EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi z drugo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sklep o določitvi stališča, ki se v imenu Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Unija ali EU) zastopa v zvezi z uradnim obveščanjem o razlikah v primerjavi z zvezkom IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji glede standardov in priporočenih praks v zvezi z varstvom okolja.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1 Čikaška konvencija, ICAO in Pariški sporazum

Namen Čikaške konvencije (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija ali Konvencija) je urejanje mednarodnega zračnega prevoza. Veljati je začela 4. aprila 1947 in z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO).

ICAO je specializirana agencija Združenih narodov, ki pripravlja globalne standarde, prakse in politike za mednarodni civilni zračni prevoz na področju varnosti, varovanja, letalske navigacije, okolja, olajševanja in gospodarskih zadev.

Države članice Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: države članice EU) so države pogodbenice Čikaške konvencije in članice ICAO, Unija pa ima status opazovalke v ICAO.

Svet ICAO lahko v skladu s členom 54 Konvencije sprejme mednarodne standarde in priporočene prakse.

Pariški sporazum je bil sprejet decembra 2015 na Konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja. Njegov namen je zvišanje globalne temperature omejiti na manj kot 2 °C v primerjavi s predindustrijskimi ravnmi in si prizadevati za omejitev zvišanja temperature na 1,5 °C.

Vse države članice EU in Unija so pogodbenice Pariškega sporazuma.

2.2 CORSIA – zvezek IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji

Svet ICAO je na 228. zasedanju marca 2023 sprejel drugo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA)[1], in sicer po sprejetju spremembe 1 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

Druga izdaja se je začela uporabljati 1. januarja 2024.

Predmet urejanja, zajet v zvezku IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, je v pristojnosti Unije in se zato v državah članicah EU izvaja s pravom Unije.

Države pogodbenice ICAO v skladu s členom 38 Čikaške konvencije ICAO uradno obvestijo o razlikah med svojimi predpisi ali praksami in tistimi, določenimi v ustreznem mednarodnem standardu.

[1] Priloga 16 – Varstvo okolja – zvezek IV – Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA), druga izdaja, julij 2023.

V skladu s smernicami ICAO[2] obstajajo tri različne kategorije razlik, ki jih je mogoče sporočiti prek sistema za elektronsko sporočanje razlik: nacionalni predpisi ali prakse so strožji oziroma presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO (kategorija A). Ta kategorija se uporablja, kadar je nacionalna ureditev zahtevnejša od ustreznega standarda ali priporočene prakse oziroma kadar nalaga obveznost v okviru področja uporabe Priloge, ki v standardu ali priporočeni praksi ni zajeta. To je zlasti pomembno, kadar država pogodbenica ICAO zahteva višji standard, ki vpliva na upravljanje zrakoplovov drugih držav pogodbenic ICAO na njenem ozemlju in nad njim. Nacionalni predpisi ali prakse se razlikujejo po značilnostih ali drugih načinih usklajevanja (kategorija B). Ta kategorija se uporablja, kadar se nacionalni predpis od ustreznega standarda ali priporočene prakse ICAO razlikuje po značilnostih ali pa po načelu, vrsti ali sistemu, ne da bi se z njim nujno nalagala dodatna obveznost. Nacionalni predpisi ali prakse so manj zaščitni ali so delno izvedeni/niso izvedeni (kategorija C). Ta kategorija se uporablja, kadar je nacionalni predpis manj zaščiten od ustreznega standarda ali priporočene prakse oziroma kadar ni sprejet noben nacionalni predpis, ki bi v celoti ali delno obravnaval ustrezni standard ali priporočeno prakso.

3. STALIŠČE, KI NAJ SE ZASTOPA V IMENU EU IN NJENIH DRŽAV ČLANIC

3.1 Izpolnjevanje obveznosti iz EU ETS

EU izvaja regionalni sistem za trgovanje z emisijami (v nadaljnjem besedilu: EU ETS). EU ETS je sistem za trgovanje s pokrovom, v katerem so od leta 2012 zajete emisije toplogrednih plinov iz letalskih dejavnosti. Z njim je določena zgornja meja skupnih emisij, onesnaževalcem pa sta omogočena nakup in prodaja pravic, da izpolnijo svoje obveznosti, s čimer se spodbuja stroškovno učinkovito zmanjšanje emisij.

