



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva glede priglasitve prostovoljnega sodelovanja v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA) od 1. januarja 2021 ter glede izbrane možnosti izračuna zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na odločitev o stališču, ki se v imenu Unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO) glede prostovoljnega sodelovanja v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, v nadaljnjem besedilu: CORSIA) od 1. januarja 2021 ter glede izbrane možnosti izračuna zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1 Čikaška konvencija in Pariški sporazum

Cilj Čikaške konvencije (v nadaljnjem besedilu: Konvencija) je urejanje mednarodnega zračnega prevoza. Veljati je začela 4. aprila 1947, z njo pa je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva.

Pariški sporazum je bil sprejet decembra 2015 na konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, njegov cilj pa je, da se povišanje svetovne temperature omeji precej pod 2 °C v primerjavi s predindustrijsko ravno in nadaljujejo prizadevanja za omejitev tega povišanja na 1,5 °C. Vsi gospodarski sektorji bi morali prispevati k doseganju takega zmanjšanja emisij, tudi mednarodno letalstvo.

Vse države članice EU so pogodbenice obeh sporazumov. EU in njene države članice so pogodbenice Pariškega sporazuma ter so skupaj zavezane k zmanjševanju svojih emisij toplogrednih plinov.

2.2 Mednarodna organizacija civilnega letalstva

Mednarodna organizacija civilnega letalstva je specializirana agencija Združenih narodov. Njen namen in cilji so oblikovati načela in tehnike mednarodne zračne plovbe ter spodbujati načrtovanje in razvoj mednarodnega zračnega prevoza. EU je *ad-hoc* opazovalka v številnih organih ICAO (skupščina in drugi tehnični organi).

2.3 Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA)

Svet ICAO je Mednarodne standarde in priporočene prakse za varstvo okolja – shemo za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA) sprejel 27. junija 2018 na 214. zasedanju kot zvezek IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

Zahteve glede spremljanja, poročanja in preverjanja emisij CO₂, ki jih povzročajo mednarodni leti, v skladu z zvezkom IV Priloge 16 veljajo od 1. januarja 2019. Zahteve za poravnavo emisij CO₂ v skladu z zvezkom IV Priloge 16 se bodo uporabljale od 1. januarja 2021.

Odstavka 3.1.3 in 3.2.1 poglavja 3 in Dodatek 1 (Upravni postopki) k zvezku IV Priloge 16 zavezuje države, da ICAO do 30. junija 2020 priglasijo

- odločitev o prostovoljnem sodelovanju ali prenehanju prostovoljnega sodelovanja od 1. januarja 2021¹,

¹ Odstavek 3.13 se nanaša na „vključitev države v dokument ICAO z naslovom Države CORSIA za državne pare iz poglavja 3“. V odstavek je vključena opomba s pojasnilom, da so v zadevnem dokumentu evidentirane „države, ki so izrazile željo po sodelovanju v obdobju skladnosti od 1. januarja 2021 do 31. decembra 2026.“ Opozoriti je treba tudi na to, da morajo države v skladu z

- možnost, ki so jo izbrale za izračun zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023.

2.4 Sistem EU za trgovanje z emisijami

Letalski sektor je del sistema EU za trgovanje z emisijami (v nadaljnjem besedilu: EU ETS) od leta 2012². EU ETS zajema emisije zaradi letov letal, ki pristajajo v Evropskem gospodarskem prostoru (EGP) in vzletajo iz njega, vključno s tistimi, ki letijo v tretje države in iz njih. Vendar je Unija zaradi zagotovitve spodbude v ICAO in hitrejšega napredka pri globalnem pristopu v boju proti emisijam, ki jih povzroča mednarodno letalstvo, sprejela začasna odstopanja za omejitev geografskega obsega, da bi se zajeli le leti znotraj EGP ter s tem do sprejetja odločitve na mednarodni ravni izključili leti zunaj EGP³.

