

Briuselis, 2020 m. gegužės 19 d.
(OR. en)

8122/20

Tarpinstitucinė byla:
2020/0096 (NLE)

AVIATION 85
CLIMA 88
RELEX 349

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2020 m. gegužės 19 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENIUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2020) 219 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS SPRENDIMO, kuriuo siekiant atsižvelgti į įgyvendinant CORSIA svarbius COVID-19 pandemijos padarinius iš dalies keičiamos Tarybos sprendimo (ES) 2016/915 nuostatos dėl atskaitos laikotarpio, naudotino išmetamo CO ₂ kiekio didėjimui apskaičiuoti

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2020) 219 final.

Priedama: COM(2020) 219 final



Bruselis, 2020 05 19
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

kuriuo siekiant atsižvelgti į įgyvendinant CORSIA svarbius COVID-19 pandemijos padarinius iš dalies keičiamos Tarybos sprendimo (ES) 2016/915 nuostatos dėl atskaitos laikotarpio, naudotino išmetamo CO₂ kiekio didėjimui apskaičiuoti

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis dėl COVID-19 pandemijos priimtas pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo keičiama pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO), dėl Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemoje (CORSIA) nustatyto atskaitos laikotarpio, naudotino išmetamo CO₂ kiekio didėjimui apskaičiuoti (toliau – atskaitinė vertė).

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Čikagos konvencija ir Paryžiaus susitarimas

Čikagos konvencija (toliau – Konvencija) siekiama reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. Šia 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojusia konvencija įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO).

Paryžiaus susitarimą 2015 m. gruodžio mėn. patvirtino Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencija. Jo tikslas – užtikrinti, kad pasaulio temperatūra padidėtų gerokai mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau siekti temperatūros padidėjimą sumažinti dar labiau – iki 1,5 °C. Prie šio išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai, taip pat ir tarptautinės aviacijos sektorius.

Visos ES valstybės narės yra abiejų susitarimų šalys. ES ir jos valstybės narės yra Paryžiaus susitarimo šalys ir bendrai įsipareigojo sumažinti savo išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija yra specializuota Jungtinių Tautų agentūra. Organizacijos tikslai ir uždaviniai – plėtoti tarptautinės oro navigacijos principus bei metodus ir skatinti tarptautinio oro susisiekimo planavimą bei plėtrą. ES turi *ad hoc* stebėtojos statusą daugelyje ICAO organų (Asamblėjoje ir kituose techniniuose organuose).

2.3. Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA)

2018 m. birželio 27 d. vykusioje savo 214-ojoje sesijoje ICAO taryba patvirtino tarptautinių standartų ir rekomenduojamos tvarkos aprašą „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA)“ – jis priimtas kaip Čikagos konvencijos 16 priedo „Aplinkos apsauga“ IV tomas.

Vadovaudamosi Tarybos sprendimu (ES) 2018/2027¹, valstybės narės pranešė ICAO apie skirtumus. Be kita ko, Direktyva 2003/87/EB ir CORSIA visų pirma skiriasi tuo, kad

¹ 2018 m. lapkričio 29 d. Tarybos sprendimas (ES) 2018/2027 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl aplinkos apsaugos srityje taikomos Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos

Direktyva 2003/87/EB taikoma nepriklausomai nuo lėktuvų naudotojų nacionalinės priklausomybės. Iš esmės ji apima skrydžius iš aerodromų, esančių valstybių narių, kurioms taikoma Sutartis, teritorijose, arba į juos. Ji taikoma visiems be išimties skrydžiams valstybėse narėse ir (arba) EEE šalyse ir tarp jų.

