



Bryssel 19.5.2020
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

neuvoston päätöksen (EU) 2016/915 muuttamisesta hiilidioksidipäästöjen kasvun mittaamisessa käytettävän viiteajanjakson osalta covid-19-pandemian seurausten huomioon ottamiseksi CORSIA-järjestelmän yhteydessä

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus annetaan covid-19-pandemian seurauksena, ja se koskee päätöstä, jolla mukautetaan Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) unionin puolesta otettavaa kantaa kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmään (CORSIA) siltä osin kuin on kyse hiilidioksidipäästöjen kasvun mittaamisessa käytettävästä viiteajanjaksosta, jäljempänä 'perustaso'.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Chicagon yleissopimus ja Pariisin sopimus

Chicagon yleissopimuksen, jäljempänä 'yleissopimus', tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä. Yleissopimus tuli voimaan 4. huhtikuuta 1947, ja sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).

YK:n ilmastopöytäkirjan osapuolten konferenssi hyväksyi Pariisin sopimuksen joulukuussa 2015. Tavoitteena on rajoittaa maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteollisen ajan tasoon verrattuna ja jatkaa ponnisteluja keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 celsiusasteeseen. Kaikkien talouden alojen, kansainvälinen lentoliikenne mukaan luettuna, olisi osallistuttava näiden päästövähennysten saavuttamiseen.

Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat molempien sopimusten osapuolia. EU ja sen jäsenvaltiot ovat Pariisin sopimuksen osapuolia, ja ne ovat yhdessä sitoutuneet vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään.

2.2. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö. Järjestön tavoitteena on kehittää kansainvälisen lentoliikenteen periaatteita ja tekniikoita sekä edistää kansainvälisen lentoliikenteen suunnittelua ja kehittämistä. EU on tilapäinen tarkkailija monissa ICAOn elimissä (yleiskokous ja muut tekniset elimet).

2.3. Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)

ICAO:n neuvosto hyväksyi 214. istunnossaan 27. kesäkuuta 2018 ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat (SARPs) kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmästä (CORSIA) Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteenä IV.

Neuvoston päätöksen (EU) 2018/2027¹ mukaisesti jäsenvaltiot ilmoittivat eroavuuksista ICAO:lle. Näihin direktiivin 2003/87/EY ja CORSIA-järjestelmän välisiin eroihin kuuluu erityisesti se, että direktiiviä 2003/87/EY sovelletaan lentotoiminnan harjoittajien kansallisuudesta riippumatta. Periaatteessa direktiivi kattaa lennot, jotka lähtevät perussopimuksen soveltamisalaan kuuluvan jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentopaikalta tai saapuvat sinne. Sitä sovelletaan erotuksetta jäsenvaltioiden ja/tai ETA-maiden sisäisiin ja välisiin lentoihin.

¹ Neuvoston päätös (EU) 2018/2027, annettu 29 päivänä marraskuuta 2018, kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ensimmäiseen painokseen ympäristönsuojelua koskevista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA) (EUVL L 325, 20.12.2018, s. 25).

Standardien ja suositeltujen menettelytapojen II osan 3.2 kohdassa (”CO₂ offsetting requirements”) perustasoksi määritellään CORSIA-järjestelmän kattamien reittien keskimääräiset vuotuiset hiilidioksidipäästöt vuosina 2019 ja 2020.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Tausta

Käsiteltävä kysymys on covid-19-pandemian vaikutuksen huomioon ottaminen CORSIA-järjestelmän perustasossa, jota käytetään määrittäessä lentoliikenteen harjoittajien tulevia hyvitysvaatimuksia hiilineutraalin kasvun saavuttamiseksi vuodesta 2020 alkaen.

Meneillään oleva covid-19-pandemia johtaa vääjäämättä kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen merkittävään vähenemiseen vuonna 2020. Pandemia johtaa myös huomattavasti alhaisempaan CORSIA-järjestelmän perustasoon ja korkeampiin hyvitysvaatimuksiin, jollei perustason määritystä tarkisteta. Tämä riippuu luonnollisesti myös kansainvälisen lentoliikenteen elpymisasteesta ja sen hiilidioksidipäästöjen kehityksestä.

ICAO:n ilmailua ja ympäristönsuojelua käsittelevä komitea (CAEP) on tehnyt suuruusluokkaanalyysin, jonka tavoitteena on kvantifioida covid-19-pandemian vaikutus päästöyksiköiden kysyntään (hyvitykset) CORSIA-järjestelmässä eri skenaarioiden pohjalta ja tarkastella eri vaihtoehtoja perustasoa varten².

