

Bruselj, 19. maj 2020  
(OR. en)

8122/20

---

---

**Medinstitucionalna zadeva:  
2020/0096 (NLE)**

---

---

**AVIATION 85  
CLIMA 88  
RELEX 349**

### **SPREMNI DOPIS**

---

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	19. maj 2020
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2020) 219 final
Zadeva:	Predlog SKLEPA SVETA o spremembi Sklepa Sveta (EU) 2016/915 glede referenčnega obdobja, ki se uporablja za merjenje rasti emisij CO <sub>2</sub> , da se upoštevajo posledice pandemije COVID-19 v okviru sheme CORSIA

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2020) 219 final.

---

Priloga: COM(2020) 219 final



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 19.5.2020  
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Predlog

## **SKLEP SVETA**

**o spremembi Sklepa Sveta (EU) 2016/915 glede referenčnega obdobja, ki se uporablja za merjenje rasti emisij CO<sub>2</sub>, da se upoštevajo posledice pandemije COVID-19 v okviru sheme CORSIA**

## OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

### 1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog – sprejet zaradi pandemije COVID-19 – zadeva sklep o prilagoditvi stališča, ki se zavzame v imenu Unije v Mednarodni organizaciji za civilno letalstvo (ICAO) glede sheme za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSA), kar zadeva njeno referenčno obdobje za merjenje rasti emisij CO<sub>2</sub> („izhodišče“).

### 2. OZADJE PREDLOGA

#### 2.1 Čikaška konvencija in Pariški sporazum

Cilj Čikaške konvencije (v nadaljnjem besedilu: Konvencija) je urejati mednarodni zračni promet. Veljati je začela 4. aprila 1947 in je ustanovila Mednarodno organizacijo civilnega letalstva (ICAO).

Pariški sporazum je bil sprejet na Konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja decembra 2015, njegov cilj pa je omejiti dvig globalne temperature na precej pod 2 °C v primerjavi s predindustrijskimi ravnmi in si prizadevati za omejitvev zvišanja temperature na 1,5 °C. Vsi gospodarski sektorji bi morali prispevati k doseganju teh zmanjšanj emisij, vključno z mednarodnim letalstvom.

Vse države članice EU so pogodbenice obeh sporazumov. EU in njene države članice so pogodbenice Pariškega sporazuma in so se skupaj zavezale, da bodo zmanjšale svoje emisije toplogrednih plinov.

#### 2.2 Mednarodna organizacija civilnega letalstva

Mednarodna organizacija civilnega letalstva je specializirana agencija Združenih narodov. Namen in cilji organizacije so oblikovati načela in tehnike mednarodne zračne plovbe ter spodbujati načrtovanje in razvoj mednarodnega zračnega prevoza. EU je *ad-hoc* opazovalka v številnih organih ICAO (skupščina in drugi tehnični organi).

#### 2.3 Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSA)

Svet ICAO je Mednarodne standarde in priporočene prakse za varstvo okolja – shemo za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSA) sprejel 27. junija 2018 na 214. zasedanju kot zvezek IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

Države članice so v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2018/2027<sup>1</sup> ICAO priglasile razlike. Te razlike med Direktivo 2003/87/ES in CORSA vključujejo zlasti, da se Direktiva 2003/87/ES uporablja ne glede na državljanstvo operatorja letala. Načeloma zajema lete, ki vzletajo ali pristajajo na letališču na ozemlju države članice, za katerega velja Pogodba. Brez razlikovanja se uporablja za lete znotraj držav članic in/ali držav EGP ter med njimi.

Del II, odstavek 3.2 Mednarodnih standardov in priporočenih praks („zahteve za poravnavo CO<sub>2</sub>“) določa „izhodišče“ povprečnih letnih emisij CO<sub>2</sub> v letih 2019 in 2020 za proge, ki jih zajema shema CORSA.

---

<sup>1</sup> Sklep Sveta (EU) 2018/2027 z dne 29. novembra 2018 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zavzame v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s prvo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSA) (UL L 325, 20.12.2018, str. 25).

### 3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

#### 3.1 Ozadje

Vprašanje, ki se obravnava, je vpliv pandemije COVID-19 na izhodišče sheme CORSIA, ki se uporablja za določitev prihodnjih zahtev za poravnavo za operatorje letal, da bi dosegli ogljično nevtralno rast od leta 2020.