Standartų ir rekomenduojamos praktikos II dalies 3.2 dalyje („CO₂ kompensavimo reikalavimai“) nustatyta, kad atskaitinė vertė yra maršrutuose, kuriems taikoma CORSIA, 2019–2020 m. laikotarpiu per metus išmestas vidutinis CO₂ kiekis.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. Pagrindiniai faktai

Svarbu apsvarstyti, kaip COVID-19 pandemija paveiks CORSIA atskaitinę vertę, pagal kurią bus nustatomi lėktuvų naudotojams taikytini kompensavimo reikalavimai, kurių tikslas – užtikrinti, kad nuo 2020 m. augimas vyktų nedidėjant išmetamam CO₂ kiekiui.

2020 m. tarptautinės aviacijos sektoriuje išmestas CO₂ kiekis dėl vykstančios COVID-19 pandemijos neabejotinai bus daug mažesnis. Dėl šios pandemijos CORSIA atskaitinė vertė būtų gerokai mažesnė (nebent jos apibrėžtis būtų persvarstyta), todėl kompensavimo reikalavimai būtų didesni. Tai, savaime suprantama, taip pat priklauso nuo to, kokių tempų atsigaus tarptautinis oro eismas, ir nuo to, kaip kis šiame sektoriuje išmetamas CO₂ kiekis.

ICAO Aviacijos ir aplinkos apsaugos komitetas (CAEP) atliko dydžio eilės analizę, kuria siekta remiantis įvairiais scenarijais kiekybiškai įvertinti COVID-19 pandemijos poveikį išmetamųjų teršalų vienetų, kuriais pagal CORSIA kompensuojamas išmetamas CO₂ kiekis, paklausai, ir išnagrinėti įvairias atskaitinės vertės pasirinkimo galimybes.²

CAEP atlikus analizę, kurioje nagrinėtos įvairios atskaitinės vertės pasirinkimo galimybės, pavyzdžiui, išlaikyti *status quo*, naudoti 2019 m. išmestą CO₂ kiekį arba per daugiau metų išmestą vidutinį CO₂ kiekį ar net ekstrapoliuotą CO₂ kiekio, kuris galėjo būti išmestas 2020 m., įvertį, be kita ko, nustatyta, kad:

- 2020 m. išmestas CO₂ kiekis gali būti apie 40 proc. mažesnis, nei buvo numatyta 2016 m.;
- naudojant šiuo metu CORSIA nustatytą atskaitos laikotarpį apskaičiuotas atskaitinis išmetamo CO₂ kiekis gali būti apie 18 proc. mažesnis už 2019 m. išmestą kiekį;
- mažesnės atskaitinės vertės taikymas gali labai paveikti bendrą kompensavimo reikalavimų vertę:
 - bandomuoju etapu (2021–2023 m.): nuo +280 proc. pagal V formos atsigavimo scenarijų iki +150 proc. pagal U formos atsigavimo su negrįžtamais nuostoliais scenarijų;

(CORSIA) tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos aprašo pirmos redakcijos (OL L 325, 2018 12 20, p. 25).

² Susijusius tyrimus taip pat atliko IATA, ICSA ir kitos organizacijos. Žr., pavyzdžiui, <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> arba https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSIA_baseline_analysis.pdf.

- per visą laikotarpį (2021–2035 m.): nuo +45 proc. pagal V formos atsigavimo scenarijų iki –24 proc. pagal U formos atsigavimo su negrįžtamais nuostoliais scenarijų;
- kaip atskaitinę vertę pasirinkus 2019 m. išmestą CO₂ kiekį, bendra kompensavimo reikalavimų vertė:
 - bandomuoju etapu (2021–2023 m.): pagal COVID-19 scenarijus iki 2023 m. būtų lygi arba artima nuliui;
 - per visą laikotarpį (2021–2035 m.): būtų nuo –9 proc. pagal V formos atsigavimo scenarijų iki –32 proc. pagal U formos atsigavimo su negrįžtamais nuostoliais scenarijų.

2020 m. gegužės 11 d. CAEP valdymo grupės posėdyje buvo vieningai pritarta pasiūlymui šią dydžio eilės analizę pateikti apsvarstyti ICAO tarybai 2020 m. birželio mėn. vyksiančioje jos 220-ojoje sesijoje.

