

DECYZJE

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

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) Emisje gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego stanowią ponad 2 % globalnych emisji i rosną dynamicznie, a prognozy na rok 2050 wskazują, że w przypadku scenariusza dotychczasowego postępowania takie emisje z lotnictwa międzynarodowego mogłyby wzrosnąć o ponad 200 % w porównaniu z obecnymi poziomami. Do roku 2050 globalne emisje gazów cieplarnianych powinny zostać zmniejszone o co najmniej 50 % poniżej ich poziomów z 1990 r. Wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe, powinny przyczynić się do realizacji tego ograniczenia emisji.
- (2) 21. konferencja stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu zakończyła się pomyślnie w grudniu 2015 r. przyjęciem porozumienia klimatycznego z Paryża, którego celem jest ograniczenie globalnego wzrostu temperatury na poziomie znacznie poniżej 2 °C w porównaniu z poziomami sprzed epoki przemysłowej oraz kontynuacja starań zmierzających do ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C.
- (3) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) została utworzona w 1944 r. na mocy Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym; państwa członkowskie Unii są umawiającymi się stronami tej konwencji i członkami ICAO, natomiast Unia Europejska ma status obserwatora na niektórych posiedzeniach ICAO, w tym w Zgromadzeniu ICAO odbywającym się raz na trzy lata. Unia i jej państwa członkowskie są stronami protokołu z Kioto z 1997 r., który zobowiązuje je do dalszych ograniczeń emisji gazów cieplarnianych w lotnictwie międzynarodowym poprzez ICAO. Decyzją 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ wezwano Unię do określenia i podjęcia konkretnych działań w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego, o ile żadne takie działania nie zostaną uzgodnione w ramach ICAO przed rokiem 2002.
- (4) Podczas 33. sesji Zgromadzenia ICAO (2001) zatwierdzono rozwijanie otwartego systemu handlu emisjami dla lotnictwa międzynarodowego ⁽²⁾. Komitet ICAO ds. Lotnictwa i Ochrony Środowiska zalecił w 2004 r., że nie należy prowadzić dalszych działań pod auspicjami ICAO w zakresie specjalnego systemu handlu emisjami dla lotnictwa, opartego na nowym instrumentie prawnym. Na 35. sesji Zgromadzenia ICAO (2004) zatwierdzono dalsze rozwijanie otwartego systemu handlu emisjami oraz możliwość włączania przez umawiające się państwa ICAO emisji z lotnictwa międzynarodowego do swoich systemów handlu emisjami ⁽³⁾, jednak na 36. sesji Zgromadzenia ICAO (2007) wezwano do wyłączenia z powyższego operatorów statków powietrznych z siedzibą w innych umawiających się państwach ICAO, chyba że wzajemnie uzgodniono między tymi państwami wdrażanie systemu handlu emisjami w odniesieniu do operatorów statków powietrznych innych umawiających się państw ICAO ⁽⁴⁾. Unia, jej państwa członkowskie i inne państwa europejskie konsekwentnie zastrzegają sobie prawo do stosowania środków rynkowych na zasadzie niedyskryminacji do wszystkich operatorów statków powietrznych wykonujących przewozy do, z lub w obrębie ich terytorium, przypominając, że konwencja

⁽¹⁾ Decyzja 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego (Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1).

⁽²⁾ Rezolucja ICAO A33-7.

⁽³⁾ Rezolucja ICAO A35-5.

⁽⁴⁾ Dodatek L do rezolucji A36-22.

chicagowska uznaje prawa stron do stosowania w sposób niedyskryminacyjny swoich przepisów ustawowych i wykonawczych w dziedzinie lotnictwa ⁽¹⁾ do statków powietrznych wszystkich państw, wykonujących przewozy do, z lub w obrębie ich terytorium.