Trenutna pandemija COVID-19 bo v letu 2020 zagotovo povzročila znatno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> zaradi mednarodnega letalstva. Zaradi pandemije bi se znatno znižala vrednost izhodišča sheme CORSIA, razen če bi se opredelitev izhodišča pregledala, kar bi pomenilo višje zahteve za poravnavo. To je seveda odvisno tudi od stopnje okrevanja mednarodnega zračnega prometa in razvoja emisij CO<sub>2</sub> zaradi mednarodnega zračnega prometa.

Odbor ICAO za varstvo okolja v letalstvu je opravil analizo razsežnosti, s katero želi količinsko opredeliti vpliv pandemije COVID-19 na povpraševanje po enotah emisij (poravnave) v okviru sheme CORSIA, ki temelji na različnih scenarijih in raziskuje različne možnosti za izhodišče.<sup>2</sup>

V analizi Odbora ICAO za varstvo okolja v letalstvu, v kateri so bile obravnavane možnosti izhodišča, ki segajo od ohranitve sedanjega stanja, uporabe emisij iz leta 2019 ali povprečja emisij v več letih ali celo ekstrapolirane ocene o možnih emisijah v letu 2020, če krize ne bi bilo, je bilo med drugim ugotovljeno, da:

- bi bile lahko emisije CO<sub>2</sub> leta 2020 približno 40 % nižje od ravni, pričakovanih v letu 2016;
- bi bile lahko referenčne emisije pri zdajšnjem izhodišču sheme CORSIA približno 18 % nižje v primerjavi z ravnmi iz leta 2019;
- bi nižje izhodišče lahko znatno vplivalo na skupne zahteve za poravnavo:
  - pilotna faza (2021–2023): s +280 % pri okrevanju v obliki črke V do +150 % pri okrevanju v obliki črke U s scenarijem trajne izgube;
  - vse faze (2021–2035): s +45 % pri okrevanju v obliki črke V do –24 % pri okrevanju v obliki črke U s trajno izgubo;
- bi sprememba izhodišča na izhodišče iz leta 2019 lahko povzročila skupne zahteve za poravnavo:
  - pilotna faza (2021–2023): nič ali skoraj nič do leta 2023 po scenarijih COVID-19 in
  - vse faze (2021–2035): od –9 % po scenariju okrevanja v obliki črke V do –32 % po scenariju okrevanja v obliki črke U s trajno izgubo.

Na seji usmerjevalne skupine Odbora ICAO za varstvo okolja v letalstvu 11. maja 2020 je bila analiza razsežnosti soglasno potrjena za obravnavo na 220. zasedanju Sveta ICAO junija 2020.

#### 3.2 Predlagano stališče

Ob upoštevanju okoljske učinkovitosti v zvezi s ciljem ICAO, da se od leta 2020 zagotovi ogljično nevtralno rast, potrebe po zagotovitvi podpore shemi CORSIA v razmerah, ki jih je povzročila pandemija COVID-19, in da se prepreči razpad ključnih elementov zasnove sheme

<sup>2</sup> S tem povezane študije so opravile tudi IATA, ICSA in druge organizacije. Glej na primer: <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> ali [https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID\\_CORSIA\\_baseline\\_analysis.pdf](https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSIA_baseline_analysis.pdf)

CORSIA, pa tudi pravni postopek v ICAO, bi bil preudaren začetni pristop, ki temelji na trenutno razpoložljivih informacijah<sup>3</sup>, po potrebi sprejeti prilagoditev zasnove sheme CORSIA, da se kot izhodišče določijo emisije CO<sub>2</sub> v mednarodnem letalstvu, ki jih zajema shema CORSIA le v letu 2019.

Odločitev Sveta ICAO, da prilagodi izhodišče sheme CORSIA na tem zasedanju, bi pomenila, da ICAO dejavno sprejema ukrepe za prilagajanje na krizo ter ohranila podporo držav za sodelovanje v shemi CORSIA. Da bi se nujnost odločitve uravnotežila s potrebo po zagotavljanju skladnosti s pravili upravljanja ICAO, bi taki odločitvi Sveta ICAO lahko sledila dopis za posvetovanje in uradno sprejetje na naslednjem (221.) zasedanju Sveta ICAO.