CAEP:n analyysissä tarkasteltiin perustasovaihtoehtoja, jotka vaihtelivat vallitsevasta tilanteesta siihen, että käytetään vuoden 2019 päästöjä tai päästöjen keskiarvoa useammilta vuosilta tai jopa ekstrapoloituja arvioita siitä, mikä päästötilanne olisi ollut vuonna 2020, jos kriisiä ei olisi ollut. Analyysissä todettiin muun muassa, että

- vuoden 2020 hiilidioksidipäästöt voisivat olla noin 40 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2016 ennakoitiin;
- CORSIA:n nykyisen perustason vertailupäästöt voisivat olla noin 18 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2019;
- alhaisemmalla perustasolla voisi olla huomattava vaikutus kokonaishyvitysvaatimuksiin:
 - pilottivaihe (2021–2023): +280 prosenttia V-muotoisessa elpymisskenaariossa ja +150 prosenttia U-muotoisessa elpymisskenaariossa, johon sisältyy pysyvä alenema;
 - kaikki vaiheet (2021–2035): +45 prosenttia V-muotoisessa elpymisskenaariossa ja –24 prosenttia U-muotoisessa elpymisskenaariossa, johon sisältyy pysyvä alenema;
- perustason muuttaminen vuoteen 2019 voisi johtaa seuraaviin kokonaishyvitysvaatimuksiin:
 - pilottivaihe (2021–2023): nolla tai lähes nolla vuoteen 2023 saakka covid-19-skenaarioissa ja
 - kaikki vaiheet (2021–2035): –9 prosenttia V-muotoisessa elpymisskenaariossa ja –32 prosenttia U-muotoisessa elpymisskenaariossa, johon sisältyy pysyvä alenema.

² Myös IATA, ICSA ja muut organisaatiot ovat tehneet asiaan liittyviä tutkimuksia. Ks. esimerkiksi <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> tai https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSIA_baseline_analysis.pdf

Suuruusluokka-analyysi hyväksyttiin CAEP:n ohjausryhmän kokouksessa 11. toukokuuta 2020 yksimielisesti ICAOn neuvoston käsiteltäväksi tämän 220. istunnossa kesäkuussa 2020.

3.2. Ehdotettu kanta

Kun otetaan huomioon ympäristötehokkuus suhteessa ICAOn tavoitteeseen varmistaa hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 alkaen ja tarve varmistaa CORSIAN tukeminen covid-19-olosuhteissa ja välttää CORSIAN keskeisten rakennneosien purkaminen ja kun otetaan vielä huomioon ICAOn oikeudellinen prosessi, tällä hetkellä käytettävissä oleviin tietoihin³ perustuva varovainen alustava lähestymistapa olisi hyväksyä tarvittaessa CORSIAN rakenteen mukauttaminen siten, että perustasoksi asetetaan ainoastaan CORSIAN vuonna 2019 kattamat kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt.

ICAOn neuvoston päätös mukauttaa CORSIAN perustasoa tämän istunnon aikana antaisi signaalin siitä, että ICAO toteuttaa aktiivisesti toimia sopeutuakseen kriisiin ja säilyttääkseen valtioiden tuen CORSIALle ja osallistumisen siihen. Jotta päätöksen kiireellisyys ja tarve varmistaa ICAOn hallintosääntöjen noudattaminen olisivat tasapainossa, tällaista ICAOn neuvoston päätöstä voi seurata valtioille osoitetulla kirjeellä käynnistetty kuuleminen ja virallinen hyväksyminen ICAOn neuvoston seuraavassa (221.) istunnossa.

CORSIA-järjestelmän rakenteeseen voi olla aiheellista tehdä tiettyjä mukautuksia, kuten

- mukautus vaihtoehtoon, jonka mukaan vuoden 2020 päästöjä käytetään vertailukohtana hyvitysvaatimusten laskennassa niin kutsutussa pilottivaiheessa eli vapaaehtoisen osallistumisen ensimmäisten kolmen vuoden aikana (2021–2023);
- selvennys siitä, että laskettaessa tietyn vuoden hyvitysvaatimuksia alakohtainen kasvukerroin ei voi olla negatiivinen, mikä estää sen, että negatiiviset hyvitysvaatimukset yhden vuoden aikana kumoavat positiiviset vaatimukset saman velvoitekauden toisena vuonna.

Jotkin maat ilmoittivat, että ne saattavat yrittää hyödyntää mahdollista perustason muutosta vaatiakseen erilaisia perustasoja eri maille riippuen niiden kehitystasosta, CORSIA-järjestelmään liittymisvuodesta tai muista kriteereistä. Tällainen muutos olisi päätöslauselman A40–19 ja Chicagon yleissopimuksen periaatteiden sekä syrjimättömyysperiaatteen vastainen ja aiheuttaisi suuren riskin CORSIA-järjestelmän purkautumisesta.

Jos kriisiä edeltäneen liikenteen ja siihen liittyvien päästöjen tason saavuttaminen kestää useita vuosia, vuoden 2019 päästöihin perustuva korkeampi perustaso johtaa todennäköisesti siihen, että hyvitysvaatimuksia ei ole lainkaan tai ne ovat minimaaliset pilottivaiheen aikana. Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että yleiskokouksen päätöslauselmassa A40–19 määrätään joka kolmas vuosi tehtävästä CORSIA-järjestelmän uudelleentarkastelusta, joista ensimmäinen on määrä tehdä vuonna 2022. Siinä täsmennetään, että uudelleentarkastelussa olisi arvioitava seuraavia tekijöitä: edistyminen ICAOn ei-sitovan tavoitteen saavuttamisessa, jonka mukaan kansainvälisen lentoliikenteen maailmanlaajuiset nettohiilidioksidipäästöt pidetään vuodesta 2020 alkaen samalla tasolla; järjestelmän markkina- ja kustannusvaikutukset valtioihin ja lentoliikenteen harjoittajiin sekä kansainväliseen lentoliikenteeseen; ja järjestelmän rakennneosien toiminta. Arvioinnissa olisi lisäksi tarkasteltava järjestelmän parannuksia, jotka tukisivat Pariisin sopimuksen tarkoitusta ja erityisesti sen pitkän aikavälin lämpötilatavoitteita, sekä järjestelmän rakenteiden päivittämistä täytäntöönpanon parantamiseksi, vaikuttavuuden lisäämiseksi ja markkinoiden vääristymisen minimoimiseksi.

³ Etenkin ICAOn CAEP:lta saadut tiedot.

Tällaisen uudelleentarkastelun merkitystä korostaa tarve varmistaa yhdenmukaisuus yleiskokouksen käsiteltäväksi annetun hiilidioksidipäästöjen pitkän aikavälin ei-sitovan vähentämistavoitteen kanssa.

Riippuen siitä, kuinka nopeasti kansainvälinen lentoliikenne palautuu ja missä määrin CORSIA edistää hiilidioksidipäästöjen pitkän aikavälin ei-sitovan vähennystavoitteen saavuttamista, tulevan uudelleentarkastelun yhteydessä saattaa olla aiheellista tarkastella uudelleen CORSIAN tavoitetasoa, mahdollisesti myös perustasoa. CORSIAN tavoitetason nostaminen olisi johdonmukaista neuvoston päätöksessä (EU) 2016/915 vahvistetun unionin kannan kanssa.

CORSIA-järjestelmää koskevan unionin kannan muuttaminen covid-19-pandemian seurauksena ei sinänsä vaikuttaisi EU:n tukeen ICAOn politiikalle, johon perustuu ICAOn yleiskokouksen päätöslauselmassa A40–19 vahvistettu ei-sitova tavoite saavuttaa hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 alkaen.

4. YHDENMUKAISUUS UNIONIN MUIDEN POLITIIKKOJEN KANSSA

Päätösehdotus on johdonmukainen muiden unionin politiikkojen, varsinkin energia-, ympäristö- ja liikennepolitiikkojen, kanssa ja täydentää niitä.

5. OIKEUSPERUSTA

5.1. Menettelyllinen oikeusperusta

5.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”*sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita*”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen vai kyseisen sopimuksen osapuoli⁴.

5.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Säädös (CORSIA SARPs), jota ICAOn neuvostoa voidaan pyytää muuttamaan, on säädös, jolla on oikeusvaikutuksia. Suunniteltu säädös voi vaikuttaa ratkaisevasti EU:n lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY, sisältöön. Suunnitellulla säädöksellä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

5.2. Aineellinen oikeusperusta

SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohdan ja 191 artiklan mukaisesti Euroopan unionin on edistettävä muun muassa seuraavien tavoitteiden saavuttamista: ympäristön laadun säilyttäminen, suojelu ja parantaminen; sellaisten toimenpiteiden edistäminen kansainvälisellä tasolla, joilla puututaan alueellisiin tai maailmanlaajuisiin ympäristöongelmiin, ja erityisesti ilmastonmuutoksen torjuminen.

