



2025/2090

15.10.2025

DECYZJA RADY (UE) 2025/2090

z dnia 10 października 2025 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia różnic między prawem Unii a drugim wydaniem międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwana dalej „konwencją chicagowską”), która reguluje międzynarodowy transport lotniczy, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Konwencja chicagowska ustanowiła Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Państwa członkowskie Unii są Umawiającymi się Państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania.
- (4) 21. Konferencja Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu zakończyła się w grudniu 2015 r. przyjęciem porozumienia klimatycznego z Paryża. Celem porozumienia klimatycznego z Paryża jest ograniczenie wzrostu średniej temperatury globalnej do znacznie poniżej 2 °C powyżej poziomu sprzed epoki przemysłowej i kontynuowanie starań zmierzających do ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C ponad te poziomy. Wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe, powinny przyczyniać się do realizacji tego ograniczenia emisji.
- (5) W 2016 r. na 39. sesji Zgromadzenia Ogólnego ICAO postanowiono utworzyć globalny mechanizm rynkowy służący utrzymaniu emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego na poziomach z 2020 r. Stanowisko Unii w tej kwestii zostało ustalone decyzją Rady (UE) 2016/915 ⁽¹⁾.
- (6) Na 10. posiedzeniu 214. sesji Rada ICAO przyjęła pierwsze wydanie tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej: Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA).
- (7) Na 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 CORSIA z 2022 r. Powstałe wskutek tego drugie wydanie tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej (zwane dalej „drugim wydaniem”) zaczęło obowiązywać w dniu 1 stycznia 2024 r.
- (8) Art. 38 konwencji chicagowskiej 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.

⁽¹⁾ Decyzja Rady (UE) 2016/915 z dnia 30 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj>).

- (9) mając na uwadze, że istnieją pewne różnice między prawem Unii a drugim wydaniem, należy ustalić stanowisko Unii w odniesieniu do zgłaszania różnic zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej.
- (10) CORSIA jest wdrażany do prawa Unii za pomocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE⁽²⁾. Stanowisko, jakie ma być zajęte w ramach ICAO w odniesieniu do zgłoszenia różnic między tą dyrektywą a pierwszym wydaniem tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zostało ustanowione decyzją Rady (UE) 2018/2027⁽³⁾.
- (11) W 2023 r. dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958⁽⁴⁾ zmieniono dyrektywę 2003/87/WE. Jednym z celów dyrektywy (UE) 2023/958 było przeprowadzenie wdrożenia CORSIA w Unii.
- (12) Określone w niniejszej decyzji stanowisko Unii w odniesieniu do zgłoszenia różnic proponuje się na tym etapie, ponieważ przyjęte zostały odpowiednie akty prawne Unii dotyczące wdrażania CORSIA w Unii.
- (13) Art. 12 dyrektywy 2003/87/WE przewiduje przyjęcie przez Komisję aktów wykonawczych określających metodykę obliczania wymogów dotyczących kompensacji dla operatorów statków powietrznych. W związku z tym w dniu 9 lipca 2024 r. Komisja przyjęła rozporządzenie wykonawcze (UE) 2024/1879⁽⁵⁾.
- (14) Zgodnie z informacjami przekazanymi Sekretariatowi ICAO i potwierdzonymi przez Sekretariat roczne emisje CO₂ 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 CORSIA, które mają zostać umorzone w celu wykazania zgodności.
- (15) Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE kwalifikowalne jednostki w ramach CORSIA to jednostki określone przez Radę ICAO, pod warunkiem że pochodzą one od państwa wdrażającego porozumienie paryskie i uczestniczącego w CORSIA. Różnicę tę należy zgłosić ICAO.
- (16) Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE, oprócz lotów określonych w drugim wydaniu, z wymogów dotyczących monitorowania zwolnione są również następujące loty: loty wykonywane na mocy przepisów dotyczących lotów z widocznością, loty wykonywane na potrzeby badań naukowych lub testów statków powietrznych oraz loty wykonywane w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Różnicę tę należy zgłosić ICAO.
- (17) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/2066⁽⁶⁾ 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 zgłosić ICAO.

(²) 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

(³) 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, 20.12.2018, s. 25, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj>).

(⁴) 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>).

