe ograniczenia przewidziane prawem Unii, dodatkowe względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO”. Powodują one konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 w odniesieniu do tomu IV rozdział 2 pkt 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 i 2.2.1.3.6 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, które zawierają odstępstwa dotyczące stosowania metody monitorowania zużycia paliwa oraz przedkładania zaktualizowanych planów monitorowania emisji.

Próg dla małych podmiotów uczestniczących w systemie, przewidziany w art. 55 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066, różni się od progu określonego w SARPs CORSIA. Operatorzy statków powietrznych obsługujący mniej niż 243 loty w czasie trzech kolejnych czteromiesięcznych okresów oraz operatorzy statków powietrznych obsługujący loty o całkowitych emisjach wynoszących mniej niż 25 000 ton CO_2 rocznie są uznawani za małe podmioty uczestniczące w systemie.

Definicja ta, dodatkowa względem normy zawartej w tomie IV pkt 2.2.1.3.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, stanowi dodatkową różnicę, którą należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO”. Powoduje ona konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 2 pkt 2.2.1.3.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej mającego zastosowanie do operatorów statków powietrznych, których roczne emisje CO_2 z lotów międzynarodowych wynoszą ponad 50 000 ton.

Zgodnie z art. 52 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 co najmniej cztery miesiące przed podjęciem działań lotniczych objętych załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE operator statku powietrznego ma przedłożyć właściwemu organowi swój plan monitorowania. Operatorzy statków powietrznych wykonujący takie działanie lotnicze (które nie mogło być przewidziane cztery miesiące przed jego rozpoczęciem) po raz pierwszy, przedkładają właściwemu organowi plan monitorowania bez zbędnej zwłoki, ale nie później niż sześć tygodni po wykonaniu danego działania.

Harmonogram określony w SARPs różni się od harmonogramu określonego w dyrektywie 2003/87/WE. Tom IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej stanowi, że umawiające się państwa ICAO i operatorzy statków powietrznych mają przestrzegać harmonogramu określonego w dodatku 1. Przedłożenie jest wymagane tylko raz, chyba że konieczne jest dokonanie przeglądu. Nowe podmioty powinny przedłożyć plany monitorowania emisji w ciągu trzech miesięcy od objęcia ich zakresem stosowania. Inni operatorzy statków powietrznych (którzy po raz pierwszy wchodzą w zakres stosowania, nie kwalifikując się jako nowe podmioty) powinni przedłożyć swoje plany w terminie trzech miesięcy.

Ograniczenia te, dodatkowe względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO". Powodują one konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 2 pkt 2.2.2.1, 2.2.2.2 i 2.2.2.3 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 68 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 i art. 27 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2067 tylko operatorzy statków powietrznych mają przedkładać zarówno raport na temat wielkości emisji, jak i sprawozdanie z weryfikacji właściwemu organowi swojego państwa administrującego. Zgodnie z tomem IV pkt 2.4.1.5 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej zarówno od operatora statku powietrznego, jak i od organu weryfikacyjnego wymaga się niezależnego przedłożenia państwu egzemplarza raportu na temat wielkości emisji i towarzyszącego mu sprawozdania z weryfikacji.

Tę różnicę względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria B – inne sposoby spełnienia wymagań przewidzianych normami lub zalecanymi metodami postępowania (SARPs) ICAO". Powoduje ona konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 2 pkt 2.4.1.5 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Art. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2067 określa warunki, jakie należy spełnić, aby zostać akredytowanym „weryfikatorem": termin ten oznacza osobę prawną lub inny podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2067 i akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą na podstawie rozporządzenia (WE) nr 765/2008 oraz rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2067 lub w inny sposób upoważnioną osobę fizyczną, bez uszczerbku dla art. 5 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2067, w czasie sporządzania sprawozdania z weryfikacji. Oznacza to, że raport na temat wielkości emisji wymaga weryfikacji przez weryfikatorów mających siedzibę na terytorium EOG, co nie jest kryterium zawartym w SARPs.

Tę różnicę względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO". Powoduje ona konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 2 pkt 2.4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Ponadto zgodnie z art. 66 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 operator statku powietrznego ma uzupełnić luki w danych, wykorzystując mające zachowawczy charakter dane zastępujące dane z odnośnego okresu lub dane pochodzące z narzędzia szacowania emisji, pod warunkiem że luki w danych dotyczą nie więcej niż 5 % wszystkich zgłoszonych lotów, tj. wszystkich lotów międzynarodowych. W przypadku przekroczenia tego progu operator statku powietrznego ma podjąć działania naprawcze w celu udoskonalenia metodyki monitorowania.

Tę różnicę, dodatkową względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO". Powoduje ona konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 2 pkt 2.5.1.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zgodnie z którym stosuje się próg 5 % lotów międzynarodowych podlegających wymogom dotyczącym kompensacji.