3.2. Siūloma pozicija

Atsižvelgiant į aplinkosauginio veiksmingumo aspektą, susijusį su ICAO tikslu užtikrinti, kad nuo 2020 m. augimas vyktų nedidėjant išmetamam CO₂ kiekiui, į poreikį užtikrinti, kad CORSIA būtų remiama dėl COVID-19 pandemijos susidariusiomis aplinkybėmis ir kad netektų keisti pagrindinių CORSIA modelio elementų, taip pat į ICAO teisinį procesą, pradinis apdairus žingsnis, remiantis šiuo metu turima informacija³, būtų prireikus sutikti atlikti CORSIA modelio pakeitimą, kuriuo kaip atskaitinę vertę būtų nustatytas tik 2019 m. tarptautinės aviacijos sektoriuje išmestas CO₂ kiekis, kuriam taikoma CORSIA.

Per savo sesiją priėmusi sprendimą pakeisti CORSIA atskaitinę vertę ICAO taryba parodytų, kad aktyviai stengiasi prisitaikyti prie krizės ir užtikrinti, kad valstybės ir toliau remtų CORSIA ir joje dalyvautų. Siekiant suderinti būtinybę sprendimą priimti skubiai su poreikiu užtikrinti atitiktį ICAO valdymo taisyklėms, ICAO tarybai priėmus tokį sprendimą galėtų būti surengta raštiškų konsultacijų su valstybėmis procedūra ir tada sprendimas galėtų būti oficialiai priimtas per kitą (221-ąją) ICAO tarybos sesiją.

Gali būti tikslinga atlikti tam tikrus susijusius CORSIA modelio elementų pakeitimus, kaip antai:

- atitinkamai pakeisti numatytą galimybę naudoti 2020 m. išmestą CO₂ kiekį kaip atskaitinę vertę kompensavimo reikalavimams, taikytiniems bandomuoju etapu, t. y. pirmaisiais trejais savanoriško dalyvavimo sistemoje metais (2021–2023 m.), apskaičiuoti;
- pateikti paaiškinimą, kad apskaičiuojant konkrečiais metais taikytinus kompensavimo reikalavimus sektoriaus augimo koeficientas negali būti neigiamas, taip užkertant kelią atvejams, kuriais vienais metais taikytini neigiami kompensavimo reikalavimai atsvertų kitais to paties reikalavimų laikymosi laikotarpio metais taikytinus teigiamus kompensavimo reikalavimus.

³ Visų pirma informacija, gauta iš ICAO CAEP.

Kai kurios šalys nurodė, kad, jei atskaitinė vertė bus keičiama, jos gali bandyti naudodamosi ta proga prašyti atskiroms šalims nustatyti skirtingas atskaitines vertes, atsižvelgiant į šalies išsivystymo lygį, prisijungimo prie CORSIA metus ar kitus kriterijus. Toks pakeitimas prieštarautų Rezoliucijoje A40-19 nustatytiems principams, Čikagos konvencijai ir joje nustatytam nediskriminavimo principui ir sukeltų didelį visos CORSIA sužlugdymo pavojų.

Jei ikikriziniam eismo ir su juo susijusio išmetamo CO₂ kiekio lygiui pasiekti prireiktų kelerių metų, nustačius didesnę 2019 m. išmetu CO₂ kiekiu pagrįstą atskaitinę vertę kompensavimo reikalavimų vertė bandomuoju etapu būtų nulinė arba labai maža. Šiuo atžvilgiu reiktų priminti, kad Asamblėjos rezoliucijoje A40-19 numatyta kas trejus metus (pirmą kartą – 2022 m.) CORSIA peržiūrėti. Joje nurodyta, kad atliekant šias peržiūras turėtų būti įvertinta pažanga siekiant ICAO plataus užmojo tikslo užtikrinti, kad nuo 2020 m. tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamas bendras grynas anglies dioksido kiekis nedidėtų, taip pat su rinka ir išlaidomis susijęs šios sistemos poveikis valstybėms, lėktuvų naudotojams ir tarptautinei aviacijai ir sistemos modelio elementų veikimas. Be to, turėtų būti išnagrinėta, kaip būtų galima patobulinti sistemą, kad būtų prisidedama prie Paryžiaus susitarimo tikslo, ypač jame nustatytų ilgalaikių temperatūros tikslų, ir apsvarstyta galimybė atnaujinti sistemos modelio elementus siekiant gerinti įgyvendinimą, didinti veiksmingumą ir kuo labiau sumažinti rinkos iškraipymą.