Zadnja revizija Direktive 2003/87/ES iz leta 2017 temelji na razumevanju, izraženem v členu 28b, da se bo CORSIA upoštevala s spremembo sistema, ki ureja EU ETS, in sicer glede na oceno ključnih elementov CORSIA, vključno s pogoji sodelovanja, in da bi bilo treba to doseči na način, ki je skladen s podnebnim ciljem EU za leto 2030 (v skladu z načelom nenazadovanja, ki je določen v Pariškem sporazumu⁴).

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1 Ozadje

Unija odločno podpira globalni tržni ukrep ICAO za emisije iz mednarodnega letalstva (CORSIA), ki prispeva k boju proti podnebnim spremembam. Podporo Unije sta med drugim izkazala Evropski parlament in Svet, ki sta trikrat spremenila EU ETS, da bi olajšala napredek v okviru ICAO.

Čeprav je prvotni cilj CORSIA omejen na zagotavljanje nadomestila za povečanje emisij od leta 2020, je pomembno podpirati začetni napredek in prispevati k ustreznemu sodelovanju za dosego njenega cilja.

Sklep Sveta (EU) 2016/915⁵ je določil stališče Unije glede mednarodnega instrumenta, ki se pripravi v okviru organov ICAO in naj bi omogočil izvajanje enotnega globalnega tržnega ukrepa od leta 2020 za emisije iz mednarodnega letalstva.

Namen Uredbe (EU) 2017/2392⁶ je zlasti „pripraviti izvajanje globalnega tržnega ukrepa od leta 2021 dalje“. Kot je navedeno v Uredbi, bo „konkretno uveljavljanje [tega ukrepa] zahtevalo ukrepanje pogodbenic ICAO na nacionalni ravni“.

Dodatkom 1 ICAO do 30. junija vsako leto pred letom prenehanja prostovoljnega sodelovanja prigrasiti odločitev o prenehanju prostovoljnega sodelovanja.

² Direktiva 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (UL L 8, 13.1.2009, str. 3).

³ Če Evropski parlament in Svet do decembra 2023 ne sprejmeta spremembe direktive o EU ETS, se bo EU ETS za letalstvo nato samodejno vrnil na prvotno področje uporabe, kar pomeni, da bo zajemal vse lete, ki se začnejo na letališčih v državah članicah EU in vseh državah Efte ter končajo na drugih letališčih v državah EU/Efte ali tretjih državah, kot tudi lete iz tretjih držav na letališča v državah EU/Efte, če niso izvezeti z delegirano zakonodajo.

⁴ Člen 3 Pariškega sporazuma.

⁵ Sklep Sveta (EU) 2016/915 z dne 30. maja 2016 o stališču, ki se zavzame v imenu Evropske unije v zvezi z mednarodnim instrumentom, ki se pripravi v okviru organov ICAO in naj bi omogočil izvajanje enotnega globalnega tržnega ukrepa od leta 2020 za emisije iz mednarodnega letalstva (UL L 153, 10.6.2016, str. 32).

V členu 28b Direktive 2003/87/ES (direktiva o EU ETS)⁷ je določeno: „Komisija v roku 12 mesecev po tem, ko ICAO sprejme ustrezne instrumente, in preden začne veljati globalni tržni ukrep, Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, v katerem preuči načine prenosa navedenih instrumentov v pravo Unije z revizijo te direktive. Komisija v navedenem poročilu poleg tega po potrebi obravnava predpise v zvezi z leti znotraj EGP. Preuči tudi ambicije in splošno okoljsko celovitost globalnega tržnega ukrepa, vključno z njegovimi splošnimi ambicijami v zvezi s cilji iz Pariškega sporazuma, stopnjo udeležbe, njegovo izvršljivost, preglednost, kazni za neskladnost, postopke za sodelovanje javnosti, kakovost izravnalnih dobropisov, spremljanje, poročanje in preverjanje emisij, registre, odgovornost, kakor tudi pravila o uporabi biogoriv.“