3.2.3. Wymogi dotyczące kompensacji

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2024/1879 przewidziano obliczanie wymogów dotyczących kompensacji emisji w okresie od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2026 r.

Obliczenia dokonuje się z zastosowaniem następującego wzoru:

ORy = OEy * SGFy, gdzie:

ORy = wymogi dotyczące kompensacji operatora statków powietrznych w danym roku y;

OEy = emisje CO_2 operatora statków powietrznych z międzynarodowych lotów wykonanych w danym roku y;

SGFy = sektorowy współczynnik wzrostu.

Wzór ten jest zgodny z metodą obliczania przewidzianą w SARPs, ale art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE wymaga publikacji wykazu państw, które uznaje się za stosujące mechanizm CORSIA. Wykaz ten jest co roku aktualizowany w celu uznania nowych państw za dobrowolnie stosujące mechanizm CORSIA, ale różni się on jednak od wykazu ICAO, gdyż nie obejmuje państw EOG, Szwajcarii i Zjednoczonego Królestwa, jako że państwa te stosują swoje regionalne systemy handlu uprawnieniami do emisji[11] w odniesieniu do lotów w obrębie EOG i lotów między państwami EOG a Szwajcarią i Zjednoczonym Królestwem.

Oznacza to, że nawet jeśli państwa EOG zgłaszają swoje emisje ICAO zgodnie z metodyką przewidzianą w SARPs, aby ułatwić obliczanie sektorowego współczynnika wzrostu, to nie obliczają one wymogów dotyczących kompensacji w odniesieniu do lotów podlegających regionalnym systemom handlu uprawnieniami do emisji.

Stosowanie regionalnych systemów handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do lotów międzynarodowych między państwami EOG oraz między EOG a Szwajcarią i Zjednoczonym Królestwem zobowiązuje operatorów statków powietrznych do uwzględnienia emisji pochodzących z tych lotów. Pod względem środowiskowym EU ETS jest bardziej restrykcyjnym instrumentem niż mechanizm CORSIA, ponieważ dotyczy nie tylko emisji przekraczających poziom bazowy CORSIA, ale znacznie większej części całkowitych emisji.

W 2022 r. emisje w ramach EU ETS w obrębie EOG wyniosły 49,1 Mt CO_2. Łączna liczba wydanych uprawnień wyniosła około 27 mln. Przydział bezpłatnych uprawnień wyniósł 23,1 mln uprawnień, a w ramach aukcji sprzedano w 2022 r. około 3,7 mln uprawnień do emisji

[11] 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); brytyjskie rozporządzenie w sprawie systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (nowelizacja) z 2020 r. (SI 2020 nr 1557); Umowa między Unią Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie powiązania ich systemów handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 322 z 7.12.2017, s. 3).

lotniczych[12]. W związku z tym w 2022 r. uwzględniono ponad 50 % emisji, a restrykcyjność systemu EU ETS zostanie dodatkowo zwiększona poprzez stopniowe wycofywanie bezpłatnych uprawnień dla sektora lotnictwa w latach 2024–2026, przy czym w 2024 r. ich wolumen zmniejszy się o 25 %, a w 2025 r. o 50 %, a od 2026 r. nastąpi całkowite zniesienie przydziału bezpłatnych uprawnień.

Co najmniej do 31 grudnia 2026 r. te emisje objęte regionalnymi systemami handlu uprawnieniami do emisji, a zatem nieobjęte obowiązkiem kompensacji w ramach mechanizmu CORSIA dla operatorów statków powietrznych z siedzibą w EOG, dotyczą lotów między państwami EOG oraz między EOG a Szwajcarią i Zjednoczonym Królestwem.

Dla porównania, gdyby wymogi dotyczące kompensacji w ramach mechanizmu CORSIA miały mieć zastosowanie do lotów już objętych EU ETS, to w 2024 r. – opierając się na modelowaniu AERO-MS – wyniosłyby one 5 Mt CO_2.

Zakres pokrycia lotów między państwami EOG oraz między EOG a Szwajcarią i Zjednoczonym Królestwem jest zatem bardziej restrykcyjny z punktu widzenia ochrony środowiska.

Ograniczenie to, dodatkowe względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO". Powoduje ono konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 3 pkt 3.1.4 i 3.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Ponadto, zgodnie z art. 4 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879, w przypadku gdy suma wymogów dotyczących kompensacji obowiązujących operatora statków powietrznych w ciągu 3 lat danego okresu (OR1 + OR2 + OR3) wynosi mniej niż 3 000 ton CO_2, państwa członkowskie EOG mogą, na wniosek operatora statków powietrznych, nie obliczać dla tego operatora wymogów dotyczących kompensacji za ten okres. Natomiast zgodnie z tomem IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej na operatorze statku powietrznego spełniającym warunki określone w przedmiotowym pkt 3.4.2 nie ciążą wymogi dotyczące kompensacji, ale może zdecydować on się na dobrowolne kompensowanie tych emisji. Jedyna różnica polega na tym, że zamiast dobrowolnego przystąpienia, operator statku powietrznego ma możliwość odstąpienia.