Tokia peržiūra yra svarbi siekiant užtikrinti, kad sistema derėtų su Asamblėjos svarstysimu ilgalaikiu plataus užmojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu.

Priklausomai nuo to, koku tempu atsigaus tarptautinis oro eismas ir koku mastu CORSIA padės siekti ilgalaikio plataus užmojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslo, atliekant būsimą CORSIA peržiūrą gali būti svarbu persvarstyti šios sistemos užmojo mastą, galbūt įskaitant ir atskaitinės vertės klausimą. CORSIA užmojo masto didinimas derėtų su Tarybos sprendime (ES) 2016/915 nustatyta Sąjungos pozicija.

Dėl COVID-19 pandemijos daromas Sąjungos pozicijos dėl CORSIA pakeitimas iš esmės nepaveiktų ES paramos politikai, kuria grindžiamas Asamblėjos rezoliucijoje A40-19 nustatytas ICAO plataus užmojo tikslas užtikrinti, kad nuo 2020 m. augimas vyktų nedidėjant išmetamam CO₂ kiekiui.

4. SUDERINAMUMAS SU KITOMIS SĄJUNGOS POLITIKOS SRITIMIS

Siūlomas sprendimas yra suderinamas su kitų sričių Sąjungos politika, visų pirma energetikos, aplinkos ir transporto, ir ją papildo.

5. TEISINIS PAGRINDAS

5.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

5.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „*nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame*

organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis⁴.

5.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Aktas (CORSIA standartai ir rekomenduojama praktika), kurį gali reikėti iš dalies pakeisti ICAO Tarybai, yra teisinę galią turintis aktas. Numatomas aktas gali turėti didelės įtakos ES teisės aktų, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB, turiniui. Numatomu aktu Susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

5.2. Materialinis teisinis pagrindas

Pagal SESV 192 straipsnio 1 dalį ir 191 straipsnį Europos Sąjunga padeda siekti, be kita ko, šių tikslų: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti, visų pirma kovai su klimato kaita.

5.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

5.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su klimato politika tarptautinės aviacijos srityje.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 192 straipsnio 1 dalis.

5.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 192 straipsnio 1 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

⁴ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

kuriuo siekiant atsižvelgti į įgyvendinant CORSIA svarbius COVID-19 pandemijos padarinius iš dalies keičiamos Tarybos sprendimo (ES) 2016/915 nuostatos dėl atskaitos laikotarpio, naudotino išmetamo CO₂ kiekio didėjimui apskaičiuoti

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojo Čikagos tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (toliau – Konvencija), kuria siekiama reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. Ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);
- (2) visos Sąjungos valstybės narės yra Konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose;
- (3) 2015 m. gruodžio mėn. 21-oji Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencija patvirtino Paryžiaus susitarimą, kurio tikslas – užtikrinti, kad pasaulio temperatūra padidėtų gerokai mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau siekti temperatūros padidėjimą sumažinti dar labiau – iki 1,5 °C. Prie šio išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai, taip pat ir tarptautinės aviacijos sektorius;
- (4) 2016 m. 39-oji ICAO asamblėja priėmė Rezoliuciją A39-3, kurioje nuspręsta sukurti pasaulinį rinkos mechanizmą, kurio tikslas – užtikrinti, kad tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis nuo 2020 m. nedidėtų. Sąjungos pozicija dėl to mechanizmo ir įvairių jo elementų rengimo ir priėmimo nustatyta Tarybos sprendimu (ES) 2016/915¹. Šis sprendimas rodo, kad atitinkami ICAO tarybos – susitarimu įsteigto organo – priimami sprendimai turi teisinę galią. Jie gali tapti privalomi pagal Konvenciją, laikantis joje nustatytų ribų, ir taip pat gali tapti privalomi Sąjungai ir jos valstybėms narėms pagal galiojančius tarptautinius oro susisiekimo susitarimus;

¹ 2016 m. gegužės 30 d. Tarybos sprendimas (ES) 2016/915 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi dėl tarptautinio dokumento, kuris turi būti parengtas ICAO institucijose ir kuriuo ketinama numatyti nuo 2020 m. įgyvendinti bendrą pasaulinę rinką grindžiamą priemonę tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams (OL L 153, 2016 6 10, p. 32).

- (5) 2018 m. birželio 27 d. vykusiame dešimtajame savo 214-osios sesijos posėdyje ICAO taryba priėmė Konvencijos 16 priedo IV tomo (tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos aprašo „Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSA)“²) pirmą redakciją. Šiame tekste, be kita ko, nustatomos išmetamo CO₂ kiekio vertės, naudotinos augimo koeficientams (sektoriaus augimo koeficientui ir lėktuvų naudotojų augimo koeficientams) apskaičiuoti. Šios vertės nustatomos apskaičiuavus 2019–2020 m. tarptautinės aviacijos sektoriuje išmesto CO₂ kiekio, kuriam taikoma CORSA, vidurkį (sektoriaus lygmeniu ir atskirų lėktuvų naudotojų lygmeniu);
- (6) vadovaudamasi Tarybos sprendimu (ES) 2018/2027², valstybės narės pranešė ICAO apie Direktyvos 2003/87/EB ir šių standartų bei rekomenduojamos praktikos skirtumus;
- (7) 2020 m. tarptautinės aviacijos sektoriuje išmestas CO₂ kiekis dėl besitęsiančios COVID-19 pandemijos bus daug mažesnis³. Todėl CORSA nustatytos augimo koeficientams apskaičiuoti naudotinos išmetamo CO₂ kiekio vertės taip pat bus daug mažesnės⁴. Jei šios vertės nebus pakeistos, kompensavimo reikalavimai, priklausomai nuo to, koku tempu atsigaus tarptautinis oro eismas, ir nuo to, kaip kis šiame sektoriuje išmetamas CO₂ kiekis, gali būti daug didesni;
- (8) tikėtina, kad per 2020 m. birželio 8–26 d. vyksiančią savo 220-ąją sesiją ICAO taryba priims išties svarbų sprendimą iš dalies pakeisti CORSA nustatytas augimo koeficientams apskaičiuoti naudotinas išmetamo CO₂ kiekio vertes, konkrečiau, atskaitos laikotarpį, kuriuo turi būti remiamasi (toliau – atskaitos laikotarpis). Galutinis sprendimas šiuo klausimu gali būti priimtas ir kitoje (221-ojoje) ICAO tarybos sesijoje. Taip visų pirma gali nutikti, jei ICAO taryba manytų, kad prieš priimant tokį sprendimą turėtų būti surengta raštiškų konsultacijų su valstybėmis procedūra;
- (9) sprendimus tiek dėl pačios CORSA, tiek dėl jos sąlygų pakeitimo priima susitarimu įsteigtas organas ir jie turi teisinę galią;
- (10) nors Sąjunga ir jos valstybės narės nuolat palaikė idėją bendrą tarptautinės aviacijos sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslą grįsti siekiu neviršyti 2020 m. lygio, dabartinėmis aplinkybėmis panašu, kad norint nustatyti arčiausią galimą realiais duomenimis grindžiamą pakaitinį rodiklį, kuris atspindėtų Rezoliucijoje A39-3 nustatytą ICAO ilgalaikį tikslą užtikrinti, kad nuo 2020 m. augimas vyktų nedidėjant išmetamam CO₂ kiekiui, kaip atskaitos laikotarpį reikėtų pasirinkti 2019 m. Atsižvelgiant į šias aplinkybes ir siekiant išlaikyti pakankamą paramą CORSA bei išsaugoti pagrindinius jos modelio elementus, remiantis šiuo metu turima informacija tikslinga sutikti su tuo, kad būtų nustatytas vienintelis 2019 kalendoriniais metais pagrįstas atskaitos laikotarpis;

