



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 22 listopada 2018 r.  
(OR. en)

14330/18

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2018/0372 (NLE)

---

AVIATION 152  
RELEX 963  
ENV 771  
CLIMA 224

#### **AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY**

---

Dotyczy:           DECYZJA RADY 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 w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (CORSIA)

---

**DECYZJA RADY (UE) 2018/...**

**z dnia ...**

**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<sub>2</sub>  
w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (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 chicagowska o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwana dalej „konwencją”), która ma na celu uregulowanie międzynarodowego transportu lotniczego, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Ustanowiła ona Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Państwa członkowskie Unii są umawiającymi się państwami konwencji oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji 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. sukcesem w postaci przyjęcia porozumienia paryskiego. Celem porozumienia paryskiego jest ograniczenie średniego globalnego wzrostu temperatury na poziomie znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomów sprzed epoki przemysłowej oraz kontynuacja starań zmierzających do ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej tych poziomów. Wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe, powinny przyczynić się do realizacji tego zmniejszenia emisji.

- (5) W 2016 r. podczas 39. zgromadzenia Ogólnego ICAO, postanowiono, w drodze rezolucji A39-3, utworzyć globalny mechanizm rynkowy służący ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego na poziomach z 2020 r. Stanowisko Unii w tej kwestii zostało ustalone decyzją Rady (UE) 2016/915<sup>1</sup>.
- (6) W dniu 27 czerwca 2018 r. na dziesiątym posiedzeniu swojej 214. sesji Rada ICAO przyjęła pierwsze wydanie tomu IV załącznika 16 do konwencji: Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (CORSIA).
- (7) Zasady zawarte w mechanizmie CORSIA mogą stać się wiążące zgodnie z konwencją oraz w ramach w niej określonych. Mogą one również stać się wiążące dla Unii i jej państw członkowskich w ramach istniejących międzynarodowych umów o transporcie lotniczym.
- (8) Zgodnie z art. 90 konwencji CORSIA wchodzi w życie w trzy miesiące po upływie terminu na złożenie sprzeciwu, chyba że większość umawiających się państw złożyła swój sprzeciw.

---

<sup>1</sup> 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).

- (9) Art. 38 konwencji dotyczy odchyleń od międzynarodowych norm i zasad postępowania. Zgodnie z tym artykułem każde umawiające się państwo, 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.
- (10) W dniu 20 lipca 2018 r. ICAO wystosowała oficjalne pismo AN 1/17.14 – 18/78 (zwane dalej „oficjalnym pismem”), w którym zwróciła się do umawiających się państw o zgłoszenie przed dniem 22 października 2018 r. ewentualnego sprzeciwu wobec jakiegokolwiek części CORSIA oraz o zgłoszenie przed dniem 1 grudnia 2018 r. ewentualnych różnic między swoimi praktykami krajowymi a CORSIA, a także podanie spodziewanego terminu osiągnięcia zgodności w tym zakresie.
- (11) CORSIA ma mieć zastosowanie do przewoźników lotniczych wytwarzających roczne emisje CO<sub>2</sub> większe niż 10 000 ton w trakcie lotów międzynarodowych wykonywanych przez samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 5 700 kg, z wyjątkiem lotów humanitarnych, medycznych i gaśniczych.
- (12) Wymogi dotyczące monitorowania, raportowania i weryfikacji określone w ramach CORSIA mają mieć zastosowanie od dnia 1 stycznia 2019 r.

- (13) Od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2035 r. wymogi CORSIA dotyczące kompensowania mają być stosowane w odniesieniu do przewoźników lotniczych wykonujących loty międzynarodowe (zgodnie z definicją w części II rozdział 1 pkt 1.1.2 oraz w części II rozdział 2 pkt 2.1) między umawiającymi się państwami, o których mowa w mającym się wkrótce ukazać dokumencie ICAO, zatytułowanym „*CORSIA States for Chapter 3 State Pairs*” (Państwa objęte mechanizmem CORSIA na potrzeby par państw określonych w rozdziale 3).
- (14) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii w odpowiedzi na oficjalne pismo. Jest to konieczne, ponieważ CORSIA będzie mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, w szczególności na dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup>.
- (15) Biorąc pod uwagę, że CORSIA mógłby pozwolić na osiągnięcie znaczących postępów na poziomie międzynarodowym, nie należy zgłaszać sprzeciwu na mocy art. 90 konwencji.

---

<sup>1</sup> 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).

- (16) Unia w pełni popiera wysiłki podjęte w ramach ICAO w celu jak najszybszego uruchomienia CORSIA. Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Komisja przekłada obecnie wymogi dotyczące monitorowania, raportowania i weryfikacji określone w ramach CORSIA na przepisy prawne Unii, które mają wejść w życie przed styczniem 2019 r. Ponadto Komisja ma przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym rozważy, w jaki sposób należy wdrożyć te instrumenty do prawa Unii. Termin, w którym potencjalne różnice muszą zostać zgłoszone zgodnie z oficjalnym pismem, jest zbyt krótki, aby Unia mogła wprowadzić jakiegokolwiek zmiany w CORSIA. W związku z tym, aby ICAO mogła w pełni uwzględnić obecną sytuację prawną na poziomie Unii oraz prace zapoczątkowane w obszarze monitorowania, raportowania i weryfikacji, państwa członkowskie powinny, w odpowiedzi na oficjalne pismo, zgłosić różnice zgodnie z addendum do niniejszej decyzji.
- (17) Art. 28b ust. 2 i 3 dyrektywy 2003/87/WE dotyczy działań następczych, które podjęto w odniesieniu do wyników prac na poziomie ICAO. Należy poinformować ICAO o warunkach określonych w tych przepisach.
- (18) Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami ICAO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w odpowiedzi na oficjalne pismo o numerze ref. AA 1/17.14 – 18/78 wystosowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w dniu 20 lipca 2018 r., jest określone w addendum do niniejszej decyzji.

*Artykuł 2*

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają państwa członkowskie Unii będące członkami ICAO.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

---