Ograniczenie to, dodatkowe względem normy zawartej w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO". Powoduje ono konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 3 pkt 3.4.2 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

3.2.4. Kwalifikowalne jednostki

Zgodnie z art. 11a dyrektywy 2003/87/WE dotyczącym projektów, jednostki emisji muszą odpowiadać szeregowi określonych kryteriów, aby można było uznać je za kwalifikowalne na potrzeby spełnienia wymogów dotyczących kompensacji w ramach mechanizmu CORSIA.

[12] Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie funkcjonowania europejskiego rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla w 2022 r. na podstawie art. 10 ust. 5 i art. 21 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE.

Zgodnie z art. 11a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE Komisja ma przyjąć akty wykonawcze zawierające wykaz kwalifikowalnych jednostek na potrzeby spełnienia wymogów CORSIA w odniesieniu do operatorów statków powietrznych z siedzibą w EOG. Obejmują one jednostki uznane przez Radę ICAO za kwalifikowalne, jeżeli pochodzą z państw uczestniczących w CORSIA i będących stronami porozumienia paryskiego.

Ograniczenie to, dodatkowe względem normy zawartej w tomie IV pkt 4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy zgłosić ICAO w rubryce „Kategoria A – bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania (SARPs) ICAO". Powoduje ono konieczność zgłoszenia zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tomu IV rozdział 4 pkt 4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, który stanowi: „Kwalifikowalne jednostki emisji w ramach mechanizmu CORSIA to wyłącznie jednostki opisane w dokumencie ICAO zatytułowanym »Kwalifikowalne jednostki emisji w ramach mechanizmu CORSIA«, które spełniają kryteria kwalifikowalności jednostek emisji w ramach mechanizmu CORSIA zawarte w dokumencie ICAO zatytułowanym »Kryteria kwalifikowalności jednostek emisji w ramach mechanizmu CORSIA«".

Dodatkowo do wymogów, które wymieniono powyżej, zgodnie z art. 11a ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE można uwzględnić dwa inne rodzaje jednostek emisji:

- jednostki emisji dopuszczone w umowach między stronami zgodnie z ust. 5, jak określono w dyrektywie 2003/87/WE;
- jednostki emisji wydane w związku z projektami na poziomie Unii zgodnie z art. 24a, jak określono w dyrektywie 2003/87/WE.

Ściślej rzecz ujmując, art. 11a ust. 5 odnosi się do umów zawartych z państwami trzecimi, określających poziomy wykorzystania. Do tej pory nie zawarto takich umów z państwami trzecimi.

Art. 11a ust. 1 lit. d) odnosi się do jednostek emisji wydanych w związku z projektami na poziomie Unii zgodnie z art. 24a dyrektywy 2003/87/WE. Jak dotąd nie ma projektów realizowanych zgodnie z art. 24a dyrektywy 2003/87/WE.

Biorąc pod uwagę, że takie jednostki emisji nie zostały jeszcze dopuszczone ani wydane, ICAO nie musi być niezwłocznie informowana o ewentualnej różnicy w prawie Unii, która nie urzeczywistniła się jeszcze w praktyce.

Kiedy dopuszczenie lub wydanie takich jednostek emisji stanie się prawnie możliwe, państwa członkowskie UE mają obowiązek natychmiast powiadomić ICAO o występującej różnicy. W takiej sytuacji Komisja powinna odpowiednio poinformować Radę za pomocą noty informacyjnej, a państwa członkowskie UE powinny niezwłocznie powiadomić ICAO zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej o wynikających z tego różnicach względem tomu IV rozdział 4 pkt 4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zgodnie z art. 3 pkt 13 i art. 3 ust. 14 niniejszej decyzji Rady. Różnice te należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii B, „Inne sposoby spełnienia wymagań".

3.3. Zgłaszanie różnic Komisji

Po zgłoszeniu różnic ICAO i nie później niż dwa miesiące po przyjęciu niniejszej decyzji Rady państwa członkowskie UE poinformują Komisję o zgłoszonych różnicach. Jest to konieczne do zapewnienia poszanowania przepisów niniejszej decyzji Rady.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy".

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu lub stroną umowy[13].

Pojęcie „akty mające skutki prawne" obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii"[14].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

ICAO jest organem utworzonym na mocy umowy międzynarodowej, a mianowicie konwencji chicagowskiej.

Przyjęcie drugiego wydania tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej jest wiążące dla Unii zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej.

Zgłaszanie różnic przez państwa członkowskie UE rodzi skutki prawne, ponieważ może mieć wpływ na sposób wdrażania norm ICAO przez państwa członkowskie w kwestiach objętych wspólnymi zasadami.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

Zgodnie z art. 192 ust. 1 i art. 191 TFUE Unia Europejska przyczynia się do osiągania m.in. następujących celów: zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska, promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska, w szczególności zwalczania zmian klimatu.

