



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 19. 5. 2020
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

ktorým sa mení rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/915, pokiaľ ide o referenčné obdobie určené na meranie rastu emisií CO₂, s cieľom zohľadniť dôsledky pandémie COVID-19 v kontexte systému CORSIA

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh prijatý v dôsledku pandémie COVID-19 sa týka rozhodnutia, ktorým sa upravuje pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva (ICAO), týkajúca sa systému kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA), pokiaľ ide o jeho referenčné obdobie merania rastu emisií CO₂ („základná úroveň“).

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Chicagsky dohovor a Parížska dohoda

Cieľom Chicagského dohovoru (ďalej len „dohovor“) je regulácia medzinárodnej leteckej dopravy. Nadobudol platnosť 4. apríla 1947 a zriadila sa ním Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO).

Parížsku dohodu prijala Konferencia zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy v decembri 2015 a jej cieľom je udržať nárast globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnymi úrovňami a pokračovať v úsilí o obmedzenie nárastu teploty na 1,5 °C. K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky hospodárske odvetvia vrátane medzinárodnej leteckej dopravy.

Zmluvnými stranami oboch aktov sú všetky členské štáty EÚ. EÚ a jej členské štáty sú stranami Parížskej dohody a spoločne sa zaviazali znížiť svoje emisie skleníkových plynov.

2.2. Medzinárodná organizácia civilného letectva

Medzinárodná organizácia civilného letectva je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov. K jej cieľom patrí rozvíjať zásady a techniky medzinárodnej leteckej navigácie a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy. EÚ je ad-hoc pozorovateľom v mnohých orgánoch ICAO (zhromaždenie a iné technické orgány).

2.3. Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA)

Rada ICAO prijala Medzinárodné štandardy a odporúčania (SARP) o ochrane životného prostredia – systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) ako zväzok IV prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru na svojom 214. zasadnutí 27. júna 2018.

Podľa rozhodnutia Rady (EÚ) 2018/2027¹ oznámili členské štáty ICAO rozdiely. Tieto rozdiely medzi smernicou 2003/87/ES a systémom CORSIA zahŕňajú najmä to, že smernica 2003/87/ES sa uplatňuje bez ohľadu na štátnu príslušnosť prevádzkovateľov letúnov. V zásade sa vzťahuje na lety s odletom z letiska alebo s príletom na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva. Uplatňuje sa bez rozdielu na lety v rámci členských štátov a/alebo krajín EHP, ako aj medzi členskými štátmi a/alebo krajinami EHP.

¹

Rozhodnutie Rady (EÚ) 2018/2027 z 29. novembra 2018 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s prvým vydaním medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) (Ú. v. EÚ L 325, 20.12.2018, s. 25).

V časti II odseku 3.2 SARP („Požiadavky na kompenzáciu CO₂“) sa uvádza „základná úroveň“ priemerných ročných emisií CO₂ počas rokov 2019 a 2020 pre trasy, na ktoré sa vzťahuje systém CORSIA.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

3.1. Súvislosti

Daným problémom je zohľadnenie vplyvu pandémie COVID-19 na základnú úroveň v rámci systému CORSIA, ktorá sa používa na určenie budúcich kompenzačných požiadaviek pre prevádzkovateľov letúnov s cieľom dosiahnuť uhlíkovo neutrálny rast od roku 2020.

Prebiehajúca pandémia COVID-19 určite povedie k výraznému zníženiu emisií CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy za rok 2020. Pokiaľ by sa nerevidovala základná úroveň v rámci systému CORSIA, pandémia by viedla k podstatne nižšej základnej úrovni systému CORSIA, čo by znamenalo prísnejšie kompenzačné požiadavky. To prirodzene závisí aj od miery oživenia medzinárodnej leteckej dopravy a od vývoja množstva emisií CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy.

Výbor ICAO pre leteckú dopravu a ochranu životného prostredia (CAEP) vykonal analýzu rozsahu s cieľom kvantifikovať vplyv pandémie COVID-19 na dopyt po emisných jednotkách (kompenzáciách) v rámci systému CORSIA na základe rôznych scenárov a preskúmať rôzne možnosti pre základnú úroveň.²

Analýza CAEP, ktorá zvažovala základné možnosti počnúc zachovaním súčasného stavu, cez použitie hodnoty emisií z roku 2019 alebo priemernej hodnoty emisií za viacero rokov, až po extrapolované odhady hodnoty emisií v roku 2020, ak by nedošlo k žiadnej kríze, okrem iného zistila, že

- emisie CO₂ v roku 2020 by mohli byť približne o 40 % nižšie než úrovne predpokladané v roku 2016;
- referenčné emisie pri použití základnej úrovne v rámci systému CORSIA by mohli byť približne o 18 % nižšie v porovnaní s úrovňami v roku 2019;
- že nižšia základná úroveň by mohla mať podstatný vplyv na celkové kompenzačné požiadavky:
 - pilotná fáza (2021 – 2023): od +280 % v prípade scenára oživenia v tvare V do +150 % v prípade scenára oživenia v tvare U s trvalou stratou,
 - všetky fázy (2021 – 2035): od +45 % v prípade scenára oživenia v tvare V do -24 % v prípade scenára oživenia v tvare U s trvalou stratou,
- zmena na základnú úroveň z roku 2019 by mohla mať za následok, že celkové kompenzačné požiadavky:
 - pilotná fáza (2021 – 2023): budú nulové alebo takmer nulové až do roku 2023 v scenároch COVID-19 a
 - všetky fázy (2021 – 2035): od – 9 % v prípade scenára oživenia v tvare V do – 32 % v prípade scenára oživenia v tvare U s trvalou stratou.

² Súvisiace štúdie vykonali aj IATA, ICSA a iné organizácie. Pozri napríklad: <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> alebo https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSIA_baseline_analysis.pdf

Na schôdzi riadiacej skupiny CAEP, ktorá sa konala 11. mája 2020, bolo jednohlasne schválené, aby Rada ICAO počas svojho 220. zasadnutia v júni 2020 zohľadnila analýzu rozsahu.

3.2. Navrhovaná pozícia

Pri zohľadnení vplyvu na životné prostredie vo vzťahu k cieľu ICAO zabezpečiť uhlíkovo neutrálny rast od roku 2020, potreby zabezpečiť podporu systému CORSIA za okolností spôsobených pandemiou COVID-19 a zabrániť rozpadu kľúčových prvkov systému CORSIA, ako aj právneho procesu v ICAO, by obozretný počiatočný prístup založený na momentálne dostupných informáciách³ spočíval v prípadnom súhlase s tým, že sa štruktúra systému CORSIA prispôbi tak, aby sa ako základná úroveň stanovili emisie CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy, na ktoré sa vzťahuje systém CORSIA, len z roku 2019.

Rozhodnutie Rady ICAO upraviť základnú úroveň systému CORSIA počas tohto zasadnutia by vyslalo signál, že ICAO sa snaží aktívne prispôbiť kríze a zachovať podporu štátov pre systém CORSIA a ich účasť na ňom. S cieľom dosiahnuť rovnováhu medzi naliehavosťou rozhodnutia a potrebou zabezpečiť súlad s pravidlami riadenia ICAO môže po takomto rozhodnutí Rady ICAO nasledovať konzultácia so štátmi vo forme obežníkov a formálne prijatie na nasledujúcom (221.) zasadnutí Rady ICAO.

Môže byť vhodné vykonať určité súvisiace úpravy prvkov štruktúry systému CORSIA, ako napríklad:

- zodpovedajúca úprava možnosti použiť emisie za rok 2020 ako referenčnú hodnotu na výpočet kompenzačných požiadaviek počas tzv. pilotnej fázy, t. j. počas prvých troch rokov dobrovoľnej účasti (2021 – 2023),
- objasnenie v tom zmysle, že pri výpočte kompenzačných požiadaviek na daný rok nemôže byť sektorový faktor rastu negatívny, čo zabráni tomu, aby prípadné negatívne kompenzačné požiadavky v jednom roku zrušili pozitívne požiadavky v ďalšom roku za rovnaké obdobie súladu.

Niektoré krajiny uviedli, že by sa v súvislosti s možnou zmenou základnej úrovne mohli pokúsiť využiť príležitosť iniciovať zavedenie rôznych základných úrovní pre rôzne krajiny, v závislosti od ich úrovne rozvoja, roku prístupu k systému CORSIA alebo iných kritérií. Takáto zmena by bola v rozpore so zásadami rezolúcie A40-19 a Chicagským dohovorom a jeho zásadou nediskriminácie a viedla by k vzniku závažných rizík rozpadu systému CORSIA.

Ak by dosiahnutie predkrízovej úrovne emisií z dopravy a súvisiacich oblastí malo trvať niekoľko rokov, je pravdepodobné, že vyššia základná úroveň emisií z roku 2019 nepovedie k žiadnym alebo minimálnym kompenzačným požiadavkám počas pilotnej fázy. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v rezolúcii zhromaždenia A40-19 sa stanovuje preskúmanie systému CORSIA každé tri roky, pričom prvé z nich má byť v roku 2022. Ďalej sa špecifikuje, že preskúmania by mali zahŕňať posúdenie pokroku pri dosahovaní ambiciózneho cieľa ICAO udržať čisté celosvetové emisie oxidu uhličitého z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2020 na rovnakej úrovni; vplyvu tohto systému na trh a náklady pre štáty a prevádzkovateľov letúnov a na medzinárodnú leteckú dopravu; a fungovania štrukturálnych prvkov systému; a mali by zväziť vylepšenia systému, ktoré by podporili účel Parížskej dohody, najmä jej dlhodobé teplotné ciele; a zväziť aj aktualizáciu štrukturálnych prvkov systému s cieľom zlepšiť vykonávanie, zvýšiť efektívnosť a minimalizovať narušenie trhu.

³ Najmä z výboru CAEP organizácie ICAO.

Relevantnosť takéhoto preskúmania podčiarkuje potreba zabezpečiť súlad s dlhodobým ambicióznym cieľom znižovania emisií CO₂, ktorý má zhromaždenie zohľadniť.

V závislosti od rýchlosti oživenia medzinárodnej leteckej dopravy a rozsahu, v ktorom systém CORSIA prispieva k dosiahnutiu dlhodobého ambiciózneho cieľa znižovania emisií CO₂, môže byť dôležité pri príležitosti budúceho preskúmania opätovne preskúmať úroveň ambícií systému CORSIA, prípadne aj otázku základnej úrovne. Zvýšenie úrovne ambícií systému CORSIA by bolo v súlade s pozíciou Únie stanovenou v rozhodnutí Rady (EÚ) 2016/915.

Zmena pozície Únie k systému CORSIA v dôsledku pandémie COVID-19 by nemala vplyv na podporu EÚ ako takú v prospech politiky, ktorá je základom pre ambiciózný cieľ ICAO týkajúci sa uhlíkovo neutrálneho rastu od roku 2020, ako sa uvádza v rezolúcii zhromaždenia A40-19.

4. SÚLAD S OSTATNÝMI POLITIKAMI ÚNIE

Navrhované rozhodnutie je v súlade s ostatnými politikami Únie a dopĺňa ich – najmä v oblasti energetiky, životného prostredia a dopravy.

5. PRÁVNÝ ZÁKLAD

5.1. Procesnoprávny základ

5.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody.*“

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody⁴.

5.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Akt (Medzinárodné štandardy a odporúčania CORSIA), ku ktorého zmene môže byť Rada ICAO vyzvaná, predstavuje akt s právnymi účinkami. Pripravovaný akt môže rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov Únie, konkrétne smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES. Pripravovaný akt nedopĺňa ani nemení inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

5.2. Hmotnoprávny základ

V súlade s článkom 192 ods. 1 a článkom 191 ZFEÚ musí Európska únia okrem iného prispievať k dosahovaniu týchto cieľov: udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia, podpora opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia, a to predovšetkým na boj proti zmene klímy.

⁴ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

5.2.1. *Zásady*

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

5.2.2. *Uplatnenie na tento prípad*

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu súvisí s politikou v oblasti klímy v kontexte medzinárodnej leteckej dopravy.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 192 ods. 1 ZFEÚ.

5.3. **Záver**

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 192 ods. 1 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

ktorým sa mení rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/915, pokiaľ ide o referenčné obdobie určené na meranie rastu emisií CO₂, s cieľom zohľadniť dôsledky pandémie COVID-19 v kontexte systému CORSIA

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1 v spojení s článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Chicagsky dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „dohovor“), ktorého cieľom je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Zriadil Medzinárodnú organizáciu civilného letectva (ICAO).
- (2) Všetky členské štáty Únie sú zmluvnými štátmi dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa.
- (3) Na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy bola v decembri 2015 prijatá Parížska dohoda, ktorej cieľom je udržať nárast globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnymi úrovňami a pokračovať v úsilí o obmedzenie nárastu teploty na 1,5 °C. K dosiahnutiu týchto znížení emisií by mali prispieť všetky hospodárske odvetvia vrátane medzinárodnej leteckej dopravy.
- (4) Na svojom 39. zhromaždení sa ICAO v roku 2016 prostredníctvom rezolúcie A39-3 rozhodlo vyvinúť globálny trhový mechanizmus na obmedzenie emisií skleníkových plynov z medzinárodného letectva na úrovne z roka 2020. Pozícia Únie vo veci prípravy a prijatia daného mechanizmu a jeho rôznych podrobných prvkov sa stanovila rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/915¹. Toto rozhodnutie zohľadňuje skutočnosť, že príslušné rozhodnutia prijaté na zasadnutí Rady ICAO, orgánu zriadeného dohodou, majú právne účinky. Môžu sa stať záväznými v súlade s obmedzeniami stanovenými v dohovore a v medziach ich pôsobnosti a takisto sa môžu stať záväznými pre Úniu a jej členské štáty v rámci existujúcich medzinárodných dohôd o leteckej doprave.
- (5) Rada ICAO 27. júna 2018 na desiatej schôdzi svojho 214. zasadnutia prijala prvé vydanie zväzku IV prílohy 16 k dohovoru: Medzinárodné štandardy a odporúčania o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve („CORSIA“). V tomto texte sa okrem iného stanovujú emisné hodnoty použité na výpočet faktorov rastu (sektorový faktor rastu aj faktory

¹ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/915 z 30. mája 2016 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať, pokiaľ ide o medzinárodný nástroj, ktorý majú vypracovať orgány ICAO a ktorý má viesť k vykonávaniu jednotného globálneho trhového opatrenia na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2020 (Ú. v. EÚ L 153, 10.6.2016, s. 32).

rastu pre prevádzkovateľov letúnov). Tieto hodnoty sa určujú ako priemerné emisie CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy v rokoch 2019 a 2020, na ktoré sa vzťahuje systém CORSIA (na úrovni sektora a na úrovni jednotlivých prevádzkovateľov letúnov).

- (6) Podľa rozhodnutia Rady (EÚ) 2018/2027² členské štáty oznámili ICAO rozdiely medzi smernicou 2003/87/ES a týmito štandardmi a odporúčaniami.
- (7) Prebiehajúca pandémia COVID-19 povedie k výraznému zníženiu emisií CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy za rok 2020³. Povedie preto aj k výrazne nižším hodnotám emisií v rámci systému CORSIA použitých na výpočet faktorov rastu⁴. Pokiaľ sa tieto hodnoty nezmenia, mohlo by to mať za následok výrazne vyššie kompenzačné požiadavky v závislosti od rýchlosti oživenia medzinárodnej leteckej dopravy a od vývoja množstva emisií CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy.
- (8) Je pravdepodobné a skutočne dôležité, že Rada ICAO prijme na svojom 220. zasadnutí 8. – 26. júna 2020 rozhodnutie o zmene hodnôt emisií použitých na výpočet faktorov rastu v rámci systému CORSIA, presnejšie povedané, pokiaľ ide o zohľadnené referenčné obdobie („základné obdobie“). Prípadne môže byť konečné rozhodnutie v tejto záležitosti prijaté na nasledujúcom (221.) zasadnutí Rady ICAO. Tento scenár môže nastať najmä v prípade, keď Rada ICAO usúdi, že takémuto rozhodnutiu by mala predchádzať konzultácia so štátmi vo forme obežníkov.
- (9) Rovnako ako samotný systém CORSIA, každá zmena jeho podmienok predstavuje rozhodnutie orgánu zriadeného dohodou, ktoré má právne účinky.
- (10) Únia a jej členské štáty síce dôsledne presadzujú celosvetový cieľ zníženia emisií skleníkových plynov z medzinárodnej leteckej dopravy, ktorý nie je vyšší ako úroveň v roku 2020, ale za súčasných okolností sa zdá, že použitie roka 2019 ako základného obdobia je najbližší možný zástupný ukazovateľ založený na skutočných údajoch na účely zohľadnenia dlhodobého cieľa ICAO, ktorým je uhlíkovo neutrálny rast od roku 2020 stanovený v rezolúcii A 39-3. V tejto súvislosti a v záujme zachovania dostatočnej podpory a zachovania kľúčových štrukturálnych prvkov systému CORSIA a na základe momentálne dostupných informácií sa zdá, že je vhodné akceptovať kalendárny rok 2019 ako jediné základné obdobie.
- (11) Alternatíva predostrená počas súčasnej diskusie, t. j. stanoviť rôzne základné úrovne pre rôzne krajiny v závislosti od ich úrovne rozvoja, roku pristúpenia k systému CORSIA alebo iných kritérií, by sa nemala podporiť. Bolo by to v rozpore so zásadou nediskriminácie, ako sa pripomína v rezolúcii A40-19, a mohlo by to ohroziť ďalšiu existenciu systému CORSIA v jeho súčasnej podobe.
- (12) Rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/915 by sa preto malo zmeniť tak, aby Únia a jej členské štáty mohli akceptovať kalendárny rok 2019 ako jediné základné obdobie.
- (13) Zásada pravidelného preskúmania sa uplatňuje aj naďalej. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v rezolúcii zhromaždenia A40-19 sa stanovuje preskúmanie systému

² Rozhodnutie Rady (EÚ) 2018/2027 z 29. novembra 2018 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s prvým vydaním medzinárodných štandardov a odporúčaní o ochrane životného prostredia – Systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) (Ú. v. EÚ L 325, 20.12.2018, s. 25).

³ Emisie CO₂ v roku 2020 by mohli byť o približne 40 % nižšie než úrovne predpokladané v roku 2016 (Výbor CAEP organizácie ICAO, 11. mája 2020).

⁴ Referenčné emisie na účely základnej úrovne v rámci systému CORSIA by mohli byť približne o 18 % nižšie v porovnaní s úrovňami v roku 2019 (Výbor CAEP organizácie ICAO, 11. mája 2020).

CORSIA každé tri roky, pričom prvé z nich má byť v roku 2022. Význam takéhoto preskúmania je tým väčší, čím dlhší čas je potrebný na to, aby sa v sektore dosiahla predkrízová úroveň emisií z dopravy a súvisiacich oblastí. V prípade pomalého oživenia je pravdepodobné, že základná úroveň emisií z roku 2019 nepovedie k žiadnym alebo minimálnym kompenzačným požiadavkám počas pilotnej fázy v rámci systému CORSIA (2021 – 2023)⁵. Relevantnosť takéhoto preskúmania podčiarkuje potreba zabezpečiť súlad s dlhodobým ambicióznym cieľom znižovania emisií CO₂, ktorý má zhromaždenie zohľadniť.

- (14) Pokiaľ ide o všetky sektory ekonomiky, ktoré prispievajú k zníženiu emisií CO₂, letectvo od roku 2012 prispieva svojím začlenením do systému EÚ na obchodovanie s emisiami. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu a v prípade potreby predloží návrh na vykonávanie systému CORSIA v súlade s požiadavkou zabezpečiť príspevok leteckej dopravy k záväzku Únie znížiť emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030.
- (15) Rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/915 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,
- PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Príloha k rozhodnutiu Rady (EÚ) 2016/915 sa mení v súlade s prílohou k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*

⁵

Výbor CAEP organizácie ICAO, 11. mája 2020.