² 2018 m. lapkričio 29 d. Tarybos sprendimas (ES) 2018/2027 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl aplinkos apsaugos srityje taikomos Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos (CORSA) tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos aprašo pirmos redakcijos (OL L 325, 2018 12 20, p. 25).

³ 2020 m. išmestas CO₂ kiekis gali būti apie 40 proc. mažesnis, nei buvo numatyta 2016 m. (ICAO CAEP, 2020 m. gegužės 11 d.).

⁴ Naudojant CORSA nustatytą atskaitos laikotarpį apskaičiuotas atskaitinis išmetamo CO₂ kiekis gali būti apie 18 proc. mažesnis už 2019 m. išmestą kiekį (ICAO CAEP, 2020 m. gegužės 11 d.).

- (11) per šiuo metu vykstančius debatus iškelta kita mintis atskiroms šalims nustatyti skirtingas atskaitines vertes, atsižvelgiant į šalies išsivystymo lygį, prisijungimo prie CORSIA metus ar kitus kriterijus, neturėtų būti palaikoma. Tai pažeistų Rezoliucijoje A40-19 primintą nediskriminavimo principą ir keltų pavojų tolesniam dabartinės CORSIA egzistavimui;
- (12) todėl Tarybos sprendimas (ES) 2016/915 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad Sąjunga ir jos valstybės narės galėtų sutikti su tuo, kad būtų nustatytas vienintelis 2019 kalendoriniais metais pagrįstas atskaitos laikotarpis;
- (13) išlieka galioti reguliarių peržiūrų principas. Šiuo atžvilgiu reikėtų priminti, kad Asamblėjos rezoliucijoje A40-19 numatyta CORSIA peržiūrėti kas trejus metus (pirmą kartą – 2022 m.). Atlikti tokią peržiūrą bus tuo svarbiau, kuo ilgiau užtruks sektoriuje pasiekti iškryzinį eismo ir su juo susijusio išmetamo CO₂ kiekio lygį. Jei atsigavimas bus lėtas, tikėtina, kad nustačius 2019 m. išmetu CO₂ kiekiu pagrįstą atskaitinę vertę kompensavimo reikalavimų vertė CORSIA bandomuoju etapu (2021–2023 m.) bus nulinė arba labai maža⁵. Tokia peržiūra yra svarbi siekiant užtikrinti, kad sistema derėtų su Asamblėjos svarstysimu ilgalaikiu plataus užmojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu;
- (14) dėl visų ekonomikos sektorių prisidėjimo prie išmetamo CO₂ kiekio mažinimo pasakytina, kad aviacijos sektorius šio tikslo siekti padeda nuo 2012 m., t. y. nuo tada, kai jis buvo įtrauktas į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą. Komisija teiks ataskaitas Europos Parlamentui ir Tarybai ir prireikus pateiks CORSIA įgyvendinimo pasiūlymą, atitinkantį tikslą užtikrinti, kad aviacijos sektorius padėtų vykdyti Sąjungos įsipareigojimą iki 2030 m. visos ekonomikos mastu sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį;
- (15) Tarybos sprendimas (ES) 2016/915 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Tarybos sprendimo (ES) 2016/915 priedas iš dalies keičiamas pagal šio sprendimo priedą.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*

⁵ ICAO CAEP, 2020 m. gegužės 11 d.