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną

[13] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

[14] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Zgłaszanie różnic przez państwa członkowskie UE rodzi skutki prawne, ponieważ może mieć wpływ na sposób wdrażania norm ICAO przez państwa członkowskie w kwestiach objętych wspólnymi zasadami.

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego odnoszą się do polityki klimatycznej w kontekście lotnictwa międzynarodowego.

W związku z tym materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 192 ust. 1 TFUE.

4.3. Wnioski

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 192 ust. 1 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

2025/0065 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do drugiego wydania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja”), która ma na celu uregulowanie międzynarodowego transportu lotniczego, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

(2) Państwa członkowskie Unii („państwa członkowskie UE”) są umawiającymi się państwami konwencji oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.

(3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania („SARPs”).

(4) 21. konferencja stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu zakończyła się w grudniu 2015 r. przyjęciem porozumienia klimatycznego z Paryża, którego celem jest ograniczenie globalnego wzrostu temperatury na poziomie poniżej 2 °C w porównaniu z poziomami sprzed epoki przemysłowej oraz kontynuacja starań zmierzających do ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C. Wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe, powinny przyczyniać się do realizacji tego zmniejszenia emisji.

(5) W 2016 r. podczas 39. sesji Zgromadzenia Ogólnego ICAO postanowiono utworzyć globalny mechanizm rynkowy służący ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego, tak aby utrzymać je na poziomach z 2020 r.[15] Stanowisko Unii w tej kwestii zostało ustalone decyzją Rady (UE) 2016/915[16].

(6) Na dziesiątym posiedzeniu 214. sesji Rada ICAO przyjęła pierwsze wydanie tomu IV załącznika 16 do konwencji: Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania

[15] https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

[16] Decyzja Rady (UE) 2016/915 z maja 2016 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do międzynarodowego instrumentu, który ma zostać opracowany w ramach organów ICAO i który ma doprowadzić do wdrożenia od 2020 r. jednolitego globalnego środka rynkowego dotyczącego emisji z lotnictwa międzynarodowego (Dz.U. L 153 z 10.6.2016, s. 32).

w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA).

(7) Podczas 228. sesji Rada ICAO przyjęła poprawkę 1 do tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, wynikającą ze zmian proponowanych przez Komitet ds. Ochrony Środowiska w lotnictwie oraz z wyników okresowego przeglądu mechanizmu CORSIA z 2022 r. Powstałe wskutek tego drugie wydanie tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej zaczęło obowiązywać od dnia 1 stycznia 2024 r.

(8) Biorąc pod uwagę, że istnieją pewne różnice między prawem Unii a drugim wydaniem tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, należy ustalić stanowisko Unii w sprawie zgłaszania różnic zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej.

(9) Poniższą notyfikację wynikłych różnic proponuje się na tym etapie, ponieważ przyjęto odpowiednie przepisy UE dotyczące wdrażania CORSIA w UE.

(10) Zgodnie z informacjami przekazanymi Sekretariatowi ICAO i uznanymi przez Sekretariat roczne emisje CO_2 dla wszystkich par państw zgłoszonych przez państwa członkowskie do Sekretariatu ICAO jako podlegające wymogom kompensacji pozostają bez wpływu na obliczanie wymogów dotyczących kompensacji i liczby kwalifikowalnych jednostek w ramach mechanizmu CORSIA, które mają zostać umorzone w celu wykazania zgodności.

(11) Art. 38 konwencji dotyczy odchyleń od międzynarodowych norm i zasad postępowania. Zgodnie z jego brzmieniem każde umawiające się państwo ICAO, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania w przypadku ich zmian, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości ICAO różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.

(12) Decyzją Rady (UE) 2018/2027 zgłoszono różnice między dyrektywą 2003/87/WE a pierwszym wydaniem tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej. Mają one zastosowanie zarówno do wymogów dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW), jak i do wymogów dotyczących kompensacji, i są nadal aktualne.

(13) Wraz z przyjęciem rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603[17] dotyczącego środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego Unia stosuje wymogi MRW określone w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej. Pełne stosowanie wymogów dotyczących MRW gwarantuje włączenie emisji par

[17] 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).

państw do tomu IV rozdział 3 pkt 3.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej. W związku z tym żadne różnice we wdrażaniu przez państwa EOG tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej nie mają wpływu na współczynnik wzrostu sektorowego.

(14) W 2023 r. dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 zmieniono dyrektywę 2003/87/WE. Jednym z jej celów było doprowadzenie do wdrożenia mechanizmu CORSIA w Unii Europejskiej.

(15) Dyrektywa 2003/87/WE ma zastosowanie bez względu na przynależność państwową operatora statku powietrznego i ma zastosowanie bez rozróżniania do lotów wewnątrz państw członkowskich UE lub państw EOG oraz pomiędzy nimi.

