

DECYZJE

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)

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 ⁽¹⁾.
- (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 CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (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.
- (9) Art. 38 konwencji dotyczy odchyień 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

⁽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).

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 CO₂ 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 gańniczych.
- (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 ⁽¹⁾.
- (15) Biorąc pod uwagę, że CORSIA mógłby pozwolić na osiągnięcie znaczących postępów na poziomie międzynarodowym, nie należy zgłaszać sprzeciwu na mocy art. 90 konwencji.
- (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.

⁽¹⁾ 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).

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 listopada 2018 r.

W imieniu Rady
M. SCHRAMBÖCK
Przewodnicząca

ADDENDUM

W odniesieniu do ZAŁĄCZNIKA do oficjalnego pisma ICAO o numerze ref. AN 1/17.14 – 18/78 (NOTYFIKACJA ZGODNOŚCI Z TOMEM IV ZAŁĄCZNIKA 16 LUB ODNOŚNYCH RÓŻNIC) należy notyfikować różnice i przedstawić w tym kontekście poniższe wyjaśnienia.

Kwestie ogólne

Unia i jej państwa członkowskie są zdecydowanymi zwolennikami działań ICAO służących wdrożeniu globalnego środka rynkowego dotyczącego lotnictwa międzynarodowego na całym świecie, aby przyczynić się do przeciwdziałania zmianie klimatu.

(nazwa państwa, które Państwo reprezentują) w pełni popiera wysiłki podjęte w ramach ICAO w celu jak najszybszego uruchomienia mechanizmu CORSIA. Zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Europa pracuje obecnie nad przełożeniem wymogów dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV) określonych w ramach mechanizmu CORSIA na akty prawne Unii, które mają wejść w życie przed styczniem 2019 r. Termin, w którym ewentualne różnice muszą zostać notyfikowane zgodnie z oficjalnym pismem ICAO o numerze ref. AN 1/17.14 – 18/78, jest zbyt krótki, aby można było wprowadzić jakiegokolwiek dostosowania w prawie Unii.

Na obecnym etapie istnieją pewne różnice między dyrektywą 2003/87/WE i szczegółowymi przepisami przyjętymi przez Komisję, z jednej strony, a mechanizmem CORSIA, z drugiej strony. Dotyczy to zarówno wymogów MRV, jak i wymogów dotyczących kompensacji.

W odniesieniu do obu tych kwestii należy przywołać obecny zakres stosowania dyrektywy 2003/87/WE. Dyrektywę tę 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. Dyrektywę 2003/87/WE stosuje się bez rozróżnienia na loty w obrębie poszczególnych państw członkowskich lub państw EOG i między nimi.

Wymogi MRV

Wymogi MRV określone w ramach mechanizmu CORSIA mają obowiązywać od dnia 1 stycznia 2019 r.

Przepisy Unii Europejskiej mające zastosowanie w tej dziedzinie w dniu 1 grudnia 2018 r. zawarte są głównie w dyrektywie 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii. Dyrektywa ta stanowi podstawę prawną szczegółowych przepisów dotyczących tej kwestii, zawartych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 600/2012 z dnia 21 czerwca 2012 r. w sprawie weryfikacji raportów na temat wielkości emisji gazów cieplarnianych i raportów dotyczących tonokilometrów oraz akredytacji weryfikatorów zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 601/2012 z dnia 21 czerwca 2012 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE.

Należy zauważyć, że Komisja Europejska jest obecnie w trakcie przyjmowania rozporządzeń, które mają usunąć – z zastrzeżeniem kwestii ogólnych przedstawionych powyżej – różnice odnoszące się do wymogów określonych w ramach mechanizmu CORSIA dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji przewidzianych w pierwszym wydaniu tomu IV załącznika 16; rozporządzenia te mają wejść w życie przed dniem 1 stycznia 2019 r.

Wymogi dotyczące kompensacji

W odniesieniu do kompensacji odnotowuje się, że odnośne wymogi określone w ramach mechanizmu CORSIA będą miały zastosowanie dopiero na późniejszym etapie i że prawo Unii może do tego czasu zostać zmienione w świetle mechanizmu CORSIA.

W związku z tym nie ma konieczności zajmowania się obecnie przewidywanymi w prawie Unii wymogami dotyczącymi kompensacji w zakresie wykraczającym poza kwestie ogólne przedstawione powyżej.
