

DECYZJA RADY (UE) 2020/768**z dnia 9 czerwca 2020 r.****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) W 2016 r. 39. Zgromadzenie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) ustanowionej konwencją chicagowską o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwaną dalej „konwencją”) w swojej rezolucji A39-3 (zwanej dalej „rezolucją A39-3”) podjęło decyzję o opracowaniu globalnego środka rynkowego służącego ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa międzynarodowego do ich poziomu z 2020 r. Stanowisko Unii w kwestii opracowania i przyjęcia tego mechanizmu oraz jego poszczególnych elementów ustalono decyzją Rady (UE) 2016/915 ⁽¹⁾.
- (2) W dniu 27 czerwca 2018 r. Rada ICAO na dziesiątym posiedzeniu jej 214. sesji przyjęła pierwsze wydanie tomu IV załącznika 16 do konwencji: Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony środowiska – mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego („mechanizm CORSIA”). Zgodnie z rezolucją A39-3, którą zastąpiła rezolucja A40-19 przyjęta przez Zgromadzenie ICAO podczas jego 40. sesji (dalej zwana „rezolucją A40-19”), w tym pierwszym wydaniu ustala się między innymi wartości emisji, które mają być stosowane do obliczania współczynników wzrostu (zarówno sektorowego współczynnika wzrostu, jak i współczynników wzrostu dotyczących operatorów statków powietrznych). Wartości te ustala się jako średnią emisji CO₂ z lotnictwa międzynarodowego objętych mechanizmem CORSIA w latach 2019 i 2020 (na szczeblu sektorowym i na poziomie poszczególnych operatorów statków powietrznych).
- (3) Trwająca pandemia COVID-19 doprowadzi do znacznego zmniejszenia emisji CO₂ z lotnictwa międzynarodowego w 2020 r. Doprowadzi ona zatem również do znacznego obniżenia wartości emisji w ramach mechanizmu CORSIA stosowanych przy obliczaniu współczynników wzrostu. Jeśli wartości te nie zostaną zmienione, skutkiem zastosowania takich znacznie niższych wartości emisji w ramach mechanizmu CORSIA mogą być znacznie wyższe wymogi w zakresie kompensacji w zależności od tempa przywracania międzynarodowego ruchu lotniczego oraz od ewolucji emisji CO₂ z międzynarodowego ruchu lotniczego.
- (4) Co ważne, Rada ICAO na swojej 220. sesji w dniach 8–26 czerwca 2020 r. przyjmie prawdopodobnie decyzję dotyczącą zmiany wartości emisji stosowanych do obliczania współczynników wzrostu w ramach mechanizmu CORSIA, a konkretnie – dotyczącą okresu referencyjnego, który należy wziąć pod uwagę (zwanego dalej „okresem odniesienia”).
- (5) Wszelkie zmiany międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania w ramach mechanizmu CORSIA stanowiłyby decyzję podjętą przez organ utworzony przez umowę i miałyby skutki prawne w rozumieniu art. 218 ust. 9 TFUE.
- (6) Chociaż Unia i jej państwa członkowskie konsekwentnie opowiadały się za ustaleniem globalnego celu polegającego na redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa międzynarodowego na poziomie nieprzekraczającym poziomu z 2020 r., w obecnych okolicznościach wydaje się, że ustalenie roku 2019 jako okresu odniesienia zapewni najbliższą możliwą zmienną zastępczą opartą na rzeczywistych danych do celów oddania długoterminowego celu ICAO polegającego na osiągnięciu wzrostu neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla od 2020 r. zgodnie z rezolucją A39-3. W związku z tym i w celu zapewnienia wystarczającego wsparcia, celem zachowania najważniejszych elementów mechanizmu CORSIA i w oparciu o obecnie dostępne informacje, należy zaakceptować rok kalendarzowy 2019 jako rok odniesienia.

⁽¹⁾ 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 (Dz.U. L 153 z 10.6.2016, s. 32).

- (7) Nie należy popierać zgłoszonej w trwającej debacie alternatywnej propozycji, by ustalić różne okresy odniesienia dla różnych państw w zależności od ich poziomu rozwoju, roku przystąpienia do mechanizmu CORSIA lub innych kryteriów. Stanowiłoby to naruszenie zasady niedyskryminacji, którą przywołano w rezolucji A40-19, i mogłoby zagrozić dalszemu istnieniu mechanizmu CORSIA w jego obecnej postaci.
- (8) Decyzję (UE) 2016/915 należy zatem zmienić, by umożliwić Unii i jej państwom członkowskim zaakceptowanie roku kalendarzowego 2019 jako okresu odniesienia.
- (9) Zasada regularnego przeglądu powinna nadal mieć zastosowanie. W tym kontekście należy przypomnieć, że rezolucja A40-19 przewiduje przegląd mechanizmu CORSIA co trzy lata. Pierwszy przegląd ma się odbyć w 2022 r. Znaczenie takiego przeglądu w odniesieniu do wartości emisji stosowanych do obliczania współczynników wzrostu będzie tym większe, im więcej czasu zajmie sektorowi osiągnięcie poziomu ruchu sprzed kryzysu i związanych z nim emisji. W przypadku powolnego wychodzenia sektora lotnictwa z kryzysu, obranie roku 2019 jako poziomu odniesienia dla wartości emisji prawdopodobnie doprowadzi do zerowych lub minimalnych wymogów w zakresie kompensacji w pilotażowej fazie mechanizmu CORSIA (lata 2021–2023). Znaczenie takiego przeglądu – które ma zostać omówione przez Zgromadzenie ICAO – jest tym większe, że należy zapewnić spójność z ambitnym długoterminowym celem w zakresie redukcji emisji CO₂, z zachowaniem spójności z celami dotyczącymi temperatury ustalonymi w porozumieniu paryskim. Przegląd taki mógłby, w stosownym przypadku, obejmować ustalenie okresu odniesienia.
- (10) Zgodnie z art. 28b ust. 2 i 3 dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, w terminie 12 miesięcy od przyjęcia przez ICAO odpowiednich instrumentów i zanim globalny środek rynkowy zostanie uruchomiony, Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym powinna rozpatrzyć sposoby wdrożenia tych instrumentów do prawa unijnego w drodze zmiany tej dyrektywy i powinna przedstawić wniosek w sprawie wdrożenia mechanizmu CORSIA, stosownie do przypadku, w sposób zapewniający wkład lotnictwa w realizację unijnego zobowiązania do obniżenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W załączniku do decyzji (UE) 2016/915 po tiret drugim wprowadza się tiret w brzmieniu:

„– z myślą o uwzględnieniu wpływu pandemii COVID-19 na emisje w 2020 r., akceptuje, by wartości emisji, które mają być stosowane do obliczenia współczynników wzrostu ustanowionych w ramach mechanizmu CORSIA, zostały zmienione, tak aby odnosiły się do poziomów emisji w 2019 r.”.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 czerwca 2020 r.

W imieniu Rady
A. METELKO-ZGOMBIĆ
Przewodniczący

⁽²⁾ 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).