(16) Art. 12 dyrektywy 2003/87/WE przewiduje przyjęcie przez Komisję Europejską aktów wykonawczych określających metodykę obliczania wymogów dotyczących kompensacji dla operatorów statków powietrznych.

(17) W dniu 9 lipca 2024 r. przyjęto rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1879 ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów CORSIA („rozporządzenie wykonawcze (UE) 2024/1879”).

(18) Zgodnie z art. 25a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE Komisja corocznie przyjmuje wykaz państw innych niż państwa EOG, Szwajcaria i Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za stosujące CORSIA. Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE wymogi dotyczące kompensacji będą obliczane dla operatorów z siedzibą w państwach członkowskich UE, biorąc pod uwagę wszystkie loty między państwami uczestniczącymi w CORSIA, z wyjątkiem lotów w obrębie EOG oraz między EOG a Szwajcarią i Zjednoczonym Królestwem. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(19) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2024/1879 mali operatorzy mają składać wnioski o zwolnienie ich z obowiązków dotyczących kompensacji emisji, natomiast tom IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej zwalnia ich z tych obowiązków automatycznie i mogą oni zdecydować się na stosowanie kompensacji. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(20) Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE kwalifikowalne jednostki w ramach mechanizmu CORSIA to jednostki określone przez Radę ICAO, pod warunkiem że pochodzą one od państwa wdrażającego porozumienie paryskie i uczestniczącego w CORSIA. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(21) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 i rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2067 nie wymaga się przekazania raportu na temat wielkości emisji i sprawozdania z niezależnej weryfikacji bezpośrednio przez weryfikatora organom krajowym, w przeciwieństwie do tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, który wymaga bezpośredniego przekazywania danych. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(22) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 operatorzy statków powietrznych mają wykorzystywać dane zastępujące w odniesieniu do maksymalnie 5 % wszystkich zgłoszonych przez siebie lotów. W tomie IV załącznika 16 ograniczono tę wartość do 5 % lotów podlegających wymogom dotyczącym kompensacji. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(23) Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE, oprócz lotów określonych w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, z wymogów dotyczących monitorowania zwolnione

są również następujące loty: loty wykonywane na mocy przepisów dotyczących lotów z widocznością, loty na potrzeby badań naukowych i testów statków powietrznych oraz loty wykonywane w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(24) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 operatorzy statków powietrznych niekwalifikujący się do stosowania narzędzi szacowania emisji mają stosować metodę A lub metodę B jako swoje metody monitorowania zużycia paliwa. Mają oni stosować te same metody na potrzeby raportowania wszystkich lotów, w tym lotów, które nie podlegają wymogom dotyczącym kompensacji. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 termin, w którym operator statku powietrznego może przedłożyć zaktualizowany plan monitorowania emisji w przypadku istotnej zmiany, jest krótszy niż przewidziany w SARPs. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(26) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 każdy operator statku powietrznego ma posiadać własny odrębny plan monitorowania i przedkładać oddzielne sprawozdania, niezależnie od tego, czy jest on jednostką zależną, czy też jednostką, w której inny operator statku powietrznego posiada całościowy udział. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(27) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 termin składania sprawozdań przez operatorów statków powietrznych upływa dnia 31 marca każdego roku w odniesieniu do przekazywania danych dotyczących emisji z poprzedniego roku kalendarzowego, natomiast SARPs CORSIA wymagają ich przedłożenia do dnia 30 kwietnia każdego roku. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(28) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 operator statku powietrznego przedkłada swój plan monitorowania: (i) co najmniej cztery miesiące przed podjęciem działań lotniczych objętych załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE lub (ii) bez zbędnej zwłoki po podjęciu takich działań, ale nie później niż sześć tygodni po ich wykonaniu. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(29) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2067 raport na temat wielkości emisji ma zostać zweryfikowany przez weryfikatorów akredytowanych przez krajową jednostkę akredytującą jednego z państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego, natomiast SARPs CORSIA nie przewidują takiego ograniczenia. Różnicę tę należy podać do wiadomości ICAO.

(30) Do tej pory nie ma żadnych jednostek emisji dopuszczonych w umowach między stronami zgodnie z ust. 5 dyrektywy 2003/87/WE ani jednostek emisji wydanych w związku z projektami na poziomie Unii zgodnie z art. 24a dyrektywy 2003/87/WE. W praktyce nie występuje różnica. Po zatwierdzeniu jednostek emisji z projektów zgodnie z porozumieniami zawartymi z państwami trzecimi lub po wydaniu jednostek emisji w związku z projektami administrowanymi przez państwa członkowskie UE, mającymi na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych nieobjętych jeszcze dyrektywą 2003/87/WE, państwa członkowskie powinny podać do wiadomości ICAO różnice dotyczące wykorzystania takich jednostek emisji w celu zapewnienia zgodności z CORSIA.