Sklep Sveta (EU) 2018/2027⁸ je določil stališče, ki se v imenu Unije zavzame v ICAO v zvezi s prvo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja o CORSIA glede razlik, ki jih je treba prigrasiti. Države članice so v skladu z navedenim sklepom razlike prigrasile ICAO, pri čemer so opozorile na razlike med EU ETS in CORSIA (saj navedeni sistem temelji na rutah, navedena shema pa na državah) in dejstvo, da bo EU izvajala CORSIA z revizijo EU ETS, kot je bilo dogovorjeno v zadnji reviziji iz leta 2017⁹. Namen je bil ohraniti pravni red EU in prihodnji politični manevrski prostor ter raven ambicij EU glede podnebnih ciljev.

Komisija je 4. marca 2020 sprejela predlog o „evropskih podnebnih pravilih“¹⁰, v skladu s katerim bi bila Unija zavezana cilju podnebne nevtralnosti v Uniji do leta 2050, kar je v skladu z dolgoročnim ciljem glede temperature iz člena 2 Pariškega sporazuma. Predlog temelji na ugotovitvi, da je treba sprejeti dodatne ukrepe, k čemur bodo morali prispevati vsi sektorji, saj se bodo po pričakovanih s sedanjimi politikami emisije toplogrednih plinov do leta 2050 zmanjšale le za 60 %. Zato bo treba v smeri podnebne nevtralnosti storiti veliko več.

Unija je od začetka pilotne faze CORSIA večkrat izrazila politično zavezanost k njenemu izvajanju. Nazadnje v izjavi v imenu EU in njenih držav članic na 40. skupščini ICAO leta 2019, s katero je po eni strani poudarila, da bo Unija ohranila svoj politični manevrski prostor in ambicije glede podnebnih ciljev pri izvajanju CORSIA z EU ETS, po drugi strani pa izrazila, da Unija in njene države članice še naprej „odločno podpirajo CORSIA“ in so „od začetka pilotne faze v celoti zavezane k izvajanju te sheme“. Unija je redno opozarjala na to, da je treba ustrezno zakonodajo EU in ambicije glede podnebnih ciljev ohraniti v skladu z EU ETS, kot je bil nazadnje spremenjen, ter je to ponovila v razlikah, sporočenih leta 2018, pa tudi v izjavi EU, podani na 40. skupščini ICAO. Evropski parlament je od takrat Komisijo in

⁶ Uredba (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2017 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021 (UL L 350, 29.12.2017, str. 7).

⁷ Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

⁸ Sklep Sveta (EU) 2018/2027 z dne 29. novembra 2018 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zavzame v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s prvo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA) (UL L 325, 20.12.2018, str. 25).

⁹ Uredba (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2017 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021 (UL L 350, 29.12.2017, str. 7).

¹⁰ Predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredbe (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (4.3.2020, COM(2020) 80).

države članice pozval, naj pri izvajanju direktive o EU ETS ohranijo zakonodajno avtonomijo EU¹¹.

3.2 Predlagano stališče

Pred rokom 30. junijem 2020, določenim v Mednarodnih standardih in priporočenih praksah za varstvo okolja CORSIA, je treba sprejeti stališče v imenu Unije, da lahko države članice pošljejo potrebne priglasitve.

Glede prve točke – tj. priglasitve odločitve o prostovoljnem sodelovanju ali prenehanju prostovoljnega sodelovanja od 1. januarja 2021 –, pri čemer se upoštevajo večkratna politična zaveza Unije, ki jo je ICAO že priznala, pričakovane koristi za okolje in mednarodni prevoz, povezane s CORSIA, in neobstoj izvedljive druge možnosti na svetovni ravni, se predlaga, da države članice od začetka pilotne faze 1. januarja 2021 priglasijo svoje prostovoljno sodelovanje. V priglasitvi se upoštevajo razlike, sporočene leta 2018 v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2018/2027, in morebitne prihodnje razlike ter se ne posega v spremembo EU ETS, kot je bila dogovorjena leta 2017, in ambicije EU glede podnebnih ciljev niti v direktivo o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov¹².

