

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2020/954

z dnia 25 czerwca 2020 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia dobrowolnego udziału w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) od dnia 1 stycznia 2021 r. oraz wariantu wybranego do obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023

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 z Chicago (zwana dalej „konwencją chicagowską”) weszła w życie dnia 4 kwietnia 1947 r. Ustanowiła ona Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i ma na celu uregulowanie międzynarodowego transportu lotniczego.
- (2) Wszystkie państwa członkowskie Unii są Umawiającymi się Państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) W grudniu 2015 r. podczas 21. Konferencji Stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu przyjęte zostało porozumienie paryskie⁽¹⁾. Cele porozumienia paryskiego obejmują ograniczenie globalnego wzrostu temperatury na poziomie znacznie poniżej 2 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej i kontynuację starań zmierzających do ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej. Wszystkie sektory gospodarki, w tym lotnictwo międzynarodowe, powinny przyczynić się do osiągnięcia zmniejszenia emisji.
- (4) W 2016 r., w drodze rezolucji A39-3, 39. Zgromadzenie ICAO postanowiło wdrożyć globalny mechanizm rynkowy w postaci mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), służący ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego, tak aby utrzymać je na poziomach z 2020 r. Stanowisko Unii w odniesieniu do opracowania i przyjęcia tego mechanizmu i różnych jego elementów szczegółowych zostało ustalone decyzją Rady (UE) 2016/915⁽²⁾.
- (5) W dniu 27 czerwca 2018 r. na dziesiątym posiedzeniu 214. sesji Rada ICAO przyjęła pierwsze wydanie załącznika 16 tom IV do konwencji chicagowskiej: mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) (zwanego dalej „załącznikiem 16 tom IV”).

⁽¹⁾ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

⁽²⁾ 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).

- (6) W 2017 r. rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2392 ⁽³⁾ zmieniona została dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾. Jednym z celów tego rozporządzenia było przygotowanie wdrożenia CORSIA od 2021 r., ustanowienie wymogów prawa Unii dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji do celów mechanizmu CORSIA oraz w zakresie sprawozdań i przeglądów dotyczących wdrażania mechanizmu CORSIA.
- (7) Zasady zawarte w załączniku 16 tom IV mają stać się wiążące zgodnie z konwencją chicagowską oraz w granicach w niej określonych. Zasady te mają się również stać wiążące dla Unii i jej państw członkowskich zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi umowami o transporcie lotniczym.
- (8) Aby ICAO mogła w pełni uwzględnić obecne ramy prawne na poziomie Unii, państwa członkowskie zgłosiły różnice zgodnie z decyzją Rady (UE) 2018/2027 ⁽⁵⁾. W myśl decyzji (UE) 2018/2027 dyrektywę 2003/87/WE w obowiązującym brzmieniu stosuje się niezależnie od przynależności państwowej przewoźnika lotniczego i zasadniczo obejmuje ona loty rozpoczynające się lub kończące na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie ma Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Dyrektywę 2003/87/WE stosuje się bez rozróżnienia na loty w obrębie poszczególnych państw członkowskich lub państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego i między nimi. Na obecnym etapie zasady te odnoszą się zarówno do wymogów dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV), jak i do wymogów dotyczących kompensacji.
- (9) Z zastrzeżeniem różnic zgłoszonych zgodnie z decyzją (UE) 2018/2027 wymogi MRV, które zostały określone w załączniku 16 tom IV i które stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r., zostały włączone do prawa Unii w drodze rozporządzeń wykonawczych Komisji (UE) 2018/2066 ⁽⁶⁾ i (UE) 2018/2067 ⁽⁷⁾ oraz rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1603 ⁽⁸⁾. Na podstawie tych rozporządzeń podczas etapu pilotażowego będą gromadzone i przekazywane Sekretariatowi ICAO dane dotyczące emisji.
- (10) Zgodnie z pkt 3.1.3 i 3.2.1 część II rozdział 3 oraz dodatkiem 1 załącznik 16 tom IV Umawiające się Państwa są zobowiązane do zgłoszenia ICAO swojej decyzji w sprawie dobrowolnego udziału lub w sprawie rezygnacji z dobrowolnego udziału w mechanizmie CORSIA od dnia 1 stycznia 2021 r. Umawiające się Państwa są również zobowiązane do zgłoszenia ICAO wybranego przez siebie wariantu obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023. Są one zobowiązane do przekazania tych zgłoszeń do dnia 30 czerwca 2020 r.
- (11) Z powyższych postanowień wynika, że niektóre skutki prawne załącznika 16 tom IV są uzależnione od przekazania ICAO stosownych zgłoszeń oraz od warunków tych zgłoszeń. Dlatego też przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takich zgłoszeń wchodzi w zakres art. 218 ust. 9 TFUE.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2392 z dnia 13 grudnia 2017 r. zmieniające dyrektywę 2003/87/WE w celu utrzymania obecnych ograniczeń zakresu zastosowania w odniesieniu do działań lotniczych i w celu przygotowania wdrożenia globalnego środka rynkowego po 2021 r. (Dz.U. L 350 z 29.12.2017, s. 7).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2067 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie weryfikacji danych oraz akredytacji weryfikatorów na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 94).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 250 z 30.9.2019, s. 10).