(31) W takim przypadku Komisja powinna odpowiednio poinformować Radę za pomocą noty informacyjnej, a państwa członkowskie UE powinny niezwłocznie powiadomić ICAO.

(32) Państwa członkowskie UE powinny poinformować Komisję o różnicach zgłoszonych ICAO po ich zgłoszeniu, nie później niż dwa miesiące po wejściu w życie niniejszego aktu.

(33) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w Radzie ICAO, ponieważ przyjęcie drugiego wydania tomu IV załącznika 16 jest wiążące dla państw członkowskich zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej.

(34) Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez wszystkie państwa członkowskie Unii działające wspólnie w jej interesie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie należy zająć w odniesieniu do różnic w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej wymagających zgłoszenia, jest następujące: każde państwo członkowskie przedstawia wyjaśnienie, o którym mowa w art. 2, i zgłasza w systemie elektronicznego zgłaszania różnic ICAO różnice zgodnie z warunkami opisanymi w art. 3 ust. 1–15 niniejszej decyzji.

Artykuł 2

W odniesieniu do niżej wskazanych różnic należy przedstawić następujące wyjaśnienie:

Jeśli chodzi o kompensację, występują pewne różnice między dyrektywą 2003/87/WE i szczegółowymi przepisami przyjętymi przez Komisję, z jednej strony, a mechanizmem CORSIA, z drugiej strony. Przepisy Unii Europejskiej mające zastosowanie w tym zakresie w dniu [20 grudnia 2024 r.] zawarte są głównie w dyrektywie 2003/87/WE, ostatnio zmienionej dyrektywą (UE) 2023/958, dyrektywą (UE) 2023/959 i decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 334/2023.

Różnice zgłoszone przez [państwo członkowskie] w dniu [data] r. na podstawie decyzji Rady (UE) 2018/2027 pozostają aktualne.

Artykuł 3

1. Różnica względem tomu IV rozdział 3 pkt 3.1.4 i 3.2 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Wymogi dotyczące kompensacji CO_2", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

   Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że emisje pochodzące z lotów wykonywanych przez operatorów mających siedzibę w [państwie członkowskim] w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub między państwami Europejskiego Obszaru Gospodarczego a Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem nie podlegają wymogom dotyczącym kompensacji. Emisje z tych lotów nie są uwzględniane przy obliczaniu zmiennej OE w pkt 3.2.1 dla operatorów administrowanych przez [państwo członkowskie].

   Udział w regionalnych systemach handlu zobowiązuje operatorów z [państwa członkowskiego] do uwzględnienia tych emisji.

Te regionalne systemy handlu emisjami obejmujące wspomniane emisje skutkują wyższym poziomem restrykcyjności pod względem środowiskowym niż mechanizm CORSIA, ponieważ uwzględniają większą część ogółu emisji z lotów między państwami EOG oraz lotów między EOG a Zjednoczonym Królestwem i Szwajcarią.

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji ustanowiony dyrektywą 2003/87/WE ma zastosowanie do operatorów linii lotniczych niezależnie od przynależności państwowej operatora linii lotniczych, zapewniając równe traktowanie na trasach w odniesieniu do obowiązku umorzenia uprawnień w ramach ETS.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO" oraz jako „znaczącą różnicę".

2. Różnica względem tomu IV rozdział 3 pkt 3.4.2 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Wymogi dotyczące kompensacji CO_2", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 4 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879 [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że operatorów statków powietrznych z sumą wymogów dotyczących kompensacji mniejszą niż 3 000 ton w trzyletnim okresie dostosowania się do wymagań obowiązuje wymóg dotyczący kompensacji. Operatorzy ci mogą jednak zwrócić się do państwa o zwolnienie ich z wymogów dotyczących kompensacji. Stanowi to różnicę względem tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zgodnie z którym operatora statku powietrznego spełniającego warunki określone w pkt 3.4.2 nie obowiązują wymogi dotyczące kompensacji, ale może on zdecydować się na dobrowolne kompensowanie tych emisji.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO", ale nie jako „znaczącą różnicę".

3. Różnica względem tomu IV rozdział 4 pkt 4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Anulowanie kwalifikowalnych jednostek emisji w ramach mechanizmu CORSIA", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 11a dyrektywy 2003/87/WE [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że oprócz kryteriów zawartych w dokumencie ICAO zatytułowanym „Kryteria kwalifikowalności jednostek emisji w ramach mechanizmu CORSIA" muszą być spełnione następujące warunki, aby jednostki mogły zostać uznane za kwalifikowalne na potrzeby spełnienia wymogów CORSIA w odniesieniu do operatorów administrowanych przez [państwo członkowskie]:

a) jednostki muszą pochodzić z państwa, które w momencie ich wykorzystywania jest stroną porozumienia paryskiego;

b) jednostki muszą pochodzić z państwa uczestniczącego w mechanizmie kompensacji CORSIA.