⁴ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

5.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

5.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Suunnitellun päätöksen pääasiallinen tavoite ja sisältö liittyvät ilmastopolitiikkaan kansainvälisen lentoliikenteen alalla.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohta.

5.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

neuvoston päätöksen (EU) 2016/915 muuttamisesta hiilidioksidipäästöjen kasvun mittaamisessa käytettävän viiteajanjakson osalta covid-19-pandemian seurausten huomioon ottamiseksi CORSIA-järjestelmän yhteydessä

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan yhdessä 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva Chicagon yleissopimus, jäljempänä 'yleissopimus', jonka tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä, tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).
- (2) Kaikki unionin jäsenvaltiot ovat yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä.
- (3) Yhdistyneiden kansakuntien ilmastopöytäkirjan osapuolten 21. konferenssi hyväksyi joulukuussa 2015 Pariisin sopimuksen, jonka tavoitteena on rajoittaa maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteollisen ajan tasoon verrattuna ja jatkaa ponnisteluja keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 celsiusasteeseen. Kaikkien talouden alojen, kansainvälinen lentoliikenne mukaan luettuna, olisi osallistuttava näiden päästövähennysten saavuttamiseen.
- (4) Vuonna 2016 pidetty ICAOn 39. yleiskokous päätti päätöslauselmassaan A39-3 kehittää maailmanlaajuisen markkinaperusteisen mekanismin, jolla voidaan rajoittaa kansainvälisen lentoliikenteen aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt vuoden 2020 tasolle. Unionin kanta kyseisen mekanismin ja sen eri osien määrittelyyn ja hyväksymiseen on vahvistettu neuvoston päätöksellä (EU) 2016/915¹. Tämä päätös kuvastaa sitä, että ICAOn neuvostossa, joka on sopimuksella perustettu elin, tehdyillä asioilla koskevilla päätöksillä on oikeusvaikutuksia. Niistä tulee todennäköisesti sitovia yleissopimuksen mukaisesti ja siinä määrättyissä rajoissa, ja ne sitovat todennäköisesti myös unionia ja sen jäsenvaltioita voimassa olevien kansainvälisten lentoliikennesopimusten nojalla.
- (5) ICAOn neuvosto hyväksyi 214. istuntonsa 10. kokouksessa 27 päivänä kesäkuuta 2018 yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ensimmäisen painoksen: Ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA). Tässä tekstissä

¹ Neuvoston päätös (EU) 2016/915, annettu 30 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ICAOn elimissä laadittavaan kansainväliseen välineeseen, jonka on tarkoitus johtaa kansainvälisen ilmailun päästöihin sovellettavan yhtenäisen maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoon vuodesta 2020 alkaen (EUVL L 153, 10.6.2016, s. 32).

vahvistetaan muun muassa päästöarvot, joita käytetään kasvukertoimien laskemiseen (sekä alan kasvukertoimen että lentoliikenteen harjoittajien kasvukertoimen). Nämä arvot määritetään CORSIA-järjestelmän kattaman kansainvälisen lentoliikenteen vuosien 2019 ja 2020 hiilidioksidipäästöjen keskiarvona (toimialan tasolla ja yksittäisten lentoliikenteen harjoittajien tasolla).