- (12) W tym względzie zasadne jest ustalenie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO, z uwzględnieniem wymogów dotyczących zgłoszeń określonych w załączniku 16 tom IV, w szczególności z uwagi na fakt, że dobrowolny udział w mechanizmie CORSIA i wybór wariantu zgodnie z pkt 3.2.1 załącznik 16 tom IV może mieć decydujący wpływ na prawa i obowiązki w obszarze objętym prawem Unii, zwłaszcza przepisami dyrektywy 2003/87/WE i – w pewnym stopniu – dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁽⁹⁾.
- (13) Unia i jej państwa członkowskie wielokrotnie deklarowały⁽¹⁰⁾ chęć uczestnictwa w mechanizmie CORSIA od dnia 1 stycznia 2021 r.
- (14) Dobrowolny udział w mechanizmie CORSIA wiąże się również, zgodnie z pkt 3.2.1 załącznik 16 tom IV, z koniecznością wyboru wariantu obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023. W tym względzie zasadne jest oparcie obliczeń na poziomach emisji z lat – odpowiednio – 2021, 2022 i 2023. Wariant ten będzie prawdopodobnie wiązał się z większymi korzyściami środowiskowymi i większymi korzyściami dla transportu międzynarodowego niż drugi dostępny wariant zakładający oparcie obliczeń na poziomie emisji z 2020 r., ponieważ oczekuje się, że poziom emisji z lotnictwa międzynarodowego będzie wyższy w latach 2021, 2022 i 2023 niż w 2020 r., co przełoży się na wyższe wymogi dotyczące kompensacji. Wariant ten zapewniłby również większą ciągłość z uwagi na fakt, że zgodnie z pkt 3.2.2 załącznik 16 tom IV począwszy od 2024 r. obliczenia również mają być przeprowadzane w oparciu o dany rok.
- (15) Wybór emisji z lat – odpowiednio – 2021, 2022 i 2023 jako podstawy do obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji miałyby zastosowanie w latach 2021–2023 do wszystkich przewoźników lotniczych przypisanych do danego państwa członkowskiego zgodnie z najnowszym wydaniem dokumentu ICAO pt. „Przypisanie przewoźników lotniczych do państw w ramach mechanizmu CORSIA”⁽¹¹⁾.
- (16) System przewidziany w dyrektywie 2003/87/WE różni się obecnie od załącznika 16 tom IV pod pewnymi względami. Na podstawie art. 28b ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE w terminie 12 miesięcy od przyjęcia przez ICAO odpowiednich instrumentów, zanim mechanizm CORSIA zostanie uruchomiony, Komisja ma przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym ma rozpatrzyć sposoby wdrożenia tych instrumentów do prawa Unii w drodze przeglądu dyrektywy 2003/87/WE i w którym ma zbadać między innymi założenia i ogólną integralność środowiskową mechanizmu CORSIA, w tym jego ogólny poziom założeń w odniesieniu do celów wynikających z porozumienia paryskiego, poziom uczestnictwa, wykonalność, przejrzystość, kary za nieprzestrzeganie wymogów, procedury umożliwiające udział społeczeństwa, jakość jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady dotyczące wykorzystania biopaliw. Na podstawie art. 28b ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE Komisja, w stosownych przypadkach, dołącza do sprawozdania wnioski do Parlamentu Europejskiego i Rady mający na celu zmianę, uchylenie, rozszerzenie lub zastąpienie odstępstw przewidzianych w art. 28a tej dyrektywy, spójny z unijnym zobowiązaniem do redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r., z myślą o zachowaniu integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu.
- (17) Komisja nie przedłożyła jeszcze sprawozdania. Istnieje zatem pilna potrzeba, aby Komisja jak najszybciej, przed końcem 2020 r., przedłożyła sprawozdanie, o którym mowa w art. 28b ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE wraz z odnośnym wnioskiem do Parlamentu Europejskiego i Rady.
- (18) W tym kontekście konieczne jest zapewnienie, aby obecne i potencjalne przyszłe różnice między prawem Unii a załącznikiem 16 tom IV zostały rzeczywiście uwzględnione, by – w razie potrzeby – zachować unijne ramy prawne, pozostawiając prawodawcy swobodę podejmowania decyzji w sprawie mechanizmu unijnego, jaki ma być stosowany w przedmiotowej dziedzinie w przyszłości.
- (19) Odpowiednie zgłoszenia ICAO powinny zatem zawierać odniesienie do różnicy zgłoszonej zgodnie z decyzją (UE) 2018/2027, którą stosuje się do kwestii związanych z dobrowolnym udziałem. Ponieważ różnica taka, chociaż jest istotna, dotyczy jedynie podziału kompetencji państw względem poszczególnych przewoźników, w ramach odpowiednich zgłoszeń ICAO, należy również zastrzec możliwość zgłoszenia dodatkowych różnic.