Morda bi bilo primerno izvesti nekatere s tem povezane prilagoditve elementov zasnove sheme CORSIA, kot so:

- ustrezna prilagoditev možnosti uporabe emisij iz leta 2020 kot referenčne vrednosti za izračun zahtev za poravnavi v t. i. „pilotni fazi“, tj. prva tri leta prostovoljnega sodelovanja (2021–2023);
- pojasnilo, da pri izračunu zahtev za poravnavo za dano leto sektorski faktor rasti ne more biti negativen, s čimer se preprečuje, da bi morebitne negativne zahteve za poravnavo v istem letu izničile pozitivne zahteve v drugem letu istega obdobja skladnosti.

Nekatere države so navedle, da bi lahko poskusile izkoristiti priložnost morebitne spremembe izhodišča, da bi se zavzele za različna izhodišča za različne države, odvisno od njihove stopnje razvitosti, leta pristopa k shemi CORSIA ali drugih meril. Taka sprememba bi bila v nasprotju z načeli resolucije A40–19 in Čikaško konvencijo ter njenim načelom nediskriminacije in bi povzročila velika tveganja za razpad sheme CORSIA.

Če bi trajalo več let, da bi se doseglo raven prometa izpred krize in s tem povezane emisije, bi višje izhodiščne emisije v letu 2019 povzročile, da v pilotni fazi ne bi bilo nobenih zahtev za poravnavo ali le minimalne. V zvezi s tem bi bilo treba opozoriti, da resolucija skupščine A40-19 določa pregled sheme CORSIA vsaka tri leta, začeni leta 2022. Določa, da bi morali pregledi vključevati oceno napredka pri doseganju ambicioznega cilja ICAO, da se svetovne neto emisije ogljika zaradi mednarodnega letalstva od leta 2020 ohranijo na enaki ravni; tržni in stroškovni vpliv sheme na trg in stroške na države in operatorje letal ter na mednarodno letalstvo, in delovanje elementov zasnove sheme; ter preučiti izboljšave sheme, ki bi podpirale namen Pariškega sporazuma, zlasti njegove dolgoročne cilje glede temperature; prav tako bi bilo treba razmisliti o posodobitvi elementov zasnove sheme, da bi se izboljšalo izvajanje, povečala učinkovitost in čim bolj zmanjšalo izkrivljanje trga.

Ustreznost takšnega pregleda poudarja potreba po zagotovitvi skladnosti z dolgoročno ambicioznim ciljem zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>, ki ga mora obravnavati skupščina.

Glede na stopnjo okrevanja mednarodnega zračnega prometa in obseg, v katerem shema CORSIA prispeva k dolgoročno ambicioznemu cilju zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>, bi lahko bilo relevantno pri prihodnjem pregledu ponovno preučiti raven ambicij sheme CORSIA, po možnosti tudi vprašanje izhodišča. Večja ambicioznost sheme CORSIA bi bila v skladu s stališčem Unije iz Sklepa Sveta (EU) 2016/915.

---

<sup>3</sup> Zlasti Odbora ICAO za varstvo okolja v letalstvu.

Sprememba stališča Unije glede sheme CORSIA zaradi pandemije COVID-19 ne bi vplivala na podporo kot tako, ki jo EU izkazuje politiki, na kateri temelji ambiciozni cilj ICAO v zvezi z ogljično nevtralno rastjo od leta 2020, kot je določeno v Resoluciji Skupščine A40-19

#### **4. SKLADNOST Z DRUGIMI POLITIKAMI UNIJE**

Predlagani sklep je usklajen z drugimi politikami Unije, zlasti energetske, okoljske in prometne politiko, ter jih dopolnjuje.

#### **5. PRAVNA PODLAGA**

##### **5.1 Postopkovna pravna podlaga**

###### *5.1.1 Načela*

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma<sup>4</sup>.

###### *5.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru*

Akt (Mednarodni standardi in priporočene prakse sheme CORSIA), ki ga lahko spremeni Svet ICAO, je akt s pravnim učinkom. Predvideni akt lahko odločilno vpliva na vsebino zakonodaje EU, in sicer Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta. Predvideni akt ne dopolnjuje ali spreminja institucionalnega okvira Sporazuma.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

##### **5.2 Materialna pravna podlaga**

Evropska unija v skladu s členom 192(1) in členom 191 PDEU med drugim prispeva k uresničevanju naslednjih ciljev: ohranjanje, varstvo in izboljšanje kakovosti okolja; spodbujanje ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih problemov, zlasti v boju proti podnebnim spremembam.