Glede druge točke – tj. priglasitve možnosti, izbrane za izračun zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023 – se predlaga, da se za vsako leto pilotne faze izbere možnost emisij iz leta 2021, leta 2022 oziroma leta 2023, ne pa emisije iz leta 2020 za vsako posamezno leto. Pri tem pristopu se upoštevajo pričakovane koristi za okolje in mednarodni prevoz, potreba po zagotavljanju spodbud operatorjem, da zmanjšajo svoj vpliv na okolje, ter pomen zgodnjega ukrepanja, pa tudi obseg morebitnih stroškov poravnave emisij ogljika za evropske operatorje in morebitni učinek na njihovo mednarodno konkurenčnost. Izbira leta 2021, leta 2022 oziroma leta 2023 kot referenčnega leta namesto leta 2020 bi morala pripomoči k večji okoljski učinkovitosti. To je zato, ker naj bi bile emisije iz mednarodnega letalstva v letih 2021, 2022 in 2023 predvidoma višje kot leta 2020, nenazadnje zaradi znatnega vpliva pandemije COVID-19 na zračni promet in emisije.

V tem okviru je treba zagotoviti, da se ustrezno upoštevajo sedanje in morebitne prihodnje razlike med pravom Unije in CORSIA. V navedeno priglasitev bi bilo zato treba vključiti sklic na razliko, priglašeno na podlagi sklepa Sveta (EU) 2018/2027. V tej priglasitvi bi moralo biti možno priglasiti tudi dodatne razlike, saj se navedena razlika, če je še pomembna, nanaša zgolj na dodelitev pristojnosti državam za različne operatorje zaradi nekaterih razlik v zasnovi CORSIA in EU ETS.

4. SKLADNOST Z DRUGIMI POLITIKAMI UNIJE

Predlagani sklep je skladen z drugimi politikami Unije, zlasti energetske, okoljske in prometno politiko, ter jih dopolnjuje. Kaže na povezavo med sodelovanjem v CORSIA in revizijo direktive o EU ETS, ki sta jo pripravila Evropski parlament in Svet, kot je določeno v Uredbi 2017/2392. Vendar Komisija še ni predložila poročila iz člena 28b direktive o EU ETS in, splošneje, prihodnja odločitev zakonodajalca na tem področju še ni znana. Zato je treba to priglasitev obravnavati kot vmesni korak ob upoštevanju odstavkov 3.1.3 in 3.2.1 poglavja 3 in Dodatka 1 k zvezku IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

¹¹ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 28. novembra 2019 o konferenci OZN o podnebnih spremembah leta 2019 v Madridu, Španija (COP 25) (P9_TA(2019)0079).

¹² Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

Da ta vmesni korak ne bi posegal v prihodnje odločitve glede politike sozakonodajalcev, mora prigrasitev vsebovati sklic na razliko, ki je bila že priglášena v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2018/2027, in možnost prigrasitve drugih dodatnih razlik, kot je navedeno zgoraj.

5. PRAVNA PODLAGA

5.1 Postopkovna pravna podlaga

5.1.1 Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma¹³.

5.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Države morajo v skladu z odstavkom 3.1.3 poglavja 3 in Dodatkom 1 (Upravni postopki) k zvezku IV Priloge 16 h Konvenciji ICAO do 30. junija 2020 prigrasiti svojo odločitev o prostovoljnem sodelovanju ali prenehanju prostovoljnega sodelovanja od 1. januarja 2021 ter možnost, ki so jo izbrale v skladu z odstavkom 3.2.1 zvezka IV Priloge 16 za izračun zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023.