(⁵) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

(⁶) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

- (18) Państwa członkowskie powinny zgłosić ICAO różnice nie później niż dwa miesiące po wejściu w życie niniejszej decyzji i poinformować o tym Komisję.
- (19) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO w odniesieniu do drugiego wydania, ponieważ jest ono wiążące dla państw członkowskich zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej i w zakresie w nim określonym. Drugie wydanie ma również stać się wiążące dla Unii i jej państw członkowskich zgodnie z niektórymi obowiązującymi międzynarodowymi umowami o transporcie lotniczym. W związku z tym przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do zgłoszenia różnic wchodzi w zakres stosowania art. 218 ust. 9 Traktatu.
- (20) Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez każde państwo członkowskie Unii, działające w interesie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte przez Unię w ramach ICAO w odniesieniu do zgłoszenia różnic między prawem Unii a drugim wydaniem tomu IV załącznika 16 międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska –mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) (zwanym dalej „drugim wydaniem”), jest następujące: każde państwo członkowskie wprowadza do elektronicznego systemu zgłaszania różnic ICAO (EFOD) różnice zgodnie z warunkami określonymi w art. 2 niniejszej decyzji.

Artykuł 2

1. Zgłoszenie różnic określonych w niniejszym artykule pozostaje bez uszczerbku dla innych zgłoszeń dokonanych zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do postanowień tomu IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.
2. Różnica dotycząca rozdziału 4 pkt 4.3.1 drugiego wydania, „Jednostki emisji”, z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

„[Państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że zgodność z wymogami dotyczącymi kompensacji wynikającymi z emisji, które pochodzą z lotów wykonywanych przez operatorów mających siedzibę w [państwie członkowskim] w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) lub z lotów wykonywanych między EOG a Szwajcarią lub Zjednoczonym Królestwem, jest zapewniona, zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, poprzez umorzenie uprawnień w ramach regionalnego systemu EU ETS, które mają również zastosowanie do takich lotów.

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

Zgodność z wymogami dotyczącymi kompensacji jest zatem zapewniana na etapie anulowania jednostek, jak wyszczególniono w tomie IV rozdział 4 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej. Operatorów administrowanych przez [państwo członkowskie] uznaje się za spełniających wymogi CORSIA dotyczące kompensacji, gdy przedłożą zweryfikowany raport na temat anulowania jednostek emisji. W raporcie tym wykazuje się anulowanie wystarczającej liczby jednostek CORSIA, z wyjątkiem lotów między państwami EOG oraz lotów między państwami EOG a Zjednoczonym Królestwem lub Szwajcarią.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. UE L 275 z 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).”.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO” oraz jako „znaczącą różnicę”.

3. Różnica dotycząca rozdziału 4 pkt 4.2.1 drugiego wydania, „Jednostki emisji”, 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 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 kompensacji CORSIA.”.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO” oraz jako „znaczącą różnicę”.

4. Różnica dotycząca rozdziału 2 pkt 2.1.1 drugiego wydania, „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji CO₂ 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 przewidziane w niniejszym rozdziale 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 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. UE L 293 z 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).”.

Różnicę tę należy oznaczyć w systemie EFOD jako różnicę kategorii C, „Wdrożone częściowo”, ale nie jako „Znaczącą różnicę”.

5. Różnica dotycząca rozdziału 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 CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), „Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) rocznych emisji CO₂ operatorów statków powietrznych”, z następującymi szczegółowymi informacjami dotyczącymi różnicy:

„Zgodnie z art. 55 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066 ⁽²⁾ operatorzy statków powietrznych obsługujący mniej niż 243 loty w okresie trzech kolejnych czteromiesięcznych okresów oraz operatorzy statków powietrznych obsługujący loty o całkowitych rocznych emisjach wynoszących mniej niż 25 000 ton CO₂ 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.

⁽²⁾ 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. UE L 334 z 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).”.

„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 jako różnicę kategorii A, „Bardziej restrykcyjne lub wykraczające poza normy lub zalecane metody postępowania ICAO”, ale nie jako „Znaczącą różnicę”.

6. Każde państwo członkowskie zgłasza różnice, o których mowa w niniejszym artykule, nie później niż dwa miesiące po wejściu w życie niniejszej decyzji i informuje o tym Komisję.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 10 października 2025 r.

W imieniu Rady

Przewodnicząca

S. LOSE