- (6) Jäsenvaltiot ovat neuvoston päätöksen (EU) 2018/2027² mukaisesti ilmoittaneet ICAO:lle direktiivin 2003/87/EY ja näiden standardien ja suositeltujen menettelytapojen välisistä eroavuuksista.
- (7) Meneillään oleva covid-19-pandemia johtaa kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen merkittävään vähenemiseen vuonna 2020³. Se johtaa siten myös huomattavasti alhaisempiin CORSIA-päästöarvoihin, joita käytetään kasvukertoimien laskemiseen⁴. Jollei näitä arvoja muuteta, tämä voi johtaa huomattavasti suurempiin hyvitysvaatimuksiin riippuen siitä, kuinka nopeasti kansainvälinen lentoliikenne elpyy ja miten sen hiilidioksidipäästöt kehittyvät.
- (8) On todennäköistä ja tärkeää, että ICAO:n neuvosto tekee 8–26 päivänä kesäkuuta 2020 pidettävässä 220. istunnossaan päätöksen CORSIA-järjestelmässä kasvukertoimien laskemiseen käytettävien päästöarvojen muuttamisesta erityisesti huomioon otettavan viiteajanjakson osalta. Vaihtoehtoisesti asiassa voidaan tehdä lopullinen päätös ICAO:n neuvoston seuraavassa (221.) istunnossa. Tämä skenaario voi toteutua erityisesti siinä tapauksessa, että ICAO:n neuvosto katsoo, että ennen tällaista päätöstä olisi järjestettävä valtioille osoitetulla kirjeellä käynnistetty kuuleminen.
- (9) Kuten CORSIA-järjestelmä itsessään, kaikki muutokset sen ehtoihin ovat sopimuksella perustetun elimen tekemiä päätöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia.
- (10) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat johdonmukaisesti kannattaneet kansainvälisen lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen maailmanlaajuisia vähennystavoitetta, jonka mukaan päästöt eivät saa ylittää vuoden 2020 tasoa, mutta nykytilanteessa näyttää siltä, että vuoden 2019 käyttäminen viiteajanjaksona tarjoaa mahdollisimman hyvän todelliseen dataan perustuvan korvaavan tason, kun pyritään saavuttamaan päätöslauselmassa A39–3 asetettu ICAO:n pitkän aikavälin tavoite hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 alkaen. Tätä taustaa vasten ja tällä hetkellä saatavilla olevien tietojen perusteella vaikuttaa tarkoituksenmukaiselta hyväksyä kalenterivuosi 2019 ainoaksi viiteajanjaksoksi, jotta voidaan säilyttää riittävä tuki CORSIA-järjestelmälle ja sen keskeiset osat.
- (11) Käynnissä olevassa keskustelussa esiin tuotua vaihtoehtoa, jonka mukaan eri maille vahvistettaisiin erilaiset perustasot niiden kehitystasosta, CORSIA-järjestelmään liittymisvuodesta tai muista kriteereistä riippuen, ei pitäisi tukea. Se rikkoisi päätöslauselmassa A40–19 mainittua syrjimättömyyden periaatetta ja voisi vaarantaa CORSIA-järjestelmän olemassaolon jatkumisen nykyisessä muodossaan.

² Neuvoston päätös (EU) 2018/2027, annettu 29 päivänä marraskuuta 2018, kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ensimmäiseen painokseen ympäristönsuojelua koskevista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA) (EUVL L 325, 20.12.2018, s. 25).

³ Vuoden 2020 hiilidioksidipäästöt voivat olla noin 40 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2016 ennakoitiin (ICAO CAEP, 11.5.2020).

⁴ CORSIA:n perustason vertailupäästöt voivat olla noin 18 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2019 (ICAO CAEP, 11.5.2020).

- (12) Sen vuoksi neuvoston päätöstä (EU) 2016/915 olisi muutettava, jotta unioni ja sen jäsenvaltiot voisivat hyväksyä kalenterivuoden 2019 ainoaksi viiteajanjaksoksi.
- (13) Säännöllisen uudelleentarkastelun periaatetta sovelletaan edelleen. Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että yleiskokouksen päätöslauselmassa A40–19 määrätään joka kolmas vuosi tehtävästä CORSIA-järjestelmän uudelleentarkastelusta, joista ensimmäinen on määrä tehdä vuonna 2022. Tällaisen uudelleentarkastelun merkitys kasvaa sitä mukaa, mitä kauemmin alalta kestää saavuttaa kriisiä edeltänyt liikenteen ja siihen liittyvien päästöjen taso. Jos elpyminen on hidasta, vuoden 2019 päästöihin perustuva perustaso johtaa todennäköisesti siihen, että hyvitysvaatimuksia ei ole lainkaan tai ne ovat minimaaliset CORSIA-järjestelmän pilottivaiheen aikana (2021–2023)⁵. Tällaisen uudelleentarkastelun merkitystä korostaa tarve varmistaa yhdenmukaisuus hiilidioksidipäästöjen pitkän aikavälin ei-sitovan vähentämistavoitteen kanssa, jota yleiskokouksen on määrä käsitellä.
- (14) Kaikista hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen osallistuvista talouden aloista ilmailuala on osallistunut EU:n päästökauppajärjestelmään vuodesta 2012 lähtien. Komissio raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja esittää tarvittaessa CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanemiseksi ehdotuksen, jolla varmistetaan ilmailualan osallistuminen unionin sitoumukseen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä.
- (15) Neuvoston päätöstä (EU) 2016/915 olisi muutettava vastaavasti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Muutetaan neuvoston päätöksen (EU) 2016/915 liite tämän päätöksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*

⁵

ICAO CAEP, 11.5.2020.