

Briselē, 19.5.2020.
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

**ar ko Padomes Lēmumā (ES) 2016/915 groza atsaucē periodu, ko paredzēts izmantot
CO₂ emisiju pieauguma mērīšanai, lai CORSIA kontekstā ņemtu vērā Covid-19
pandēmijas sekas**

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums, kas pieņemts Covid-19 pandēmijas dēļ, attiecas uz lēmumu, kurš koriģētu nostāju, kas Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā (ICAO) Savienības vārdā jāņem par Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu (CORSIA) attiecībā uz tās atskaites periodu CO₂ emisijas pieauguma mērīšanai ("bāzlīniju").

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Čikāgas konvencija un Parīzes nolīgums

Čikāgas konvencija ("Konvencija") tiecas reglamentēt starptautisko gaisa transportu. Tā stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī, un ar to tika izveidota Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO).

ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām pušu konferencē 2015. gada decembrī tika pieņemts Parīzes nolīgums, kura mērķis ir globālo temperatūras pieaugumu ierobežot krietni zem 2 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras pieaugumu ierobežot līdz 1,5 °C. Visām ekonomikas nozarēm, arī starptautiskajai aviācijai, būtu jāpalīdz sasniegt šos emisijas samazinājumus.

Visas ES dalībvalstis ir abu nolīgumu puses. ES un tās dalībvalstis ir Parīzes nolīguma puses un kopīgi ir apņēmušās samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas.

2.2. Starptautiskā civilās aviācijas organizācija

Starptautiskā civilās aviācijas organizācija ir viena no ANO specializētajām iestādēm. Organizācijas mērķi un uzdevumi ir izstrādāt starptautiskās aeronavigācijas principus un metodes un veicināt starptautiskā gaisa transporta plānošanu un attīstību. ES ir īpašā novērotāja daudzās ICAO struktūrās (asamblejā un citās tehniskajās struktūrās).

2.3. Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA)

Starptautiskos standartus un ieteicamo praksi (SARP) vides aizsardzības jomā – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu (CORSIA) – ICAO Padome 2018. gada 27. jūnijā savā 214. sesijā pieņēma kā Čikāgas konvencijas 16. pielikuma IV sējumu.

Saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2018/2027¹ dalībvalstis paziņoja ICAO par atšķirībām. Viena no galvenajām atšķirībām starp Direktīvu 2003/87/EK un CORSIA ir tas, ka Direktīvu 2003/87/EK piemēro neatkarīgi no lidmašīnu ekspluatantu valstspiederības. Principā tā attiecas uz lidojumiem no lidlauka vai uz lidlauku, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums. To piemēro neatkarīgi no tā, vai lidojumi ir dalībvalstu un/vai EEZ valstu iekšienē un/vai starp tām.

Standartu un ieteicamās prakses (SARP) II daļas 3.2. punktā ("CO₂ izlīdzināšanas prasības") noteikta "bāzlīnija" CORSIA aptverto maršrutu vidējām gada CO₂ emisijām 2019. un 2020. gadā.

¹ Padomes Lēmums (ES) 2018/2027 (2018. gada 29. novembris) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā pirmo izdevumu – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA) (OV L 325, 20.12.2018., 25. lpp.).

3. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

3.1. Konteksts

Aplūkojamais jautājums ir Covid-19 pandēmijas ietekme uz CORSIA bāzlīniju, ko izmanto, lai noteiktu nākotnes izlīdzināšanas prasības lidmašīnu ekspluatantiem nolūkā panākt oglekļneitrālu izaugsmi no 2020. gada.

Pašreizējā Covid-19 pandēmija 2020. gadā būtiski samazinās starptautiskās aviācijas CO₂ emisijas. Pandēmijas dēļ CORSIA bāzlīnija izveidosies ievērojami zemāka, ja netiks pārskatīta CORSIA bāzlīnijas definīcija, kas paaugstinās izlīdzināšanas prasības. Protams, tas atkarīgs arī no starptautiskās gaisa satiksmes atjaunošanās apmēra un pārmaiņām starptautiskās gaisa satiksmes CO₂ emisiju apjomos.