###### *5.2.1 Načela*

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep po členu 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

###### *5.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru*

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na podnebno politiko v okviru mednarodnega letalstva.

Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 192(1) PDEU.

---

<sup>4</sup> Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

### **5.3 Zaključek**

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 192(1) PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

Predlog

**SKLEP SVETA**

**o spremembi Sklepa Sveta (EU) 2016/915 glede referenčnega obdobja, ki se uporablja za merjenje rasti emisij CO<sub>2</sub>, da se upoštevajo posledice pandemije COVID-19 v okviru sheme CORSIA**

**SVET EVROPSKE UNIJE JE –**

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Čikaška konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Konvencija), katere cilj je urejanje mednarodnega zračnega prevoza, je začela veljati 4. aprila 1947. Z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO).
- (2) Vse države članice Unije so države pogodbenice Konvencije in članice ICAO, Unija pa ima status opazovalke v nekaterih organih ICAO.
- (3) Decembra 2015 je bil na 21. Konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja sprejet Pariški sporazum, katerega cilj je omejiti dvig globalne temperature na precej pod 2 °C v primerjavi s predindustrijskimi ravnmi in si prizadevati za omejitev zvišanja temperature na 1,5 °C. Vsi gospodarski sektorji bi morali prispevati k doseganju teh zmanjšanj emisij.
- (4) Leta 2016 je bila na 39. skupščini ICAO z Resolucijo A39-3 sprejeta odločitev, da se oblikuje globalni tržni mehanizem za omejitev emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega letalstva na ravni za leto 2020. Stališče Unije v zvezi s pripravo in sprejetjem navedenega mehanizma in njegovih različnih podrobnih elementov je bilo določeno s Sklepom Sveta (EU) 2016/915<sup>1</sup>. V tem sklepu je izraženo dejstvo, da imajo ustrezne odločitve, ki jih je sprejel Svet ICAO, organ, ustanovljen s sporazumom, pravne učinke. Postanejo lahko zavezujoče v skladu z omejitvami, določenimi v Konvenciji, in lahko postanejo zavezujoče za Unijo in njene države članice v skladu z obstoječimi mednarodnimi sporazumi o zračnem prometu.
- (5) Svet ICAO je 27. junija 2018 na deseti seji 214. zasedanja sprejel prvo izdajo zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji: Mednarodni standardi in priporočene prakse za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA). To besedilo med drugim določa vrednosti emisij, ki se uporabljajo za izračun faktorjev rasti (sektorski faktor rasti in faktorji rasti operatorjev letal). Te vrednosti so določene kot povprečje emisij CO<sub>2</sub> mednarodnega

<sup>1</sup> Sklep Sveta (EU) 2016/915 iz maja 2016 o stališču, ki se zavzame v imenu Evropske unije v zvezi z mednarodnim instrumentom, ki se pripravi v okviru organov ICAO in naj bi omogočil izvajanje enotnega globalnega tržnega ukrepa od leta 2020 za emisije iz mednarodnega letalstva (UL L 153, 10.6.2016, str. 32).

letalskega prometa, ki jih zajema shema CORSIA v letih 2019 in 2020 (na ravni sektorja in posameznih operatorjev letal).