⁽⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

⁽¹⁰⁾ Na przykład „deklaracja z Bratysławy”, ICAO A39-WP/414 (<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12029-2016-INIT/en/pdf>) i ICAO A40-WP/102 (<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10227-2019-REV-1/en/pdf>).

⁽¹¹⁾ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx>

- (20) Stanowiska, jakie mają być zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO, powinny być wyrażone przez każde państwo członkowskie, które jest członkiem ICAO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do zgłoszenia ICAO dobrowolnego udziału państw członkowskich w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) od dnia 1 stycznia 2021 r. jest następujące: każde państwo członkowskie, które jest członkiem ICAO, zgłasza ICAO do dnia 30 czerwca 2020 r., co następuje:

„Zgodnie z pkt 3.1.3 część II rozdział 3 oraz załącznikiem 16 tom IV dodatek 1 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z Chicago: mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), [państwo członkowskie] zgłasza ICAO swój dobrowolny udział w mechanizmie CORSIA od dnia 1 stycznia 2021 r.”.

2. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO w odniesieniu do zgłoszenia ICAO wariantu wybranego do obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023 jest następujące: każde państwo członkowskie, które jest członkiem ICAO, zgłasza ICAO do dnia 30 czerwca 2020 r., co następuje:

„Zgodnie z pkt 3.2.1 część II rozdział 3 oraz załącznikiem 16 tom IV dodatek 1 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z Chicago: mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), [państwo członkowskie] zgłasza ICAO, że na potrzeby obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023 wybranym wariantem jest OE = emisje CO₂ danego przewoźnika lotniczego objęte pkt 3.1 w danym roku y.”.

3. Zgłoszeniom, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, towarzyszy następujące stwierdzenie:

„Niniejsze zgłoszenie pozostaje bez uszczerbku dla różnic, o których mowa w art. 38 konwencji chicagowskiej, zachodzących z postanowieniami tomu IV załącznik 16 do konwencji chicagowskiej.”.

Artykuł 2

Stanowiska, o których mowa w art. 1, są wyrażane przez każde państwo członkowskie Unii, które jest członkiem ICAO.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 czerwca 2020 r.

W imieniu Rady
A. METELKO-ZGOMBIĆ
Przewodnicząca