Iz navedenih določb izhaja, da so nekateri pravni učinki CORSIA, sprejeti s sklepom Sveta ICAO, tj. organa, ustanovljenega s sporazumom, odvisni od predložitve ustreznih prigrasitev organizaciji ICAO in pogojev teh prigrasitev. Zato sprejetje stališča Unije glede takih prigrasitev spada na področje uporabe člena 218(9) PDEU.

5.2. Materialna pravna podlaga

Evropska unija v skladu s členom 192(1) in členom 191 PDEU med drugim prispeva k uresničevanju naslednjih ciljev: ohranjanje, varstvo in izboljšanje kakovosti okolja ter spodbujanje ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali svetovnih okoljskih problemov, zlasti v boju proti podnebnim spremembam.

5.2.1 Načela

Materialna pravna podlaga za sklep na podlagi člena 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega se v imenu Unije zastopa stališče. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep na podlagi člena 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

5.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na podnebno politiko v okviru mednarodnega letalstva.

Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je torej člen 192(1) PDEU.

5.3. Sklepna ugotovitev

Pravna podlaga za predlagani sklep bi moral biti člen 192(1) PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

¹³ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva glede priglasitve prostovoljnega sodelovanja v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA) od 1. januarja 2021 ter glede izbrane možnosti izračuna zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Čikaška konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Konvencija), katere cilj je urejanje mednarodnega zračnega prevoza, je začela veljati 4. aprila 1947. Z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO).
- (2) Vse države članice Unije so pogodbenice Konvencije in članice ICAO, Unija pa ima status opazovalke v nekaterih organih ICAO.
- (3) Decembra 2015 je bil na 21. konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja sprejet Pariški sporazum, katerega cilj je, da se povišanje svetovne temperature omeji precej pod 2 °C v primerjavi s predindustrijsko ravno in nadaljujejo prizadevanja za omejitev tega povišanja na 1,5 °C. Vsi gospodarski sektorji bi morali prispevati k doseganju takega zmanjšanja emisij, tudi mednarodno letalstvo.
- (4) Leta 2016 je bila na 39. skupščini ICAO z Resolucijo A39-3 sprejeta odločitev, da se oblikuje globalni tržni mehanizem za omejitev emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča mednarodno letalstvo, na ravni za leto 2020. Stališče Unije glede priprave in sprejetja tega mehanizma ter njegovih številnih podrobnih elementov je bilo določeno s Sklepom Sveta (EU) 2016/915¹.
- (5) Svet ICAO je na deseti seji 214. zasedanja dne 27. junija 2018 sprejel prvo izdajo zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji: Mednarodni standardi in priporočene prakse za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA).

¹ Sklep Sveta (EU) 2016/915 z dne 30. maja 2016 o stališču, ki se zavzame v imenu Evropske unije v zvezi z mednarodnim instrumentom, ki se pripravi v okviru organov ICAO in naj bi omogočil izvajanje enotnega globalnega tržnega ukrepa od leta 2020 za emisije iz mednarodnega letalstva (UL L 153, 10.6.2016, str. 32).