- (6) V skladu s Sklepom Sveta (EU) 2018/2027<sup>2</sup> so države članice uradno obvestile ICAO o razlikah med Direktivo 2003/87/ES ter temi standardi in priporočenimi praksami.
- (7) Trenutna pandemija COVID-19 bo v letu 2020<sup>3</sup> povzročila znatno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> zaradi mednarodnega letalstva. Zato bo povzročila tudi bistveno nižje vrednosti emisij CORSIA, ki se uporabljajo za izračun faktorjev rasti<sup>4</sup>. Če se te vrednosti ne spremenijo, bi se lahko znatno povečale zahteve za poravnavo, odvisno od stopnje okrevanja mednarodnega zračnega prometa in razvoja emisij CO<sub>2</sub> zaradi mednarodnega zračnega prometa.
- (8) Verjetno in dejansko pomembno je, da bo Svet ICAO na 220. zasedanju 8.–26. junija 2020 sprejel odločitev glede spremembe vrednosti emisij, ki se uporabljajo za izračun faktorjev rasti v okviru sheme CORSIA, natančneje glede referenčnega obdobja, ki se upošteva („izhodiščno obdobje“). Alternativno se lahko končno odločitev v zvezi s tem sprejme na naslednjem (221.) zasedanju Sveta ICAO. Ta scenarij se lahko uresniči zlasti, če Svet ICAO oceni, da bi bilo treba pred tako odločitvijo opraviti posvetovanje z državo.
- (9) Vsaka sprememba pogojev enako kot sheme CORSIA pomeni odločitev organa, ustanovljenega s sporazumom, ki ima pravne učinke.
- (10) Medtem ko so se Unija in njene države članice dosledno zavzemale za globalni cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov zaradi mednarodnega letalstva, ki ne bi presegel ravni iz leta 2020, se v sedanjih okoliščinah zdi, da je sklicevanje na leto 2019 kot izhodiščno obdobje najboljši možni približek, ki temelji na dejanskih podatkih za namene upoštevanja dolgoročnega cilja ICAO glede ogljično nevtralne rasti od leta 2020, kot je bilo določeno v Resoluciji A 39–3. Glede na navedeno in da se ohrani zadostna podpora ter se ohranijo ključni elementi zasnove sheme CORSIA, pa tudi na podlagi trenutno razpoložljivih informacij, se zdi smiselno sprejeti časovni razpored za leto 2019 kot enotno izhodiščno obdobje.
- (11) Druga možnost, navedena v sedanji razpravi, za določitev različnih izhodišč za različne države, odvisno od njihove stopnje razvoja, leta pristopa k shemi CORSIA ali drugih meril, ne bi smela biti podprta. To bi bilo v nasprotju z načelom nediskriminacije, kot je navedeno v Resoluciji A40–19, in bi lahko ogrozilo nadaljnji obstoj sheme CORSIA v njeni zdajšnji obliki.
- (12) Sklep Sveta (EU) 2016/915 bi bilo zato treba spremeniti, da bi Unija in njene države članice lahko sprejele koledarsko leto 2019 kot enotno izhodiščno obdobje.
- (13) Načelo rednega pregleda se še naprej uporablja. V zvezi s tem bi bilo treba opozoriti, da resolucija skupščine A40-19 določa pregled sheme CORSIA vsaka tri leta, začevši leta 2022. Dlje kot traja, da sektor doseže predkrizno raven prometa in

---

<sup>2</sup> Sklep Sveta (EU) 2018/2027 z dne 29. novembra 2018 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zavzame v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s prvo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA) (UL L 325, 20.12.2018, str. 25).

<sup>3</sup> Emisije CO<sub>2</sub> bi bile lahko leta 2020 približno 40 % nižje od ravni, pričakovanih v letu 2016 (ICAO CAEP, 11. maja 2020).

<sup>4</sup> Referenčne emisije za izhodišče sheme CORSIA bi bile lahko približno 18 % nižje v primerjavi z ravnmi iz leta 2019 (Odbor ICAO za varstvo okolja v letalstvu, 11. maj 2020).

povezanih emisij, bolj raste relevantnost takega pregleda. V primeru počasnega okrevanja izhodiščne emisije za leto 2019 verjetno v pilotni fazi sheme CORSIA ne bi povzročile nobenih minimalnih zahtev za poravnavo ali le minimalne (2021–2023)<sup>5</sup>. Ustreznost takšnega pregleda poudarja potreba po zagotovitvi skladnosti z dolgoročno ambicioznim ciljem zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>, ki ga mora obravnavati skupščina.

- (14) Glede na vse sektorje gospodarstva, ki prispevajo k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, letalstvo od leta 2012 prispeva s svojo vključitvijo v sistem EU za trgovanje z emisijami. Komisija bo poročala Evropskemu parlamentu in Svetu ter bo predstavila predlog za izvajanje sheme CORSIA, kot je ustrezno, skladen z zagotavljanjem prispevka letalstva k zavezi Unije o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v celotnem gospodarstvu.
- (15) Sklep Sveta (EU) 2016/915 bi bilo treba ustrezno spremeniti —

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

#### *Člen 1*

Priloga k Sklepu Sveta (EU) 2016/915 se spremeni v skladu s Prilogo k temu sklepu.

#### *Člen 2*

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet*  
*Predsednik*

---

<sup>5</sup> Odbor ICAO za varstvo okolja v letalstvu, 11. maja 2020.