Leta 2023 je bila sprejeta Direktiva (EU) 2023/958[3] o spremembi Direktive 2003/87/ES[4]. Z njo se je okrepil EU ETS za emisije vseh velikih letalskih prevoznikov, ki opravljajo lete znotraj EGP, v Švico in Združeno kraljestvo. Vključuje tudi določbe o izvajanju globalnega tržnega ukrepa CORSIA za emisije letalskih prevoznikov s sedežem v Evropskem gospodarskem prostoru.

Komisija v skladu s členom 25a(3) Direktive 2003/87/ES vsako leto sprejme seznam držav, ki niso države EGP, Švica in Združeno kraljestvo ter za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA. Tako je seznam za leto 2023 sprejela z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2024/622[5], za leto 2024 pa z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2024/2850[6].

---

2 Priročnik o uradnem obveščanju o razlikah in njihovi objavi (dok. 10055).

3 Direktiva (EU) 2023/958 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in ustreznem izvajanju globalnega tržnega ukrepa (UL L 130, 16.5.2023, str. 115).

4 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).

5 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/622 z dne 22. februarja 2024 o seznamu držav, za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA za namene Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta za emisije v letu 2023 (UL L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/2850 z dne 11. novembra 2024 o seznamu držav, za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA za namene Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta za emisije v letu 2024 (UL L, 2024/2850, 12.11.2024).

Komisija je sprejela tudi Izvedbeno uredbo (EU) 2024/1879[7] o določitvi pravil za uporabo Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z izračunom zahtev za izravnavo za namene sheme CORSIA ter posodobila Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 o spremljanju emisij in poročanju o njih[8].

Poleg tega mora Komisija v skladu s členom 28c navedene direktive sprejeti delegirane akte v zvezi z ustreznim spremljanjem in preverjanjem emisij ter poročanjem o njih za namene izvajanja sheme CORSIA. Prvi tak akt je bila Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1603[9].

Tudi po sprejetju teh različnih aktov so med ustreznimi določbami Direktive 2003/87/ES, njenimi ustreznimi izvedbenimi uredbami in zvezkom IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji še vedno razlike, ki vplivajo na to, kako EU in njene države članice izvajajo shemo CORSIA.

S tem sklepom se posodablja Sklep Sveta 2018/2027[10], v katerem je določeno, da je treba o prvotnih razlikah uradno obveščati. V uradnem obvestilu o prvotnih razlikah je bilo navedeno, da obstajajo razlike tako glede zahtev za spremljanje, poročanje in preverjanje kot glede zahtev za izravnavo.

Predmet urejanja predvidenega akta se nanaša na področje, za katero ima Unija izključno zunanjo pristojnost na podlagi zadnjega dela člena 3(2) PDEU, saj se predvideni akt nanaša na področje trgovanja z emisijami, ki je večinoma zajeto v pravilih Unije, zlasti v direktivi o sistemu EU za trgovanje z emisijami, uredbi o spremljanju in poročanju ter uredbi o akreditaciji in preverjanju.

3.2 Izpolnjevanje zahtev iz sheme CORSIA

3.2.1 Upravljanje

V skladu s členom 51(1) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 vsak operator letala spremlja emisije za vse lete, ki jih opravi v poročevalnem obdobju in za katere je odgovoren, ter o njih poroča. V točki 1.2.6 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji je določena izjema, ki ni vključena v Direktivo 2003/87/ES: odvisni operator letala v popolni lasti, ki je zakonito registriran v isti državi, se lahko skupaj s svojim lastnikom obravnava kot en konsolidiran operator letala. V skladu s pravili EU ETS mora imeti vsak operator letala svoj načrt spremljanja in poroča o svojih emisijah na podlagi standardnega postopka, kar pomeni ločeno od drugih operatorjev letal, tudi če je v popolni lasti.

To omejitev, ki dopolnjuje standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno

---

7 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/1879 z dne 9. julija 2024 o določitvi pravil za uporabo Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z izračunom zahtev za izravnavo za namene sheme CORSIA (UL L, 2024/1879, 10.7.2024).