- (6) Evropski parlament in Svet sta leta 2017 revidirala Direktivo 2003/87/ES² z Uredbo (EU) 2017/2392³, zlasti zaradi priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021, določitve zahtev prava Unije za spremljanje, poročanje in preverjanje emisij za namen CORSIA ter opredelitve določb o poročanju in pregledu v zvezi s to shemo.
- (7) Pravila, vsebovana v CORSIA, lahko postanejo zavezujoča v skladu s Konvencijo in v okviru omejitev, določenih v Konvenciji. Prav tako lahko postanejo zavezujoča za Unijo in njene države članice na podlagi obstoječih mednarodnih sporazumov o zračnem prevozu.
- (8) Da bi ICAO v celoti upoštevala trenutno pravno stanje na ravni Unije, so države članice priglasile razlike v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2018/2027⁴. Na podlagi navedenih priglasitev se Direktiva 2003/87/ES v sedanji obliki uporablja ne glede na državljanstvo operatorja letala in načeloma zajema lete, ki vzletajo z aerodroma oziroma pristajajo na aerodromu na ozemlju države članice, za katerega velja Pogodba. Direktiva 2003/87/ES se brez razlikovanja uporablja za lete znotraj držav članic in/ali držav EGP in med njimi. Navedena načela se uporabljajo za zahteve glede spremljanja, poročanja in preverjanja, pa tudi zahteve za poravnavo emisij ogljika.
- (9) Ob upoštevanju teh razlik so bile zahteve glede spremljanja, poročanja in preverjanja, ki so bile določene v CORSIA in so se začele uporabljati s 1. januarjem 2019, vključene v zakonodajo Unije⁵. V skladu s to zakonodajo se bodo podatki o emisijah zbirali in v zvezi z emisijami med pilotno fazo predložili sekretariatu ICAO.
- (10) Države morajo v skladu z odstavkom 3.1.3 poglavja 3 in Dodatkom 1 (Upravni postopki) k zvezku IV Priloge 16 h Konvenciji ICAO do 30. junija 2020 priglasiti svojo odločitev o prostovoljnem sodelovanju ali prenehanju prostovoljnega sodelovanja od 1. januarja 2021 ter možnost, ki so jo izbrale v skladu z odstavkom 3.2.1 zvezka IV Priloge 16 za izračun zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023.
- (11) Iz navedenih določb izhaja, da so nekateri pravni učinki CORSIA, sprejeti s sklepom Sveta ICAO, tj. organa, ustanovljenega s sporazumom, odvisni od predložitve

² Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

³ Uredba (EU) 2017/2392 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2017 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi ohranitve obstoječih omejitev področja uporabe za letalske dejavnosti in priprave na izvajanje globalnega tržnega ukrepa po letu 2021 (UL L 350, 29.12.2017, str. 7).

⁴ Sklep Sveta (EU) 2018/2027 z dne 29. novembra 2018 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zavzame v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s prvo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA) (UL L 325, 20.12.2018, str. 25).

⁵ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/2066 z dne 19. decembra 2018 o spremljanju emisij toplogrednih plinov in poročanju o njih v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter spremembi Uredbe Komisije (EU) št. 601/2012 (UL L 334, 31.12.2018, str. 1), Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/2067 z dne 19. decembra 2018 o preverjanju podatkov in o akreditaciji preveriteljev v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 334, 31.12.2018, str. 94) ter Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1603 z dne 18. julija 2019 o dopolnitvi Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z ukrepi Mednarodne organizacije civilnega letalstva za spremljanje in preverjanje emisij iz letalstva ter poročanje o njih za namene izvajanja globalnega tržnega ukrepa (UL L 250, 30.9.2019, str. 10).

ustreznih priglasitev organizaciji ICAO in pogojev teh priglasitev. Zato sprejetje stališča Unije glede takih priglasitev spada na področje uporabe člena 218(9) PDEU.