Skutkuje to wyższym poziomem restrykcyjności pod względem środowiskowym.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako

różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO” oraz jako „znaczącą różnicę”.

4. Różnica względem tomu IV rozdział 2 pkt 2.4.1.5 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji CO_2 operatorów statków powietrznych”, z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 68 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 i art. 27 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2067 [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że raport na temat wielkości emisji i odpowiadające mu sprawozdanie z weryfikacji przedkłada państwu wyłącznie operator statku powietrznego. Jest to równoważne z wymogiem określonym w tomie IV rozdział 2 pkt 2.4.1.5 załącznika 16, zgodnie z którym dodatkowo organ weryfikujący musi niezależnie od tego przedłożyć państwu kopię raportu na temat wielkości emisji i powiązanego sprawozdania z weryfikacji.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii B, „Inne sposoby spełnienia wymagań”, ale nie jako „znaczącą różnicę”.

5. Różnica względem tomu IV rozdział 2 pkt 2.1.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji CO_2 operatorów statków powietrznych”, z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że oprócz zwolnień określonych w tomie IV pkt 2.1.1 i 2.1.3 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej normy i zalecane metody postępowania nie będą miały zastosowania do następujących lotów rozpoczynających się lub kończących się w EOG:

a) wszelkich lotów wykonywanych wyłącznie na mocy przepisów dotyczących lotów z widocznością, określonych w załączniku 2 do konwencji chicagowskiej;

b) lotów wykonywanych wyłącznie w celu przeprowadzenia badań naukowych lub w celu sprawdzenia, przetestowania lub przeprowadzenia procesu certyfikacji statku powietrznego lub urządzenia zarówno pokładowego, jak i naziemnego;

c) lotów wykonywanych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej nałożonego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008[18].

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii C, „Wdrożone częściowo”, ale nie jako „znaczącą różnicę”.

6. Różnica względem tomu IV rozdział 2 pkt 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 i 2.2.1.3.6 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji

[18] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

CO_2 operatorów statków powietrznych", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 55 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 operatorzy statków powietrznych obsługujący mniej niż 243 loty w czasie trzech kolejnych czteromiesięcznych okresów oraz operatorzy statków powietrznych obsługujący loty o całkowitych rocznych emisjach wynoszących mniej niż 25 000 ton CO_2 na rok są uznawani za małe podmioty uczestniczące w systemie. [Państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że operatorzy statków powietrznych powyżej progu dla małych podmiotów uczestniczących w systemie stosują metodę A lub metodę B jako metodę monitorowania zużycia paliwa.

Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że operatorzy statków powietrznych stosują wybraną metodę monitorowania zużycia paliwa w odniesieniu do wszystkich zgłoszonych przez siebie lotów, w tym lotów międzynarodowych nieobjętych wymogami dotyczącymi kompensacji.

Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że operatorzy statków powietrznych, którzy spełniają wymogi tomu IV pkt 2.1.1 i 2.1.3 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2021 r., nie kwalifikując się jako nowy podmiot, i którzy nie są małymi podmiotami uczestniczącymi w systemie, stosują bezpośrednio metodę monitorowania zużycia paliwa.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO", ale nie jako „znaczącą różnicę".

7. Różnica względem tomu IV rozdział 2 pkt 2.5.1.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji CO_2 operatorów statków powietrznych", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 66 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 operator statku powietrznego wykorzystuje dane zastępujące dane z odnośnego okresu, obliczone alternatywną metodą zdefiniowaną w planie monitorowania, pod warunkiem że liczba lotów, w odniesieniu do których występują luki w danych, nie przekracza 5 % wszystkich zgłoszonych lotów. W przypadku stwierdzenia luk w danych dotyczących ponad 5 % rocznych lotów operator musi poinformować o tym właściwy organ i podjąć działania naprawcze w celu udoskonalenia gromadzenia danych.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO", ale nie jako „znaczącą różnicę".

8. Następująca różnica odnosi się do tomu IV rozdział 2 pkt 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 i 2.2.1.3.5 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji CO_2 operatorów statków powietrznych", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 55 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że jeżeli statek powietrzny przekracza wartości progowe dla małych podmiotów uczestniczących w systemie w danym roku (y), operator statku powietrznego bez zbędnej zwłoki przedkłada zaktualizowany plan monitorowania emisji, chyba że uzgodniono inaczej z organem CORSIA [państwa członkowskiego].

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO", ale nie jako „znaczącą różnicę".

9. Następująca różnica odnosi się do tomu IV rozdział 1 pkt 1.2.6 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Administracja", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnic:

Zgodnie z art. 51 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że każdy operator statku powietrznego prowadzi własny plan monitorowania i raportuje oddzielnie, nawet jeżeli jest w całości jednostką zależną innego operatora statku powietrznego, jak przewidziano w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO", ale nie jako „znaczącą różnicę".