8 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).

9 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).

10 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).

prakso ICAO. Na podlagi te omejitve se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točko 1.2.6 poglavja 1 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji.

Poleg tega operatorji letal v skladu s členom 68 Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 pristojnemu organu do 31. marca predložijo letno poročilo o emisijah. Vendar je v točki 1.2.7 zvezka IV Priloge 16 navedeno, da bi morale države pogodbenice ICAO in operatorji letal upoštevati časovni okvir iz Dodatka 1. Za obdobja 2024–2026, 2027–2029, 2030–2032 in 2033–2035 je rok za predložitev preverjenega poročila o emisijah državi vsako leto 30. april. Operatorji letal morajo v skladu z zakonodajo EU letno poročilo o emisijah predložiti mesec prej.

To omejitev, ki dopolnjuje standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi te omejitve se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točko 1.5 poglavja 1 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji.

3.2.2 Spremljanje in preverjanje letnih emisij operatorja letala ter poročanje o njih

V Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES so navedene letalske dejavnosti, ki spadajo na področje uporabe EU ETS. Poleg letov, navedenih v točki 2.1.1 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, so iz zahtev glede spremljanja izvzeti tudi naslednji leti z odhodom iz države EGP ali prihodom vanjo: leti na podlagi pravil vizualnega letenja, leti za znanstvene raziskave in preizkušanje letal ter leti v okviru obveznosti javnih služb. V zvezku IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji so izvzeti samo državni leti, vojaški leti, leti v humanitarne namene, leti medicinske pomoči ter leti za gašenje požarov, opravljeni pred letom v humanitarne namene, letom medicinske pomoči ali letom za gašenje požara oziroma po njem, če so bili taki leti opravljeni z istim letalom in so bili potrebni za opravljanje s tem povezanih humanitarnih, zdravstvenih ali gasilskih dejavnosti ali za premestitev letala za njegovo naslednjo dejavnost. To izvzetje je dodatna razlika, ki jo je treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija C – delno izvedeni. Na podlagi te omejitve se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točko 2.1.1 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji.

V skladu s Prilogo IV k Direktivi 2003/87/ES se sporoči dejanska poraba goriva za vsak let, ki vključuje tudi gorivo, ki ga porabi pomožni motor. Zato operatorji letal, ki presegajo prag EU ETS za male onesnaževalce, v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 za poročanje o svojih letnih emisijah CO_2 iz mednarodnih letov kot metodo za spremljanje uporabe goriva uporabijo metodo A ali metodo B. Uporabiti je treba isto metodo, ne glede na to, ali za lete veljajo zahteve za izravnavo ali ne.

Vendar lahko operatorji letal v skladu z Dodatkom 2 k zvezku IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji izberejo metodo za spremljanje uporabe goriva med petimi metodami, zajetimi v standardih in priporočenih praksah ICAO, vključno z metodo A in metodo B. Poleg tega se lahko v skladu s poglavjem 2 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji odločijo za uporabo metode spremljanja uporabe goriva samo za poročanje o letih, za katere veljajo zahteve za izravnavo, za poročanje o letih, za katere navedene zahteve ne veljajo, pa lahko uporabijo orodje za ocenjevanje emisij.

Te omejitve iz prava Unije, ki dopolnjujejo standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi teh omejitev se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točkami 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 in 2.2.1.3.6 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji, v katerih so navedena

odstopanja glede tega, kdaj uporabiti metodo za spremljanje uporabe goriva in kdaj predložiti posodobljene načrte za spremljanje emisij.

Prag za male onesnaževalce, kot je določen v členu 55(1) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066, se razlikuje od praga v standardih ali priporočenih praksah sheme CORSIA. Za male onesnaževalce se štejejo operatorji letal, ki v treh zaporednih štirimesečnih obdobjih opravijo manj kot 243 letov na posamezno obdobje, in operatorji letal, ki opravijo lete, katerih skupne letne emisije so nižje od 25 000 ton CO_2 letno.