- (5) Mając na uwadze, że ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego stanowi istotny wkład zgodny z całościowymi zobowiązaniami w zakresie zmniejszenia emisji, Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę 2008/101/WE ⁽²⁾, która zmieniła dyrektywę 2003/87/WE ⁽³⁾. W motywie piątym dyrektywy 2008/101/WE przewiduje się, że Unia dołoży starań, aby zapewnić włączenie do takiego globalnego porozumienia zmierzającego do ograniczenia wzrostu globalnych temperatur środków, których celem jest zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa, a zatem Komisja powinna rozważyć, jakie zmiany do dyrektywy 2003/87/WE są konieczne w związku z jej zastosowaniem do operatorów statków powietrznych.
- (6) W komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady „Protokół paryski – plan przeciwdziałania zmianie klimatu na świecie po 2020 r.” podkreślono, że ICAO powinna działać na rzecz skutecznego uregulowania kwestii emisji z lotnictwa międzynarodowego przed końcem 2016 r. Kolejne posiedzenie Zgromadzenia ICAO odbędzie się w 2016 r. i należy na nim uzgodnić międzynarodowy instrument, który ma doprowadzić do wdrożenia od 2020 r. jednolitego globalnego środka rynkowego dotyczącego emisji z lotnictwa międzynarodowego.
- (7) Na 38. sesji Zgromadzenia ICAO (2013) postanowiono, że ICAO i jej umawiające się państwa, wraz z odpowiednimi organizacjami środowiskowymi lub lotniczymi w każdym umawiającym się państwie ICAO, będą współpracować na rzecz osiągnięcia wspólnego ambitnego średnioterminowego celu globalnego polegającego na utrzymaniu światowych emisji dwutlenku węgla z lotnictwa międzynarodowego netto od 2020 r. na tym samym poziomie oraz podjęto decyzję o opracowaniu globalnego środka rynkowego dotyczącego emisji z lotnictwa międzynarodowego i przedstawieniu sprawozdania z prac na potrzeby podjęcia decyzji na 39. sesji Zgromadzenia ICAO (2016). Prognozuje się, że emisje z lotnictwa międzynarodowego będą o około 70 % wyższe w 2020 r. niż w 2005 r. ⁽⁴⁾, a Unia i jej państwa członkowskie konsekwentnie przekonują, że globalnym celem zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego powinno być 10-procentowe zmniejszenie do 2020 r. w porównaniu z poziomem z 2005 r. Niemniej jednak wydaje się wskazane, aby Unia wykorzystwała okazję do wspierania, w stosunkowo krótkim czasie, globalnego środka rynkowego mającego na celu ograniczanie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego do poziomów nieprzekraczających poziomów z 2020 r., mając na względzie możliwość dokonania w stosownych przypadkach przeglądu tego celu po upływie odpowiedniego czasu.
- (8) Aby ułatwić postępy podczas sesji Zgromadzenia ICAO w roku 2016 w kierunku wypracowania odpowiedniego instrumentu międzynarodowego, Parlament Europejski i Rada podjęły decyzję, na mocy rozporządzenia (UE) nr 421/2014 ⁽⁵⁾, w sprawie tymczasowego uznania wymogów dyrektywy 2003/87/WE za spełnione w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG). Podejmując tę decyzję, Unia podkreśliła, że wymogi prawne mogą być stosowane w odniesieniu do lotów do i z lotnisk znajdujących się w państwach EOG, w taki sam sposób, jak wymogi prawne mogą być stosowane w odniesieniu do emisji pochodzących z lotów pomiędzy takimi lotniskami.
- (9) Dyrektywa 2003/87/WE, zmieniona przez rozporządzenie (UE) nr 421/2014, ustanawia określone obowiązki spoczywające na Komisji Europejskiej w następstwie 39. sesji Zgromadzenia ICAO (2016). Komisja ma przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat działań służących wprowadzeniu w życie międzynarodowego instrumentu dotyczącego globalnego środka rynkowego od 2020 r., który zmniejszy emisje gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego w niedyskryminujący sposób. W sprawozdaniu tym Komisja ma rozważyć, a w stosownych przypadkach przedstawić propozycje będące odpowiedzią na zmiany sytuacji dotyczące odpowiedniego zakresu uwzględniania emisji w lotach do i z lotnisk znajdujących się w państwach spoza EOG, począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r.
- (10) Należy ustalić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii 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.

⁽¹⁾ Zastrzeżenia do rezolucji ICAO z 2007 r., rezolucji ICAO z 2010 r., decyzji Rady ICAO z 2012 r. zatwierdzającej deklarację delhijską oraz rezolucji ICAO z 2013 r. (zob. http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/documentation_en.htm).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 3).

⁽³⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽⁴⁾ Zob. zastrzeżenia do rezolucji ICAO z 2013 r. przywołanej w przypisie 1.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 421/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. zmieniające dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie, w celu wprowadzenia w życie do 2020 r. porozumienia międzynarodowego w sprawie stosowania jednego międzynarodowego środka rynkowego do emisji z międzynarodowego lotnictwa (Dz.U. L 129 z 30.4.2014, s. 1).

- (11) Mimo że Unia nie jest członkiem ICAO, posiada ona status obserwatora, który mógłby pozwolić Komisji na uczestniczenie w niektórych dyskusjach w odpowiednich organach ICAO, w tym w Zgromadzeniu, celem wsparcia stanowiska Unii.
- (12) Niezbędne jest przyjęcie stanowiska Unii odpowiednio wcześniej przed następnym Zgromadzeniem ICAO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, 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, jest zgodne z załącznikiem.

Stanowisko to wyrażane jest przez państwa członkowskie działające wspólnie, w interesie Unii, w ramach organów ICAO, oraz wspierane przez Komisję, zgodnie ze statusem Unii jako obserwatora, w dyskusjach nad jednolitym globalnym środkiem rynkowym.

Artykuł 2

Komisja informuje w sposób wyczerpujący odpowiednie organy Rady na temat toczących się dyskusji dotyczących jednolitego globalnego środka rynkowego. Aby zachować spójność stanowiska Unii i właściwe stosowanie postanowień załącznika, Komisja w trakcie całego procesu przekazuje odpowiednim organom Rady dokumenty przygotowawcze określające szczegółowe stanowisko, gdy jest to konieczne, w związku ze zmianami sytuacji w ramach organów ICAO, do rozpatrzenia i zatwierdzenia, w szczególności podczas 208. posiedzenia Rady ICAO oraz po jego zakończeniu.

Uwzględniając postępy w ramach ICAO, odpowiednie organy Rady dalej opracowują swoje stanowisko, w szczególności w odniesieniu do przyszłości odpowiedniego prawodawstwa unijnego w tych ramach ICAO

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 maja 2016 r.

W imieniu Rady
M.J. VAN RIJN
Przewodniczący