

Brüssel, 19.5.2020
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

**millega muudetakse nõukogu otsust (EL) 2016/915 seoses CO₂ heite kasvu mõõtmiseks
ette nähtud võrdlusperioodiga, et võtta arvesse COVID-19 pandeemia tagajärgi
CORSIA kontekstis**

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISE

Käesolevas ettepanekus, mis võeti vastu seoses COVID-19 pandeemiaga, käsitletakse otsust, millega kohandatakse Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) liidu nimel võetavat seisukohta rahvusvahelise lennunduse CO₂ heite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA) suhtes seoses süsteemi võrdlusperioodiga (edaspidi „lähtetase“) CO₂ heite kasvu mõõtmiseks.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Chicago konventsioon ja Pariisi kokkulepe

Chicago konventsiooni (edaspidi „konventsioon“) eesmärk on rahvusvahelise lennutranspordi reguleerimine. Konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).

Pariisi kokkulepe võeti ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsil vastu 2015. aasta detsembris ja selle eesmärk on hoida üleilmne soojenemine tunduvalt alla 2 °C võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega, ning teha jõupingutusi, et piirata temperatuuri tõusu 1,5 °C-ni. Kõnealuste heite vähendamise eesmärkide saavutamisele peaksid kaasa aitama kõik majandussektorid, kaasa arvatud rahvusvaheline lennundus.

Kõik ELi liikmesriigid on mõlema leppe osalised. EL ja selle liikmesriigid on Pariisi kokkuleppe osalised ning nad on ühiselt võtnud kohustuse vähendada oma kasvuhooonegaaside heidet.

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on ÜRO spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärkideks on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arendamist. EL on ajutine vaatleja paljudes ICAO organites (assamblees ja muudes tehnilistes organites).

2.3. Rahvusvahelise lennunduse CO₂ heite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)

ICAO nõukogu võttis oma 27. juunil 2018 toimunud 214. istungil Chicago konventsiooni 16. lisa IV köitena vastu keskkonnakaitse valdkonna rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis käsitlevad rahvusvahelise lennunduse CO₂ heite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA).

Vastavalt nõukogu otsusele (EL) 2018/2027¹ teatasid liikmesriigid ICAO-le erinevustest. Üks erinevustest direktiivi 2003/87/EÜ ja CORSIA vahel on näiteks see, et direktiivi 2003/87/EÜ kohaldamisel ei võeta arvesse lennukikäitaja riikkondsust. Põhimõtteliselt hõlmab see lende, mis väljuvad lennuväljalt või saabuvad lennuväljale, mis asub sellise liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut. Direktiivi 2003/87/EÜ kohaldamisel ei tehta vahet liikmesriikide ja/või EMP riikide siselendude ning nendevaheliste lendude vahel.

¹ Nõukogu 29. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/2027 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaandega (ELT L 325, 20.12.2018, lk 25).

Standardite ja soovituslike tavade II osa punktis 3.2 („CO₂ heite kompenseerimise nõuded“) on määratud lähtetasemeks CORSIAGA hõlmatud marsruutide keskmine CO₂ heide aastatel 2019. ja 2020.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Taust

Käsitletavaks küsimuseks on COVID-19 pandeemia mõju arvesse võtmine CORSIA lähtetaseme puhul, mida kasutatakse lennukikäitajate tulevaste kompenseerimisnõuete kindlaksmääramiseks, et saavutada alates 2020. aastast CO₂-neutraalne kasv.

Jätkuv COVID-19 pandeemia põhjustab kindlasti rahvusvahelise lennunduse CO₂ heite olulise vähenemise 2020. aastal. Pandeemia tooks kaasa ka oluliselt madalama CORSIA lähtetaseme ja suuremad kompenseerimisnõuded, kui lähtetaseme määratlust läbi ei vaadata. See sõltub loomulikult ka rahvusvahelise lennuliikluse taastumiskiirusest ja selle CO₂ heite arengust.

ICAO lennundusalse keskkonnakaitse komitee (CAEP) on teinud erinevate stsenaariumide põhjal suurusjärgu analüüsi, et kvantifitseerida COVID-19 pandeemia mõju heiteühikute (kompensatsiooniühikute) nõudlusele CORSIA raames ning uurida eri võimalusi lähtetaseme jaoks².

CAEP uuringus, milles analüüsiti lähtetaseme eri variante, nagu praeguse olukorra säilitamine, 2019. aasta heite või mitme aasta keskmise heite kasutamine või isegi ekstrapoleeritud hinnangud selle kohta, kui suur oleks olnud 2020. aasta heide kriisi puhkemiseta, leiti muu hulgas järgmist:

- CO₂ heide võib 2020. aastal olla ligikaudu 40 % väiksem 2016. aastal prognoositud tasemest;
- praeguse CORSIA lähtetasemega seotud heite võrdlustasemed võivad olla ligikaudu 18 % madalamad kui 2019. aastal;
- madalam lähtetase võib oluliselt mõjutada kompenseerimisnõuete kogumahtu:
 - katseetapp (2021–2023): alates +280 %st V-kujulise taastumisstsenaariumi puhul kuni +150 %ni U-kujulise taastumise puhul püsiva vähenemise stsenaariumi korral;
 - kõik etapid (2021–2035): alates +45 %st V-kujulise taastumisstsenaariumi puhul kuni –24 %ni U-kujulise taastumise puhul püsiva vähenemise stsenaariumi korral;
- 2019. aasta määramine lähtetasemeks võib kompenseerimisnõuete kogumahtu mõjutada järgmiselt:
 - katseetapp (2021–2023): nulliks või nullilähedaseks muutumine kuni 2023. aastani COVID-19 stsenaariumide korral, ning
 - kõik etapid (2021–2035): alates –9 %st V-kujulise taastumisstsenaariumi puhul kuni –32 %ni U-kujulise taastumise puhul püsiva vähenemise stsenaariumi korral.

² Seotud uuringuid on teinud ka IATA, ICSA ja teised organisatsioonid. Vt näiteks <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> või https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSLA_baseline_analysis.pdf

CAEP juhtrühm kinnitas suurusjärgu analüüsi oma 11. mai 2020. aasta koosolekul ühehäälselt, et esitada see ICAO nõukogule arutamiseks 2020. aasta juunis toimival 220. istungil.

3.2. Kavandatud seisukoht

Võttes arvesse keskkonnavalast tõhusust seoses ICAO eesmärgiga tagada alates 2020. aastast CO₂-neutraalne kasv ning vajadust tagada CORSIA toetamine COVID-19 pandeemiast põhjustatud tingimustes ja vältida CORSIA ülesehituse põhielementide kahjustumist, ning võttes samuti arvesse ICAO seadusandlikku menetlust, oleks praegu kättesaadaval tabel³ põhinev ettevaatlik esialgne lähenemisviis nõustuda vajaduse korral CORSIA ülesehituse kohandamisega, et kehtestada lähtetasemeks ainult CORSIAGA hõlmatud rahvusvahelise lennunduse 2019. aasta CO₂ heide.

ICAO nõukogu otsus kohandada kõnealusel istungil CORSIA lähtetaset saadaks signaali, et ICAO astub aktiivselt samme selle nimel, et kriisiga kohaneda ning säilitada riikide toetus CORSIA-le ja selles osalemisele. Selleks et tasakaalustada otsuse kiireloomulisust ja vajadust järgida ICAO tööd reguleerivaid eeskirju, võib ICAO nõukogu sellisele otsusele järgneda riikidega kirja teel konsulteerimine ja ametlik vastuvõtmine ICAO nõukogu järgmisel (221.) istungil.

Võib olla asjakohane teha teatavaid seonduvaid kohandusi CORSIA elementides, näiteks:

- vastav kohandus võimaluses kasutada nn katseetapis, st vabatahtliku osalemise esimesel kolmel aastal (2021–2023) kompenseerimisnõuete arvutamise alusena 2020. aasta heidet;
- selgitus, et asjaomase aasta kompenseerimisnõuete arvutamisel ei saa sektori kasvutegur olla negatiivne, mis hoiab ära selle, et ühe aasta võimalikud negatiivsed kompenseerimisnõuded tühistavad sama nõuete täitmise perioodi muu aasta positiivsed nõuded.

Mõned riigid märkisid, et nad võivad püüda kasutada lähtetaseme võimaliku muutmise võimalust, et nõuda eri riikide jaoks erinevaid lähtetasemeid sõltuvalt nende arengutasemest, CORSIAGA liitumise aastast või muudest kriteeriumidest. Selline muudatus läheks vastuollu resolutsiooni A40-19 ja Chicago konventsiooni põhimõtetega ning selle mittediskrimineerimise põhimõttega, tuues kaasa CORSIA kahjustamise suure ohu.

Kui kriisieelse liikluse ja sellega seotud heite taseme saavutamiseks kulub mitu aastat, ei tooks 2019. aasta kõrgem heite lähtetase katseetapis tõenäoliselt kaasa kompenseerimisnõudeid või need oleksid minimaalsed. Sellega seoses tuleks meelde tuletada, et assamblee resolutsioonis A40-19 nähakse ette CORSIA läbivaatamine iga kolme aasta järel, esimest korda 2022. aastal. Resolutsioonis on täpsustatud, et läbivaatamise käigus tuleks hinnata edusamme ICAO eesmärgi suunas hoida rahvusvahelisest lennundusest tulenev ülemaailmne CO₂ netoheide alates 2020. aastast samal tasemel; süsteemi turu- ja kulumõju riikidele, lennukikäitajatele ning rahvusvahelisele lennundusele ja süsteemi elementide toimimist; ning kaaluda süsteemi täiustusi, mis toetaksid Pariisi kokkuleppe eesmärki, eelkõige selle pikaajalisi temperatuurieesmärke; samuti kaaluda süsteemi elementide ajakohastamist, et parandada rakendamist, suurendada tõhusust ja minimeerida turumoonutusi.

Sellise läbivaatamise asjakohasust rõhutab vajadus tagada kooskõla assambleele kaalumiseks esitatud pikaajalise eesmärgiga püüelda CO₂heite vähendamise suunas.

³ Eelkõige ICAO CAEP.

Sõltuvalt rahvusvahelise lennuliikluse taastumiskiirusest ja sellest, mil määral CORSIA aitab kaasa pikaajaliselt püüeldava CO₂-heite vähendamise eesmärgi saavutamisele, võib olla asjakohane hinnata tulevase läbivaatamise raames uuesti CORSIA eesmärkide taset, sh lähtetaseme küsimust. CORSIA-le kõrgemate eesmärkide seadmine oleks kooskõlas liidu seisukohaga, mis on sätestatud nõukogu otsuses (EL) 2016/915.

COVID-19 pandeemiast tulenev muutus liidu seisukohas CORSIA suhtes ei mõjutaks ELi toetust ICAO poliitikale, millega püüeldakse eesmärgi poole saavutada alates 2020. aastast CO₂-neutraalne kasv, nagu on sätestatud assamblee resolutsioonis A40-19.

4. KOOSKÕLA MUUDE LIIDU TEGEVUSPÕHIMÕTETEGA

Kavandatav otsus on kooskõlas muude liidu tegevuspõhimõtetega, eelkõige energia-, keskkonna- ja transpordipoliitikaga, ning täiendab neid.

5. ÕIGUSLIK ALUS

5.1. Menetlusõiguslik alus

5.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline⁴.

5.1.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

Akt (CORSIA standardid ja soovituslikud tavad), mida ICAO nõukogul võidakse paluda muutma, on õigusliku toimega akt. Kavandatud akt võib otsustavalt mõjutada ELi õigusaktide sisu, nimelt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ. Kavandatud akt ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

5.2. Materiaalõiguslik alus

Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 192 lõikele 1 ja artiklile 191 peab Euroopa Liit aitama saavutada muu hulgas järgmisi eesmarke: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine; meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, selleks et tegelda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ja eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu.

5.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatud akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab

⁴ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

5.2.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud kliimapoliitikaga rahvusvahelise lennunduse kontekstis.

Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1.

5.3. Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

millega muudetakse nõukogu otsust (EL) 2016/915 seoses CO₂ heite kasvu mõõtmiseks ette nähtud võrdlusperioodiga, et võtta arvesse COVID-19 pandeemia tagajärgi CORSIA kontekstis

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „konventsioon“), mille eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“).
- (2) Kõik liidu liikmesriigid on konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed, samal ajal kui liidul on teatavates ICAO organites vaatlejastaatus.
- (3) 2015. aasta detsembris võtsid ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osalised oma 21. konverentsil vastu Pariisi kokkuleppe, mille eesmärk on hoida üleilmne soojenemine tunduvalt alla 2 °C võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega, ning teha jõupingutusi, et piirata temperatuuri tõusu 1,5 °C-ni. Kõnealuste heite vähendamise eesmärkide saavutamisele peaksid kaasa aitama kõik majandussektorid, kaasa arvatud rahvusvaheline lennundus.
- (4) 2016. aasta ICAO peaassamblee 39. istungjärgul otsustati resolutsioonis A39-3 välja töötada üleilmne turupõhine mehhanism, mille abil hoida rahvusvahelise lennunduse tekitatav kasvuhoonegaaside heide 2020. aasta tasemel. Liidu seisukoht kõnealuse mehhanismi ja selle erinevate üksikasjalike elementide väljatöötamise ja vastuvõtmise kohta on kindlaks määratud nõukogu otsusega (EL) 2016/915¹. Kõnealune otsus kajastab asjaolu, et ICAO nõukogus (lepinguga loodud organis) vastu võetud asjakohastel otsustel on õiguslik toime. Need muutuvad siduvaks vastavalt konventsioonile ja selles sätestatud piirides ning need muutuvad siduvaks ka liidule ja selle liikmesriikidele kehtivate rahvusvaheliste lennutranspordilepingute alusel.
- (5) ICAO nõukogu võttis 27. juunil 2018 oma 214. istungjärgu kümnendal istungil vastu konventsiooni 16. lisa IV kõite esimese väljaande: keskkonnakaitse valdkonna rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad – rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (edaspidi „CORSIA“). Kõnealuse tekstiga kehtestatakse muu hulgas heiteväärtused, mida

¹ Nõukogu 30. mai 2016. aasta otsus (EL) 2016/915 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses rahvusvahelise vahendiga, mis koostatakse Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsiooni organites ning mille eesmärk on rakendada alates 2020. aastast rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite suhtes ühtset üleilmset turupõhist meetet (ELT L 153, 10.6.2016, lk 32).

kasutatakse kasvutegurite (nii sektori kasvutegur kui ka lennukikäitajate kasvutegurid) arvutamiseks. Kõnealused väärtused määratakse kindlaks CORSIAGA hõlmatud 2019. ja 2020. aasta rahvusvahelise lennunduse CO₂ heite keskmisena (sektori ja üksikute lennukikäitajate tasandil).

- (6) Vastavalt nõukogu otsusele (EL) 2018/2027² on liikmesriigid teatanud ICAO-le erinevustest direktiivi 2003/87/EÜ ning kõnealuste standardite ja soovituslike tavade vahel.
- (7) Jätkuv COVID-19 pandeemia toob kaasa rahvusvahelise lennunduse CO₂ heite olulise vähenemise 2020. aastal³. Seetõttu vähenevad oluliselt ka CORSIA heiteväärtused, mida kasutatakse kasvutegurite arvutamiseks⁴. Kui kõnealuseid väärtusi ei muudeta, võivad oluliselt suureneda kompenseerimisnõuded, sõltuvalt rahvusvahelise lennuliikluse taastumiskiirusest ja selle CO₂ heite arengust.
- (8) On tõenäoline ja tõepoolest oluline, et ICAO nõukogu võtab oma 8.–26. juunil 2020 toimuval 220. istungil vastu otsuse CORSIA alusel kasvutegurite arvutamiseks kasutatavate heiteväärtuste muutmise kohta, täpsemalt arvesse võetava võrdlusperioodi (edaspidi „lähteperiood“) kohta. Teise võimalusena võidakse lõplik otsus selles küsimuses teha ICAO nõukogu järgmisel (221.) istungil. Selline stsenaarium võib teoks saada eelkõige juhul, kui ICAO nõukogu leiab, et sellisele otsusele peaks eelnema konsulteerimine riikidele adresseeritud kirjade teel.
- (9) Nagu ka CORSIA ise, kujutab selle tingimuste igasugune muutmine endast otsust, mille on vastu võtnud lepingus sätestatud organ ja millel on õiguslik toime.
- (10) Kuigi liit ja selle liikmesriigid on järjekindlalt toetanud eesmärki vähendada rahvusvahelisest lennundusest tulenevat kasvuhoonegaaside ülemaailmset heidet nii, et see ei ületaks 2020. aasta taset, näib praeguses olukorras on 2019. aasta lähim tegelikel andmetel põhinev lähteperiood, et kajastada ICAO poolt resolutsioonis A 39-3 seatud pikaajalist eesmärki, milleks on CO₂-neutraalne kasv alates 2020. aastast. Seda arvesse võttes ning selleks, et säilitada piisav toetus ja CORSIA ülesehituse põhielemendid, ning tuginedes praegu kättesaadavale teabele, tundub otstarbekas kiita 2019. aasta heaks kui ainus lähteperiood.
- (11) Ei tohiks toetada praeguses arutelus tõstatatud alternatiivi: kehtestada eri riikide jaoks erinevad lähtetasemed sõltuvalt nende arengutasemest, CORSIAGA liitumise aastast või muudest kriteeriumidest. See oleks vastuolus resolutsioonis A40-19 mainitud mittediskrimineerimise põhimõttega ning võiks ohustada CORSIA püsijäämist selle praegusel kujul.
- (12) Seepärast tuleks nõukogu otsust (EL) 2016/915 muuta, et liit ja selle liikmesriigid saaksid 2019. kalendriaasta kui ainsa lähteperioodi heaks kiita.
- (13) Jätakuvalt kohaldatakse korrapärase läbivaatamise põhimõtet. Sellega seoses tuleks meelde tuletada, et assamblee resolutsioonis A40-19 nähakse ette CORSIA läbivaatamine iga kolme aasta järel, esimest korda 2022. aastal. Sellise läbivaatamise

² Nõukogu 29. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/2027 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaandega (ELT L 325, 20.12.2018, lk 25).

³ CO₂ heide võib 2020. aastal olla ligikaudu 40 % väiksem 2016. aastal prognoositud tasemest (ICAO CAEP, 11. mai 2020).

⁴ CORSIA lähtetasemega seotud heite võrdlustasemed võivad olla ligikaudu 18 % madalamad kui 2019. aastal (ICAO CAEP, 11. mai 2020).

asjakohasus suureneb võrdeliselt ajaga, mis sektoril kulub kriisieelse liikluse ja sellega seotud heite tasemeni jõudmiseks. Aeglase taastumise korral ei tooks 2019. aasta heite lähtetase CORSIA katseetapis (2021–2023) tõenäoliselt kaasa kompenseerimisnõudeid või need oleksid minimaalsed⁵. Sellise läbivaatamise asjakohasust rõhutab vajadus tagada kooskõla assambleele kaalumiseks esitatud pikaajalise eesmärgiga püüelda CO₂heite vähendamise suunas.

(14) Kõigi CO₂ heite vähendamisele kaasa aitavate majandussektorite seas on lennundus alates 2012. aastast panustanud ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kaudu. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande ning esitab vajaduse korral CORSIA rakendamise ettepaneku, mis on kooskõlas eesmärgiga tagada, et lennundus annab oma panuse, et täita liidu poolt 2030. aastaks võetud kohustus vähendada kasvuhoonegaaside heidet kõikides majandussektorites.

(15) Nõukogu otsust (EL) 2016/915 tuleks vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Nõukogu otsuse (EL) 2016/915 lisa muudetakse vastavalt käesoleva otsuse lisale.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*

⁵ ICAO CAEP, 11. mai 2020.