Ta opredelitev, ki dopolnjuje standard iz točke 2.2.1.3.1 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, pomeni dodatno razliko, ki se ICAO sporoči v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi te opredelitve se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točko 2.2.1.3.1 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, ki se uporablja za operatorje letal, katerih letne emisije CO_2 iz mednarodnih letov presegajo 50 000 ton.

V skladu s členom 52 Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 operator letala pristojnemu organu predloži načrt za spremljanje najpozneje štiri mesece pred začetkom izvajanja letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES. Operatorji letal, ki prvič izvajajo tako dejavnost (ki je ni mogoče predvideti štiri mesece vnaprej), bi morali pristojnemu organu predložiti načrt za spremljanje brez nepotrebnega odlašanja, vendar najpozneje šest tednov po izvedbi navedene dejavnosti.

Časovni okvir, določen v standardih in priporočenih praksah, se razlikuje od Direktive 2003/87/ES. Zvezek IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji navaja, da bi morale države pogodbenice ICAO in operatorji letal upoštevati časovni okvir iz Dodatka 1. Predložitev se zahteva samo enkrat, razen če je potreben pregled. Novi udeleženci bi morali načrte za spremljanje emisij predložiti v treh mesecih od datuma, ko bodo prvič spadali na področje uporabe Čikaške konvencije. Drugi operatorji letal (ki začnejo prvič uporabljati Čikaško konvencijo, ne da bi se šteli za nove udeležence) bi morali svoje načrte predložiti v treh mesecih.

Te omejitve, ki dopolnjujejo standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi teh omejitev se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točkami 2.2.2.1, 2.2.2.2 in 2.2.2.3 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

V skladu s členom 68 Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 in členom 27(2) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2067 poročilo o emisijah in poročilo o preverjanju pristojnemu organu svoje države upravljavke predložijo le operatorji letal. V točki 2.4.1.5 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji je določeno, da tako operator letala kot organ za preverjanje državi ločeno predložita izvod poročila o emisijah in z njim povezanega poročila o preverjanju.

To razliko glede na standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija B – drugi načini usklajevanja s standardom ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi te razlike se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točko 2.4.1.5 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji.

V členu 3 Izvedbene uredbe (EU) 2018/2067 so določeni pogoji, ki jih mora izpolnjevati akreditirani preveritelj, tj. pravna oseba ali drug pravni subjekt, ki opravlja dejavnosti preverjanja v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2067 ter ga je akreditiral nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 in Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2067, ali drugače pooblaščena fizična oseba, ne glede na člen 5(2) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2067, v času izdaje poročila o preverjanju. To pomeni, da poročilo o

emisijah preveri preveritelji s sedežem na ozemlju EGP, kar ni merilo v standardih in priporočenih praksah.

To razliko glede na standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi te razlike se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točko 2.4.2.1 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji.

Poleg tega operator letala v skladu s členom 66(2) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 zapolni podatkovne vrzeli, in sicer z uporabo konservativnih vrednosti nadomestnih podatkov ali podatkov iz orodja za ocenjevanje emisij, če podatkovne vrzeli ne presegajo 5 % vseh sporočenih letov, tj. vseh mednarodnih letov. Če operator letala preseže ta prag, sprejme popravne ukrepe za izboljšanje metodologije spremljanja.

To razliko, ki dopolnjuje standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi te razlike se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točko 2.5.1.1 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji, v kateri je za mednarodne lete, za katere veljajo zahteve za izravnavo, določen 5-odstotni prag.

3.2.3 Zahteve za izravnavo

V Izvedbeni uredbi (EU) 2024/1879 je določen izračun zahtev za izravnavo, ki se nanašajo na emisije, in sicer od 1. januarja 2023 do 31. decembra 2026.

Formula za izračun je:

ORy = OEy * SGFy, pri čemer:

ORY = zahteve operatorja zrakoplova za izravnavo v danem letu y;

OEy = emisije CO_2 operatorja letala iz mednarodnih letov, zajetih v danem letu y;

SGFy = sektorski faktor rasti.