- (12) Glede tega je treba določiti stališče, ki se zastopa v imenu Unije, ter pri tem upoštevati navedeno zahtevo glede priglasitve, predvsem zato, ker lahko prostovoljno sodelovanje v CORSIA in izbira možnosti v skladu z odstavkom 3.2.1 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji odločilno vplivata na pravice in obveznosti na področju, ki ga zajema pravo Unije, zlasti Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov⁶.
- (13) Unija in države članice so večkrat izjavile⁷, da so od 1. januarja 2021 pripravljene sodelovati v CORSIA.
- (14) Prostovoljno sodelovanje v CORSIA tudi pomeni, da je treba v skladu z odstavkom 3.2.1 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji izbrati možnost izračuna zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023. Glede na to je primerno, da izračuni temeljijo na emisijah za leto 2021, leto 2022 oziroma leto 2023. Ta možnost bo najverjetneje prinesla večjo korist za okolje in mednarodni prevoz kot druga razpoložljiva možnost, tj. utemeljitev izračunov na emisijah iz leta 2020, saj bi morale biti emisije iz mednarodnega letalstva v letih 2021, 2022 in 2023 višje kot leta 2020, zaradi česar bi se povečale zahteve za poravnavo emisij ogljika. Zagotovila bo tudi večjo stalnost, saj je treba upoštevati, da je v točki 3.2.2 zvezka IV Priloge 16 za leta od leta 2024 naprej določen tudi izračun, ki temelji na zadevnem letu.
- (15) Za vse operatorje letal, dodeljene zadevni državi članici, se pri izračunu zahtev za poravnavo emisij ogljika v obdobju 2021–2023 uporablja izbor emisij za leto 2021, leto 2022 oziroma leto 2023.
- (16) Kot je bilo že navedeno, se obstoječi sistem iz Direktive 2003/87/ES v nekaterih pogledih razlikuje od CORSIA. Komisija mora v skladu s členom 28b Direktive 2003/87/ES Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo, v katerem prouči, kako bi se lahko CORSIA izvajala v Uniji z revizijo Direktive, skladno z zavezo Unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030, da bi ohranili okoljsko celovitost in učinkovitost podnebnih ukrepov Unije. Komisija mora zato v enem letu po tem, ko ICAO sprejme ustrezne pravne instrumente in preden ti začnejo veljati, Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo, v katerem med drugim prouči ambicioznost in okoljsko celovitost instrumenta ICAO. Poročilu mora po potrebi priložiti zakonodajni predlog. Komisija navedenega poročila še ni predložila.
- (17) Glede tega je treba zagotoviti, da se ustrezno upoštevajo sedanje in morebitne prihodnje razlike med pravom Unije in CORSIA, da bi se sistem Unije ohranil, kolikor je to potrebno, vključno s svobodo, ki jo ima zakonodajalec pri odločitvi o prihodnji shemi Unije, ki se bo uporabljala na zadevnem področju. Evropski

⁶ Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

⁷ Npr. Izjava iz Bratislave (ki jo je podprl Coreper, ST 12029/16 (Priloga I)), ICAO A39-WP/414 (ki jo je podprl Coreper, ST 12029/16 (Priloga II)), ICAO A40-WP/102 (ki jo je podprl Svet, ST 10227/1/19 (Dodatek H)).

parlament je v zvezi s tem Komisijo in države članice⁸ pozval, naj pri izvajanju Direktive 2003/87/ES ohranijo zakonodajno avtonomijo EU.

- (18) V navedeno priglasitev bi moral biti zato vključen sklic na priglašeno razliko na podlagi Sklepa Komisije (EU) 2018/2027, ki se uporablja za zadeve v okviru prostovoljnega sodelovanja. Ker se navedena razlika, če je še pomembna, nanaša zgolj na dodelitev pristojnosti državam za različne operatorje, bi v navedeni priglasitvi moralo biti možno priglasiti tudi dodatne razlike.
- (19) Stališče Unije bi morale izraziti države članice Unije, ki so članice ICAO –
- SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa ob upoštevanju odstavkov 3.1.3 in 3.2.1 poglavja 3 in Dodatka 1 k zvezku IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu glede priglasitve

- prostovoljnega sodelovanja držav članic v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo od januarja 2021 in
- izbrane možnosti izračuna zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023

Mednarodni organizaciji civilnega letalstva, je določeno v Prilogi k temu sklepu.

Člen 2

Stališče iz člena 1 izrazijo države članice Unije, ki so članice Mednarodne organizacije civilnega letalstva.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*

⁸ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 28. novembra 2019 o konferenci OZN o podnebnih spremembah leta 2019 v Madridu, Španija (COP 25) (P9_TA(2019)0079).