ICAO Aviācijas un vides aizsardzības komiteja (CAEP) ir veikusi aptuvenā apjoma analīzi ar mērķi noteikt Covid-19 pandēmijas ietekmi uz pieprasījumu pēc emisiju vienībām (izlīdzinājuma) saskaņā ar CORSIA, pamatojoties uz dažādiem scenārijiem, un izpētīt bāzlīnijas variantus.²

CAEP analīzē, kurā tika apsvērti bāzlīnijas varianti, no pastāvošā līdz 2019. gada emisiju vai emisiju vidējo rādītāju ilgākos gados izmantošanai vai pat ekstrapolētām aplēsēm par to, kādas emisijas varētu būt bijušas 2020. gadā, ja nebūtu krīzes, cita starpā tika konstatēts, ka

- CO₂ emisijas 2020. gadā var būt par kādiem 40 % zemākas nekā 2016. gadā prognozētais līmenis,
- emisiju atskaites vērtības, salīdzinot ar pašreizējo CORSIA bāzlīniju, var būt par kādiem 18 % zemākas salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni,
- zemāka bāzlīnija var būtiski ietekmēt izlīdzināšanas prasību kopapjomu:
 - izmēģinājuma posmā (2021–2023): no +280 % V veida atlabšanas scenārijā līdz +150 % U formas atlabšanas scenārijā ar paliekošu zudumu;
 - visos posmos (2021–2035): no +45 % V veida atlabšanas scenārijā līdz –24 % U formas atlabšanas scenārijā ar paliekošu zudumu.
- Bāzlīnijas nomaiņa ar 2019. gadu varētu radīt šādu izlīdzināšanas prasību kopapjomu:
 - izmēģinājuma posmā (2021–2023): kļūst par nulli vai tuvojas nullei līdz 2023. gadam Covid-19 scenārijos un
 - visos posmos (2021–2035): no –9 % V veida atlabšanas scenārijā līdz –32 % U veida atlabšanas scenārijā ar paliekošu zudumu.

CAEP vadības grupas 2020. gada 11. maija sanāksmē aptuvenā apjoma analīzi vienprātīgi izvirzīja izskatīšanai ICAO Padomes 220. sesijā 2020. gada jūnijā.

3.2. Ierosinātā nostāja

Nemot vērā vidisko efektivitāti saistībā ar ICAO mērķi nodrošināt oglekļneitrālu izaugsmi no 2020. gada, vajadzību nodrošināt atbalstu CORSIA apstākļos, ko radījusi Covid-19 pandēmija, un izvairīties no galveno CORSIA uzbūves elementu pazemināšanas, kā arī ICAO juridisko procesu, piesardzīga sākotnējā pieeja, kas pamatojas uz pašlaik pieejamo

² Attiecīgus pētījumus veikušas arī IATA, ICSA un citas organizācijas. Sk., piem., <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> vai https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSIA_baseline_analysis.pdf.

informāciju³, būtu vajadzības gadījumā pieņemt CORSIA uzbūves korekciju, par atskaites punktu nosakot starptautiskās aviācijas CO₂ emisijas, uz kurām CORSIA attiecas tikai 2019. gadā.

ICAO Padomes lēmums šās sesijas laikā koriģēt CORSIA bāzlīniju būtu signāls, ka ICAO aktīvi rīkojas, lai pielāgotos krīzei un saglabātu valstu atbalstu CORSIA un dalību tajā. Lai lēmuma steidzamību līdzsvarotu ar vajadzību nodrošināt atbilstību ICAO pārvaldes noteikumiem, pēc šāda ICAO Padomes lēmuma var notikt apspriešanās ar valstīm vēstuļu apmaiņā un oficiāla pieņemšana sekojošajā ICAO Padomes 221. sesijā.

Var būt lietderīgi veikt dažus attiecīgus CORSIA uzbūves elementu pielāgojumus, piemēram:

- attiecīgu pielāgojumu iespējai izmantot 2020. gada emisijas par atsauci izlīdzināšanas prasību aprēķināšanai tā sauktajā “izmēģinājuma posmā”, t. i., pirmajos trīs brīvprātīgas dalības gados (2021–2023);
- precizējumu, ka, aprēķinot izlīdzināšanas prasības attiecīgam gadam, nozares pieauguma koeficients nevar būt negatīvs, tādējādi novēršot to, ka negatīvas izlīdzināšanas prasības vienā gadā atceļ pozitīvas prasības citā tā paša atbilstības perioda gadā.

Dažas valstis norādīja, ka tās varētu mēģināt izmantot iespējamo bāzlīnijas nomaiņas iespēju, lai aicinātu noteikt atšķirīgas bāzlīnijas atšķirīgām valstīm atkarā no to attīstības līmeņa, gada, kad tās pievienojušās CORSIA, vai citiem kritērijiem. Tādas izmaiņas būtu pretrunā Rezolūcijas A40-19 principiem un Čikāgas konvencijai un tās nediskriminēšanas principam un apdraudētu CORSIA pastāvēšanu.

Ja būs vajadzīgi vairāki gadi, lai sasniegtu pirmskrīzes līmeni satiksmē un ar to saistītajās emisijās, augstāka 2019. gada emisiju bāzlīnija izmēģināšanas posmā drīzāk neradīs kompensācijas prasības vai tās būs niecīgas. Šajā sakarā jāatgādina, ka Asamblejas Rezolūcija A40-19 paredz CORSIA pārskatīšanu reizi trijos gados – pirmo 2022. gadā. Tajā noteikts, ka pārskatīšanai jāaptver novērtējums par panākto ceļā uz ICAO iecerēto mērķi no 2020. gada globālās neto oglekļa emisijas no starptautiskās aviācijas noturēt nemainīgā līmenī; shēmas tirgus un izmaksu ietekme uz valstīm un lidmašīnu ekspluatantiem un starptautisko aviāciju; un shēmas uzbūves elementu funkcionēšana; un jāpadomā par shēmas uzlabojumiem, kuri balstītu Parīzes nolīguma mērķus, sevišķi ilgtermiņa temperatūras mērķvērtības; un arī padomāt par shēmas uzbūves elementu atjaunināšanu, lai uzlabotu īstenošanu, paaugstinātu efektivitāti un minimalizētu tirgus kropļošanu.

Tādas pārskatīšanas būtiskumu pastiprina vajadzība nodrošināt saskaņotību ar ilgtermiņa vēlamo CO₂ emisijas samazināšanas mērķi, kas Asamblejai jāizskata.

Atkarā no starptautiskās gaisa satiksmes atjaunošanās līmeņa un no tā, cik lielā mērā CORSIA veicina ilgtermiņa mērķa sasniegšanu CO₂ emisiju samazināšanas jomā, var būt svarīgi turpmākā pārskatīšanā pārlūkot CORSIA mērķu vērienīgumu, iespējams, ietverot jautājumu par bāzlīniju. CORSIA mērķu līmeņa paaugstināšana atbilstu Savienības nostājai, kas izklāstīta Padomes Lēmumā (ES) 2016/915.

Izmaiņas Savienības nostājā attiecībā uz CORSIA, ko izraisījusi Covid-19 pandēmija, neietekmētu ES atbalstu politikai, kas ir pamatā ICAO iecerētajam mērķim no 2020. gada panākt oglekļneitrālu izaugsmi, kā noteikts Asamblejas rezolūcijā A40-19.

³ Sevišķi no ICAO CAEP.

4. SASKANĪBA AR CITĀM SAVIENĪBAS POLITIKAS JOMĀM

Ierosinātais lēmums saskan ar pārējo Savienības politiku, it īpaši ar enerģētikas, vides un transporta politiku, un to papildina.

5. JURIDISKAIS PAMATS

5.1. Procesuālais juridiskais pamats

5.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras locekle, vai nolīguma puse⁴.

5.1.2. Piemērošana šajā gadījumā

Akts (CORSIA SARP), ko ICAO Padome var tikt aicināta grozīt, ir akts, kam ir juridiskas sekas. Iecerētais akts var izšķirīgi ietekmēt Savienības tiesību saturu, sevišķi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK. Paredzētais akts nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

5.2. Materiālais juridiskais pamats

Saskaņā ar LESD 191. pantu un 192. panta 1. punktu Eiropas Savienība palīdz sasniegt šos un citus šādus mērķus: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, veicināt starptautiska mēroga pasākumus, kas risina reģionu un pasaules vidiskās problēmas, it īpaši – cīnīties ar klimata pārmaiņām.

5.2.1. Principi

Materiālais juridiskais pamats lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens no tiem ir atzīstams par galveno, bet otram ir pakārtota nozīme, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, ko prasa galvenais jeb dominējošais mērķis vai komponents.

5.2.2. Piemērošana šajā gadījumā

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz klimata politiku starptautiskās aviācijas kontekstā.

Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 192. panta 1. punkts.

5.3. Slēdziens

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam jābūt LESD 192. panta 1. punktam saistībā ar 218. panta 9. punktu.

⁴ Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, EU:C:2014:2258, 64. punkts.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

ar ko Padomes Lēmumā (ES) 2016/915 groza atsaucē periodu, ko paredzēts izmantot CO₂ emisiju pieauguma mērīšanai, lai CORSIA kontekstā ņemtu vērā Covid-19 pandēmijas sekas

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Čikāgas Konvencija par starptautisko civilo aviāciju ("Konvencija"), kuras mērķis ir regulēt starptautisko gaisa transportu, stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī. Ar to tika izveidota Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO).
- (2) Visas Savienības dalībvalstis ir Konvencijas līgumslēdzējas valstis un ICAO locekles, bet Savienībai ir novērotājas statuss dažās ICAO struktūrās.
- (3) 2015. gada decembrī ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām 21. pušu konferencē tika pieņemts Parīzes nolīgums, kura mērķis ir globālo temperatūras pieaugumu ierobežot krietni zem 2 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras pieaugumu ierobežot līdz 1,5 °C. Sasniegt šos emisijas samazinājumus būtu jāpalīdz visām ekonomikas nozarēm, arī starptautiskajai aviācijai.
- (4) ICAO 39. asambleja 2016. gadā ar Rezolūciju A39-3 nolēma izstrādāt globālu tirgus mehānismu, ar kuru starptautiskās aviācijas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas ierobežotu 2020. gada līmenī. Savienības nostāja jautājumos par šāda mehānisma un tā dažādo detalizēto elementu izstrādi un pieņemšanu ir noteikta Padomes Lēmumā (ES) 2016/915¹. Šis lēmums atspoguļo to, ka attiecīgajiem lēmumiem, ko pieņēmusi ICAO Padome, kas ir ar nolīgumu izveidota struktūra, ir juridiskas sekas. Tie var kļūt saistoši saskaņā ar Konvenciju un tajā noteiktajās robežās, un tie var kļūt saistoši arī Savienībai un tās dalībvalstīm saskaņā ar spēkā esošajiem starptautiskajiem nolīgumiem par gaisa transportu.
- (5) ICAO padome tās 214. sesijas desmitajā sanāksmē 2018. gada 27. jūnijā pieņēma konvencijas 16. pielikuma IV sējuma pirmo izdevumu: Starptautiskie standarti un ieteicamā prakse vides aizsardzības jomā – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma ("CORSIA"). Šajā aktā cita starpā tiek noteiktas emisijas vērtības, ko izmanto, lai aprēķinātu pieauguma koeficientus (gan nozares pieauguma koeficients, gan lidmašīnu ekspluatantu pieauguma

¹ Padomes Lēmums (ES) 2016/915 (2016. gada 30. maijs) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāņem attiecībā uz starptautisku aktu, kurš jāizstrādā ICAO struktūrās un kurš ir paredzēts, lai no 2020. gada īstenotu vienotu globālu tirgus pasākumu attiecībā uz starptautiskās aviācijas radītajām emisijām (OV L 153, 10.6.2016., 32. lpp.).

koeficienti). Šīs vērtības nosaka kā CORSIA aptverto starptautiskās aviācijas CO₂ emisiju vidējo vērtību 2019. un 2020. gadā (nozares līmenī un individuālo lidmašīnu ekspluatantu līmenī).

- (6) Atbilstoši Padomes Lēmumam (ES) 2018/2027² dalībvalstis ir paziņojušas ICAO par atšķirībām starp Direktīvu 2003/87/EK un minētajiem standartiem un ieteicamo praksi.
- (7) Pašreizējā Covid-19 pandēmija 2020. gadā būtiski samazinās starptautiskās aviācijas CO₂ emisijas³. Tādējādi tiks arī ievērojami samazinātas CORSIA emisiju vērtības, ko izmanto, lai aprēķinātu pieauguma koeficientus⁴. Ja šīs vērtības netiks grozītas, tas var beigties ar ievērojami augstākām izlīdzināšanas prasībām atkarā no starptautiskās gaisa satiksmes atjaunošanās apmēra un pārmaiņām starptautiskās gaisa satiksmes CO₂ emisiju apjomos.
- (8) Izskatās un ir patiešām svarīgi, ka ICAO Padome 220. sesijā, kas notiks 2020. gada 8.–26. jūnijā, pieņems lēmumu par to emisiju vērtību grozīšanu, kuras izmanto, lai aprēķinātu CORSIA pieauguma koeficientus, precīzāk, par vērā ņemto atskaites periodu (“bāzlīnijas periods”). Alternatīvu galīgo lēmumu šajā jautājumā var pieņemt sekojošajā ICAO Padomes 221. sesijā. Šis scenārijs var īstenoties sevišķi tad, ja ICAO Padome uzskatīs, ka pirms lēmuma pieņemšanas būtu jāsarīko apspriešanās, nosūtot valstīm vēstules.
- (9) Tāpat kā pati CORSIA, katrs tās noteikumu grozījums ir lēmums, ko pieņēmusi ar nolīgumu izveidota struktūra un kam ir juridiskas sekas.
- (10) Lai gan Savienība un tās dalībvalstis ir konsekventi atbalstījušas pasaules mēroga mērķi starptautiskās aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai, nepārsniedzot 2020. gada līmeni, pašreizējos apstākļos šķiet, ka atsauce uz 2019. gadu kā bāzlīnijas periodu ir vistuvākais iespējamais aizstājējs, pamatojoties uz reāliem datiem, lai atspoguļotu ICAO 2020. gada ilgtermiņa mērķi – oglekļneitrālu izaugsmi, kā noteikts Rezolūcijā A 39-3. Ņemot vērā iepriekš minēto un lai saglabātu pietiekamu atbalstu un galvenos CORSIA uzbūves elementus, un pamatojoties uz pašlaik pieejamo informāciju, šķiet lietderīgi 2019. gada kalendāru pieņemt par vienotu bāzlīnijas periodu.
- (11) Nav atbalstāma pašreizējās debatēs ierosinātā alternatīva noteikt atšķirīgas bāzlīnijas atšķirīgām valstīm atkarā no to attīstības līmeņa, pievienošanās CORSIA gada vai citiem kritērijiem. Tas pārkāptu nediskriminēšanas principu, kā atgādināts Rezolūcijā A40-19, un varētu apdraudēt CORSIA pastāvēšanu tās pašreizējā formā.
- (12) Tāpēc Padomes Lēmums (ES) 2016/915 jāgroza, lai Savienība un tās dalībvalstis par vienoto bāzlīnijas periodu varētu pieņemt 2019. kalendāro gadu.
- (13) Turpina piemērot regulāras pārskatīšanas principu. Šajā sakarā jāatgādina, ka Asamblejas Rezolūcija A40-19 paredz CORSIA pārskatīšanu reizi trijos gados – pirmo 2022. gadā. Pārskatīšanas nozīme aug līdz ar laiku, kas vajadzīgs, lai nozare

² Padomes Lēmums (ES) 2018/2027 (2018. gada 29. novembris) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vides aizsardzības jomā pirmo izdevumu – Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA) (OV L 325, 20.12.2018., 25. lpp.).

³ CO₂ emisijas 2020. gadā var būt par kādiem 40 % zemākas nekā 2016. gadā prognozētais līmenis (ICAO CAEP, 11 May 2020).

⁴ Emisiju atskaites vērtības CORSIA bāzlīnijai var būt par kādiem 18 % zemākas salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni (ICAO CAEP, 11 May 2020).

sasniegtu satiksmes un ar to saistīto emisiju pirmskrīzes līmeni. Lēnas atlabšanas gadījumā paredzams, ka 2019. gada emisiju bāzlīnijas dēļ CORSIA “izmēģinājuma posmā” (2021.–2023. gads) nebūs izlīdzināšanas prasību vai to būs pavisam maz⁵. Tādas pārskatīšanas būtiskumu pastiprina vajadzība nodrošināt saskaņotību ar ilgtermiņa vēlamo CO₂ emisijas samazināšanas mērķi, kas jāizskata Asamblejai.

(14) Attiecībā uz visām ekonomikas nozarēm, kas veicina CO₂ emisiju samazināšanu, aviācija kopš 2012. gada to ir veicinājusi ar tās iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā. Komisija ziņos Eiropas Parlamentam un Padomei un iesniegs priekšlikumu attiecīgi īstenot CORSIA, kas atbilst tam, lai nodrošinātu aviācijas ieguldījumu Savienības 2030. gada saistību izpildē siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā visas tautsaimniecības mērogā.

(15) Attiecīgi jāgroza Padomes Lēmums (ES) 2016/915,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Padomes Lēmuma (ES) 2016/915 pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma pielikumu.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

⁵

ICAO CAEP, 11 May 2020.