Ta formula temelji na metodi izračuna iz standardov ali priporočenih praks, vendar se v členu 25a(3) Direktive 2003/87/ES zahteva objava seznama držav, za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA. Ta seznam se vsako leto posodobi, da se priznajo nove države, ki prostovoljno sodelujejo v shemi CORSIA, vendar se še vedno razlikuje od seznama ICAO, ker so z njega izključene države EGP, Švica in Združeno kraljestvo, ki uporabljajo svoje regionalne sisteme za trgovanje z emisijami[11] za lete znotraj EGP in lete med državami EGP ter Švico in Združenim kraljestvom.

To pomeni, da tudi če države EGP ICAO sporočijo svoje emisije v skladu z metodologijo iz standardov ali priporočenih praks, da bi olajšale izračun sektorskega faktorja rasti, ne izračunajo zahtev za izravnavo za lete, za katere veljajo regionalni sistemi za trgovanje z emisijami.

Uporaba regionalnih sistemov za trgovanje z emisijami za mednarodne lete med državami EGP ter mednarodne lete med EGP ter Švico in Združenim kraljestvom operatorje letal

[11] 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), Odredba (sprememba) o sistemu za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov iz leta 2020 (SI 2020 št. 1557), Sporazum med Evropsko unijo in Švicarsko konfederacijo o povezavi njunih sistemov trgovanja z emisijami toplogrednih plinov (UL L 322, 7.12.2017, str. 3).

zavezuje, da obravnavajo emisije iz teh letov. Z okoljskega vidika je EU ETS strožji instrument kot shema CORSIA, saj v njem niso obravnavane le emisije nad izhodiščem sheme CORSIA, temveč veliko večji delež skupnih emisij.

Leta 2022 so emisije v okviru EU ETS znotraj EGP znašale 49,1 milijona ton CO_2. Skupno je bilo izdanih približno 27 milijonov pravic. Brezplačno je bilo dodeljenih 23,1 milijona pravic, leta 2022 pa je bilo na dražbi prodanih približno 3,7 milijona pravic za letalstvo[12]. Zato je bilo v letu 2022 obravnavanih več kot 50 % emisij, EU ETS pa bo še strožji, saj bodo v obdobju 2024–2026 brezplačne pravice za letalski sektor postopoma odpravljene, in sicer bodo v letu 2024 zmanjšane za 25 %, v letu 2025 za 50 %, od leta 2026 pa bo brezplačna dodelitev popolnoma odpravljena.

Vsaj do 31. decembra 2026 se te emisije, ki so zajete v regionalnih sistemih za trgovanje z emisijami in zato zanje ne velja obveznost izravnave v okviru sheme CORSIA, ki se uporablja za operatorje letal s sedežem v EGP, nanašajo na lete med državami EGP in lete med EGP ter Švico in Združenim kraljestvom.

Za primerjavo, če bi se zahteve za izravnavo v okviru sheme CORSIA uporabljale za lete, ki so že zajeti v EU ETS, bi na podlagi modelirnega sistema AERO-MS (modelirni sistem za oceno emisij iz letalstva in možnosti za njihovo zmanjšanje) za leto 2024 znašale 5 milijonov ton CO_2.

Z okoljskega vidika je torej pokritost letov med državami EGP in letov med EGP ter Švico in Združenim kraljestvom strožja.

To omejitev, ki dopolnjuje standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi te omejitve se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točkama 3.1.4 in 3.2.1 poglavja 3 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji.

Poleg tega je v členu 4(4) Izvedbene uredbe (EU) 2024/1879 določeno, da če vsota zahtev operatorja letala za izravnavo v treh letih danega obdobja skladnosti (OR1 + OR2 + OR3) ne presega 3 000 ton CO_2, lahko države članice EGP na zahtevo operatorja letala za to obdobje za navedenega operatorja letala ne izračunajo zahtev za izravnavo. V skladu z zvezkom IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji za operatorja letala, ki izpolnjuje pogoje iz točke 3.4.2 navedenega zvezka, ne veljajo zahteve za izravnavo, vendar se lahko kljub temu odloči za prostovoljno izravnavo zadevnih emisij. Edina razlika je v tem, da se lahko operator letala namesto za prostovoljno izpolnjevanje obveznosti odloči, da obveznosti ne bo izpolnjeval.