10. Następująca różnica odnosi się do tomu IV rozdział 1 pkt 1.5 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Administracja", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnic:

Zgodnie z art. 68 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że termin składania sprawozdań przez operatorów statków powietrznych, w odniesieniu do emisji z poprzedniego roku kalendarzowego, to 31 marca, a nie 30 kwietnia każdego roku jak określono w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO", ale nie jako „znaczącą różnicę".

11. Następująca różnica odnosi się do tomu IV rozdział 2 pkt 2.2.2.1, 2.2.2.2 i 2.2.2.3 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji CO_2 operatorów statków powietrznych", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 52 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066 [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że operatorzy statków powietrznych przedkładają plan monitorowania co najmniej cztery miesiące przed podjęciem działań lotniczych objętych załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE lub bez zbędnej zwłoki po podjęciu działania lotniczego, ale nie później niż sześć tygodni po wykonaniu danego działania. Harmonogram ten różni się od zawartego w tomie IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zgodnie z którym nowe podmioty przedkładają plany monitorowania emisji w ciągu trzech miesięcy od objęcia ich zakresem stosowania.

Ponadto operatorzy statków powietrznych objęci zakresem stosowania po raz pierwszy (niekwalifikujący się jako nowi operatorzy) przedkładają swoje plany w terminie trzech miesięcy.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO", ale nie jako „znaczącą różnicę".

12. Następująca różnica odnosi się do tomu IV rozdział 2 pkt 2.4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji CO_2 operatorów statków powietrznych", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2067 oraz dodatkowo do warunków określonych w tomie IV pkt 2.4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że raport na temat wielkości emisji jest weryfikowany przez weryfikatorów akredytowanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz przez krajową jednostkę akredytującą jednego z państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO", ale nie jako „znaczącą różnicę".

13. Różnica względem tomu IV rozdział 4 pkt 4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Anulowanie kwalifikowalnych jednostek emisji w ramach mechanizmu CORSIA", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 11a dyrektywy 2003/87/WE [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że oprócz jednostek zatwierdzonych przez Radę ICAO i zgodnie z [trzecią różnicą dotyczącą kryteriów w zakresie dodatkowych jednostek] operatorzy zarejestrowani w [państwie członkowskim] mogą wykorzystać następujące jednostki w celu wykonania obowiązków wynikających z CORSIA:

jednostki emisji wydane w związku z projektami na poziomie Unii zgodnie z art. 24a dyrektywy 2003/87/WE. Chodzi o jednostki emisji wydane w związku z projektami administrowanymi przez państwa członkowskie UE, które ograniczają emisje gazów cieplarnianych nieobjęte EU ETS. Nie mogą one prowadzić do podwójnego liczenia redukcji emisji ani utrudniać wdrażania innych środków z dziedziny polityki mających na celu redukcję emisji nieobjętych dyrektywą 2003/87/WE.

Różnicę tę zgłasza się, gdy spełnione są warunki określone w art. 24a dyrektywy 2003/87/WE i gdy jednostki te zostaną wydane. Po zgłoszeniu różnicy należy ją oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii B, „Inne sposoby spełnienia wymagań", ale nie jako „znaczącą różnicę".

14. Różnica względem tomu IV rozdział 4 pkt 4.2.1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym: Mechanizm kompensacji i redukcji CO_2 dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Anulowanie kwalifikowalnych jednostek emisji w ramach mechanizmu CORSIA", z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

Zgodnie z art. 11a dyrektywy 2003/87/WE [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że oprócz jednostek zatwierdzonych przez Radę ICAO i zgodnie z [trzecią różnicą dotyczącą kryteriów w zakresie dodatkowych jednostek] operatorzy zarejestrowani w [państwie członkowskim] mogą wykorzystać następujące jednostki w celu wykonania obowiązków wynikających z CORSIA:

jednostki emisji dopuszczone w umowach między stronami zgodnie z art. 11a ust. 5 dyrektywy 2003/87/WE. Chodzi o jednostki emisji dopuszczone w związku z umowami zawartymi dwustronnie z państwami trzecimi [określić umowę].

Różnicę tę zgłasza się, gdy spełnione są warunki określone w art. 11a ust. 5 dyrektywy 2003/87/WE i gdy takie jednostki zostaną wydane. Po zgłoszeniu różnicy należy ją oznaczyć w systemie EFOD (elektroniczne zgłaszanie różnic) jako różnicę kategorii B, „Inne sposoby spełnienia wymagań", ale nie jako „znaczącą różnicę".

15. Z wyjątkiem ust. 13 i 14 każde państwo członkowskie zgłasza różnice wskazane w tym artykule nie później niż dwa miesiące po wejściu w życie niniejszej decyzji i informuje o tym Komisję. Komisja informuje o tym Radę niezwłocznie po spełnieniu warunków określonych w ust. 13 i 14 za pomocą noty informacyjnej. Następnie państwa członkowskie UE niezwłocznie powiadamiają ICAO.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący