



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 19 maja 2020 r.
(OR. en)

8122/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0096 (NLE)

AVIATION 85
CLIMA 88
RELEX 349

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej
(podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU)

Data otrzymania: 19 maja 2020 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii
Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2020) 219 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący DECYZJI RADY zmieniającej decyzję Rady
(UE) 2016/915 w odniesieniu do okresu referencyjnego, który ma być
stosowany na potrzeby pomiaru wzrostu emisji CO₂, w celu uwzględnienia
skutków pandemii COVID-19 w kontekście mechanizmu CORSIA

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 219 final.

Załącznik: COM(2020) 219 final



Bruksela, dnia 19.5.2020 r.
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

zmieniająca decyzję Rady (UE) 2016/915 w odniesieniu do okresu referencyjnego, który ma być stosowany na potrzeby pomiaru wzrostu emisji CO₂, w celu uwzględnienia skutków pandemii COVID-19 w kontekście mechanizmu CORSIA

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek – przyjęty wskutek pandemii COVID-19 – dotyczy decyzji w sprawie dostosowania stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), dotyczącego mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) odnośnie do jego okresu referencyjnego na potrzeby pomiarów wzrostu emisji CO₂ („poziom bazowy”).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja chicagowska i porozumienie paryskie

Celem konwencji chicagowskiej („konwencja”) jest regulacja międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. i ustanowiła Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Podczas konferencji stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu w grudniu 2015 r. przyjęto porozumienie paryskie, którego celem jest ograniczenie globalnego wzrostu temperatury na poziomie znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomów sprzed epoki przemysłowej i kontynuacja starań zmierzających do ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C. Wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe, powinny przyczynić się do tego zmniejszenia emisji.

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami obu porozumień. UE i jej państwa członkowskie są stronami porozumienia paryskiego i wspólnie zobowiązały się zredukować emisję gazów cieplarnianych.

2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego to wyspecjalizowana agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych. Celem Organizacji jest opracowywanie zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego. UE jest doraźnym obserwatorem w wielu organach ICAO (w Zgromadzeniu i innych organach technicznych).

2.3. Mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA)

W dniu 27 czerwca 2018 r. na swojej 214. sesji Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przyjęła międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) jako tom IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z decyzją Rady (UE) 2018/2027¹ państwa członkowskie notyfikowały ICAO różnice. Różnice między dyrektywą 2003/87/WE i mechanizmem CORSIA polegają w szczególności na tym, że dyrektywa 2003/87/WE ma zastosowanie bez względu na przynależność państwową przewoźników lotniczych. Zasadniczo obejmuje ona loty rozpoczynające się lub kończące na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma

¹ Decyzja Rady (UE) 2018/2027 z dnia 29 listopada 2018 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do pierwszego wydania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), Dz.U. L 325 z 20.12.2018, s. 25.

zastosowanie Traktat. Przedmiotową dyrektywę stosuje się bez rozróżnienia na loty w obrębie poszczególnych państw członkowskich lub państw EOG i między nimi.

W części II pkt 3.2 norm i zalecanych metod postępowania („wymagania w zakresie kompensacji CO₂”) określono poziom bazowy średnich rocznych emisji CO₂ w latach 2019 i 2020 dla tras objętych zakresem mechanizmu CORSIA.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Kontekst

Przedmiotową kwestią jest uwzględnienie wpływu pandemii COVID-19 na poziom bazowy mechanizmu CORSIA, który jest wykorzystywany w celu ustalenia przyszłych wymagań w zakresie kompensacji dla przewoźników lotniczych na potrzeby osiągnięcia wzrostu neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla od 2020 r.

Trwająca pandemia COVID-19 z pewnością doprowadzi do znacznego ograniczenia emisji CO₂ z lotnictwa międzynarodowego w 2020 r. Pandemia spowoduje znaczne obniżenie poziomu bazowego mechanizmu CORSIA, o ile nie zostanie dokonana rewizja definicji poziomu bazowego mechanizmu CORSIA, co pociągałoby za sobą wyższe wymagania w zakresie kompensacji. Oczywiście zależy to również od tempa odbudowy międzynarodowego ruchu lotniczego i rozwoju trendów emisji CO₂ z międzynarodowego ruchu lotniczego.

Komitet ICAO ds. Lotnictwa i Ochrony Środowiska (CAEP) przeprowadził analizę oczekiwanej skali, której celem było ilościowe określenie wpływu pandemii COVID-19 na popyt na jednostki emisji w ramach mechanizmu CORSIA w oparciu o różne scenariusze, oraz zbadanie różnych wariantów w odniesieniu do poziomu bazowego.²

W przeprowadzonej przez CAEP analizie, w ramach której rozważano warianty dotyczące poziomu bazowego, poczynając od *status quo*, poprzez wykorzystanie emisji z 2019 r. lub średnich emisji na przestrzeni większej liczby lat, aż po ekstrapolowane szacunki dotyczące poziomu potencjalnych emisji w 2020 r. w przypadku braku jakiegokolwiek kryzysu, stwierdzono, między innymi, że:

- emisje CO₂ w 2020 r. mogą być o około 40 % niższe niż poziom przewidywany w 2016 r.;
- emisje odniesienia przy obecnym poziomie bazowym mechanizmu CORSIA mogą być o około 18 % niższe w porównaniu z poziomami z 2019 r.;
- niższy poziom bazowy może wywrzeć znaczący wpływ na wymagania dotyczące kompensacji ogółem:
 - faza pilotażowa (2021–2023): od +280 % w przypadku V-kształtnego scenariusza ożywienia koniunktury do +150 % w przypadku U-kształtnego scenariusza ożywienia koniunktury z trwałą obniżką;
 - wszystkie fazy (2021–2035): od +45 % w przypadku V-kształtnego scenariusza ożywienia koniunktury do -24 % w przypadku U-kształtnego scenariusza ożywienia koniunktury z trwałą obniżką.

² Również IATA, ICSA i inne organizacje przeprowadziły powiązane badania. Zob. na przykład: <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> lub https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSLIA_baseline_analysis.pdf

- Zmiana poziomu bazowego na poziom z 2019 r. mogłaby doprowadzić do wymagań w zakresie kompensacji ogółem:
 - faza pilotażowa (2021–2023): sięgających zera lub wartości bliskiej zera do 2023 r. w scenariuszach z COVID-19, oraz
 - wszystkie fazy (2021–2035): od -9 % w przypadku V-kształtnego scenariusza ożywienia koniunktury do -32 % w przypadku U-kształtnego scenariusza ożywienia koniunktury z trwałą obniżką.

Podczas posiedzenia grupy sterującej CAEP w dniu 11 maja 2020 r., jednogłośnie zatwierdzono analizę oczekiwanej skali do rozpatrzenia podczas 220. sesji Rady ICAO w czerwcu 2020 r.

3.2. Proponowane stanowisko

Biorąc pod uwagę efektywność środowiskową celu ICAO, tj. zapewnienie od 2020 r. wzrostu neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla, konieczność wsparcia mechanizmu CORSIA w kontekście pandemii COVID-19 oraz potrzebę uniknięcia rozprzężenia podstaw struktury mechanizmu CORSIA, jak również procedurę prawną w ICAO, rozważne wstępne podejście, oparte na obecnie dostępnych informacjach³ polegałoby na dostosowaniu, w razie konieczności, struktury mechanizmu CORSIA przez określenie poziomu bazowego emisji CO₂ z lotnictwa międzynarodowego objętych mechanizmem CORSIA tylko na podstawie 2019 r.

Podjęcie przez Radę ICAO decyzji o dostosowaniu poziomu bazowego mechanizmu CORSIA podczas tej sesji stanowiłoby sygnał, że ICAO podejmuje kroki w celu dostosowania się do kryzysu i utrzymania poparcia państw dla mechanizmu CORSIA i ich udziału w tym mechanizmie. W celu znalezienia równowagi między pilnością decyzji i koniecznością zapewnienia zgodności z przepisami ICAO dotyczącymi zarządzania po podjęciu decyzji przez Radę ICAO mogą nastąpić konsultacje pisma skierowanego do państw i formalne przyjęcie na kolejnej, tj. 221. sesji Rady ICAO.

Właściwe może być dokonanie pewnych powiązanych korekt w odniesieniu do elementów struktury mechanizmu CORSIA, takich jak:

- odnośna korekta opcji wykorzystania emisji za 2020 r. jako odniesienia na potrzeby obliczania wymagań w zakresie kompensacji podczas tzw. fazy pilotażowej, tj. pierwszych trzech lat dobrowolnego uczestnictwa (2021–2023);
- wyjaśnienie, że w ramach obliczania wymagań w zakresie kompensacji na dany rok, sektorowy współczynnik wzrostu nie może być ujemny, co uniemożliwia powstanie sytuacji, w której ujemne wymagania w zakresie kompensacji w jednym roku likwidują dodatnie wymagania w następnym roku tego samego okresu dostosowywania się do wymogów.

Niektóre państwa wskazały, że mogą próbować skorzystać z możliwości wprowadzenia zmiany poziomu bazowego, aby postulować wprowadzenie różnych poziomów bazowych dla różnych państw w zależności od ich poziomu zaawansowania, roku przystąpienia do mechanizmu CORSIA lub innych kryteriów. Taka zmiana byłaby sprzeczna z zasadami rezolucji A40-19 i konwencji chicagowskiej oraz z jej zasadą niedyskryminacji i doprowadziłaby do poważnego ryzyka rozprzężenia mechanizmu CORSIA.

³ W szczególności od komitetu lotniczej ochrony środowiska ICAO.

Jeżeli potrzeba będzie kilku lat, aby osiągnąć poziom ruchu i związanych z nim emisji sprzed kryzysu, wyższy poziom bazowy emisji z 2019 r. prawdopodobnie nie doprowadzi do żadnych lub doprowadzi do minimalnych wymagań w zakresie kompensacji w fazie pilotażowej. W tym kontekście należy przypomnieć, że w rezolucji Zgromadzenia A40-19 przewidziano przeprowadzanie, począwszy od 2022 r., co trzy lata przeglądów mechanizmu CORSIA. Stwierdza się w niej, że przeglądy powinny obejmować ocenę: postępów w realizacji ambitnego celu ICAO, jakim jest utrzymanie na tym samym poziomie globalnych emisji netto dwutlenku węgla z lotnictwa międzynarodowego od 2020 r.; wpływu mechanizmu na rynek i koszty dla państw i przewoźników lotniczych oraz jego wpływu na lotnictwo międzynarodowe; oraz funkcjonowania elementów struktury mechanizmu; a także uwzględniać usprawnienia mechanizmu służące realizacji celów porozumienia paryskiego, w szczególności tych długoterminowych dotyczących temperatury; i aktualizację elementów struktury mechanizmu w celu poprawy wdrażania, zwiększenia efektywności i zminimalizowania zakłócenia na rynku.

Przeglądy te są bardzo ważne dla zapewnienia spójności z ambitnym długoterminowym celem w zakresie redukcji emisji CO₂, który Zgromadzenie planuje uwzględnić.

W zależności od tempa odbudowy międzynarodowego ruchu lotniczego oraz w zależności od tego, w jakim stopniu mechanizm CORSIA przyczynia się do realizacji ambitnego długoterminowego celu w zakresie redukcji emisji CO₂, przy okazji przyszłego przeglądu może być potrzebna weryfikacja poziomu ambicji mechanizmu CORSIA, potencjalnie obejmująca kwestię poziomu bazowego. Zwiększenie poziomu ambicji mechanizmu CORSIA byłoby zgodne ze stanowiskiem Unii określonym w decyzji Rady (UE) 2016/915.

Zmiana stanowiska Unii w sprawie mechanizmu CORSIA ze względu na pandemię COVID-19, nie będzie miała wpływu na samo wsparcie UE dla polityki leżącej u podstaw ambitnego celu ICAO, jakim jest osiągnięcie wzrostu neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla od 2020 r. określonego w rezolucji Zgromadzenia A40-19.

4. SPÓJNOŚĆ Z INNYMI POLITYKAMI UNII

Decyzja, której dotyczy wnioszek, jest spójna z innymi politykami Unii, zwłaszcza dotyczącymi energii, środowiska i transportu, a także je uzupełnia.

5. PODSTAWA PRAWNA

5.1. Proceduralna podstawa prawna

5.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie 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, czy też stroną danej umowy⁴.

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

5.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Akt (CORSIA SARP), do którego zmiany Rada ICAO może zostać wezwana, stanowi akt mający skutki prawne. Planowany akt może mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych Porozumienia.

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

5.2. Materialna podstawa prawna

Zgodnie z art. 192 ust. 1 i art. 191 TFUE Unia Europejska przyczynia się do osiągnięcia 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 walki ze zmianą klimatu.

5.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, którego ma dotyczyć stanowisko 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 pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

5.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

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

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 192 ust. 1 TFUE.

5.3. Podsumowanie

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

Wniosek

DECYZJA RADY

zmieniająca decyzję Rady (UE) 2016/915 w odniesieniu do okresu referencyjnego, który ma być stosowany na potrzeby pomiaru wzrostu emisji CO₂, w celu uwzględnienia skutków pandemii COVID-19 w kontekście mechanizmu CORSIA

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) Wszystkie państwa członkowskie Unii są umawiającymi się państwami konwencji oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) Podczas 21. konferencji stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu przyjęto w grudniu 2015 r. porozumienie paryskie, którego celem jest ograniczenie globalnego wzrostu temperatury na poziomie znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomów sprzed epoki przemysłowej i kontynuacja starań zmierzających do ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C. Wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe, powinny przyczynić się do realizacji tego zmniejszenia emisji.
- (4) W 2016 r. podczas 39. sesji Zgromadzenia ICAO postanowiono, w rezolucji A39-3, utworzyć globalny mechanizm rynkowy służący ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego, tak aby utrzymać je na poziomach z 2020 r. Stanowisko Unii w kwestii opracowania i przyjęcia mechanizmu i różnych jego elementów określono za pośrednictwem decyzji Rady (UE) 2016/915¹. Decyzja ta odzwierciedla fakt, że odpowiednie decyzje przyjęte przez Radę ICAO, organ ustanowiony na mocy umowy, mają skutki prawne. Mogą one stać się wiążące zgodnie z konwencją i w granicach w niej określonych oraz mogą również stać się wiążące dla Unii i jej państw członkowskich na podstawie obowiązujących międzynarodowych umów dotyczących transportu lotniczego.
- (5) W dniu 27 czerwca 2018 r. na dziesiątym posiedzeniu swojej 214. sesji Rada ICAO przyjęła pierwsze wydanie tomu IV załącznika 16 do konwencji: Międzynarodowe

¹ 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).

normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA). Tekst ten określa między innymi wartości emisji stosowane do obliczania współczynników wzrostu (zarówno w odniesieniu do sektorowego współczynnika wzrostu, jak i współczynników wzrostu przewoźników lotniczych). Wartości te określa się jako średnią emisji CO₂ z lotnictwa międzynarodowego objętych mechanizmem CORSIA w latach 2019 i 2020 (na poziomie sektora i na poziomie indywidualnych przewoźników lotniczych).

- (6) Zgodnie z decyzją Rady (UE) 2018/2027² państwa członkowskie poinformowały ICAO o różnicach między dyrektywą 2003/87/WE a tymi normami i zalecanymi metodami postępowania.
- (7) Trwająca pandemia COVID-19 doprowadzi do znacznego ograniczenia emisji CO₂ z lotnictwa międzynarodowego w 2020 r.³ W związku z tym doprowadzi ona również do znacznego obniżenia wartości emisji w ramach mechanizmu CORSIA wykorzystywanych do obliczania współczynników wzrostu⁴. O ile wartości te nie zostaną zmienione może to spowodować znaczne podwyższenie wymagań w zakresie kompensacji w zależności od tempa odbudowy międzynarodowego ruchu lotniczego i rozwoju trendów emisji CO₂ z międzynarodowego ruchu lotniczego.
- (8) Na swojej 220. sesji w dniach 8–26 czerwca 2020 r. Rada ICAO podejmie prawdopodobnie decyzję w sprawie zmiany wartości emisji wykorzystywanych do obliczania współczynników wzrostu w ramach mechanizmu CORSIA, a dokładniej w odniesieniu do branego pod uwagę okresu referencyjnego („okres bazowy”). Ewentualnie ostateczna decyzja w tej sprawie może zostać podjęta na kolejnej (221.) sesji Rady ICAO. Scenariusz ten może się urzeczywistnić, w szczególności jeżeli Rada ICAO uzna, że taka decyzja powinna być poprzedzona konsultacjami pisma skierowanego do państw.
- (9) Podobnie jak sam mechanizm CORSIA, wszelkie zmiany jego warunków są przyjmowane w drodze prawnie wiążących decyzji organu ustanowionego na mocy umowy i mają skutki prawne.
- (10) Chociaż Unia i jej państwa członkowskie konsekwentnie opowiadały się za globalnym ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego nie wyższym niż poziom z 2020 r., w obecnych okolicznościach wydaje się, że odniesienie do roku 2019 jako okresu bazowego jest najlepszym możliwym wskaźnikiem zastępczym opartym o realne dane, aby odzwierciedlić długoterminowy cel ICAO, jakim jest wzrost neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla od 2020 r., jak określono w rezolucji A 39-3. W tym kontekście oraz z myślą o zachowaniu wystarczającego wsparcia i utrzymaniu kluczowych elementów struktury mechanizmu CORSIA oraz w oparciu o obecnie dostępne informacje wydaje się, że wskazane jest przyjęcie roku kalendarzowego 2019, jako jednolitego okresu bazowego.

² Decyzja Rady (UE) 2018/2027 z dnia 29 listopada 2018 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do pierwszego wydania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), Dz.U. L 325 z 20.12.2018, s. 25.

³ Emisje CO₂ w 2020 r. mogą być o około 40 % niższe niż przewidywano w 2016 r. (ICAO CAEP, 11 maja 2020 r.).

⁴ Emisje odniesienia przy obecnym poziomie bazowym mechanizmu CORSIA mogą być o około 18 % niższe w porównaniu z poziomami z 2019 r. (ICAO CAEP, 11 maja 2020 r.).

- (11) Nie należy stosować proponowanej obecnie alternatywy, polegającej na ustaleniu różnych poziomów bazowych dla poszczególnych państw, w zależności od ich poziomu rozwoju, roku przystąpienia do mechanizmu CORSIA lub innych kryteriów. Stanowiłoby to naruszenie zasady niedyskryminacji przywołanej w rezolucji A40-19, i mogłoby zagrozić dalszemu istnieniu mechanizmu CORSIA w jego obecnej formie.
- (12) W związku z tym należy zmienić decyzję Rady (UE) 2016/915, aby umożliwić Unii i jej państwom członkowskim przyjęcie roku kalendarzowego 2019 jako jednolitego okresu bazowego.
- (13) W dalszym ciągu obowiązuje zasada okresowego przeglądu. W tym kontekście należy przypomnieć, że w rezolucji Zgromadzenia A40-19 przewidziano przeprowadzenie, począwszy od 2022 r., co trzy lata przeglądów mechanizmu CORSIA. Przegląd ten będzie tym istotniejszy, im więcej czasu potrwa osiągnięcie przez sektor poziomu ruchu lotniczego sprzed kryzysu i związanych z nim emisji. W przypadku powolnej odbudowy poziom bazowy emisji z 2019 r. prawdopodobnie nie spowoduje żadnych wymagań lub minimalne wymagania w zakresie kompensacji podczas fazy pilotażowej mechanizmu CORSIA (2021–2023)⁵. Przeglądy te są bardzo ważne dla zapewnienia spójności z ambitnym długoterminowym celem w zakresie redukcji emisji CO₂, który Zgromadzenie planuje uwzględnić.
- (14) Podobnie jak wszystkie sektory gospodarki przyczyniające się do redukcji emisji CO₂ lotnictwo od 2012 r. wnosi wkład poprzez uczestnictwo w unijnym systemie handlu uprawnieniami do emisji. Komisja złoży sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie i przedstawi wniosek w sprawie wdrożenia mechanizmu CORSIA, stosownie do przypadku, zgodny z zapewnieniem wkładu lotnictwa w unijne zobowiązanie do obniżenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce.
- (15) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję Rady (UE) 2016/915,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W załączniku do decyzji Rady (UE) 2016/915 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

⁵ ICAO CAEP, 11 maja 2020 r.