To omejitev, ki dopolnjuje standard iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi te omejitve se v skladu s členom 38 Čikaške konvencije pošlje uradno obvestilo v zvezi s točko 3.4.2 poglavja 3 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji.

3.2.4 Upravičene enote

V skladu s členom 11a Direktive 2003/87/ES o projektnih dejavnostih morajo dobropisi izpolnjevati določeno število meril, da se štejejo za upravičene z vidika skladnosti z zahtevami za izravnavo v okviru sheme CORSIA.

[12] Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o delovanju evropskega trga ogljika v letu 2022 v skladu s členom 10(5) in členom 21(2) Direktive 2003/87/ES.

Komisija v skladu s členom 11a(8) Direktive 2003/87/ES sprejme izvedbene akte o seznamu enot, upravičenih z vidika skladnosti s shemo CORSIA, za operatorje letal EGP. Ti vključujejo enote, ki jih Svet ICAO šteje za upravičene, če izvirajo iz držav, ki sodelujejo v shemi CORSIA in so pogodbenice Pariškega sporazuma.

To omejitev, ki dopolnjuje standard v točki 4.2.1 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, bi bilo treba ICAO sporočiti v rubriki Kategorija A – strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO. Na podlagi te omejitve se v zvezi s točko 4.2.1 poglavja 4 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji pošlje uradno obvestilo v skladu s členom 38 Konvencije, ki določa: „Upravičene emisijske enote v okviru sheme CORSIA so samo enote, ki so opisane v dokumentu ICAO z naslovom Upravičene emisijske enote v okviru sheme CORSIA in ki izpolnjujejo merila upravičenosti za emisijske enote v okviru sheme CORSIA iz dokumenta ICAO z naslovom Merila upravičenosti za emisijske enote v okviru sheme CORSIA.“

Poleg navedenih zahtev člen 11a(1) Direktive 2003/87/ES dopušča še dve drugi vrsti dobropisov:

- dobropise, ki jih odobrijo pogodbenice sporazumov na podlagi odstavka 5 Direktive 2003/87/ES, in
- dobropise, izdane v zvezi s projekti na ravni Unije na podlagi člena 24a Direktive 2003/87/ES.

Natančneje se člen 11a(5) nanaša na sporazume, sklenjene s tretjimi državami, pri čemer se določi raven uporabe. Do zdaj še ni bilo takih sporazumov s tretjimi državami.

Člen 11a(1), točka (d), se nanaša na dobropise, izdane v zvezi s projekti na ravni Unije na podlagi člena 24a Direktive 2003/87/ES. Do zdaj še ni bilo projektov na podlagi člena 24a Direktive 2003/87/ES.

Ker navedeni dobropisi še niso bili odobreni ali izdani, ICAO ni treba takoj obvestiti o morebitnih razlikah v pravu Unije, ki se v praksi še niso uresničile.

Države članice EU morajo ICAO takoj uradno obvestiti, ko je odobritev ali izdaja teh dobropisov pravno mogoča. V takem primeru bi morala Komisija ustrezno z informativnim obvestilom obvestiti Svet, države članice EU pa bi morale ICAO v skladu s členom 38 Čikaške konvencije nemudoma uradno obvestiti o nastalih razlikah glede na točko 4.2.1 poglavja 4 zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji, kot je določeno v členu 3(13) in (14) tega sklepa Sveta. Navedene razlike se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označijo kot razlike kategorije B „drugi načini usklajevanja“.

3.3 Poročanje Komisiji o razliki

Potem ko se razlike sporočijo ICAO in najpozneje dva meseca po sprejetju tega sklepa Sveta države članice EU Komisijo obvestijo o sporočenih razlikah. To je potrebno, da se zagotovi spoštovanje določb tega sklepa Sveta.

4. PRAVNA PODLAGA

4.1 Postopkovna pravna podlaga

4.1.1. Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (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 sporazuma[13].

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“[14].

4.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru

ICAO je organ, ustanovljen z mednarodnim sporazumom, in sicer s Čikaško konvencijo.

Sprejetje druge izdaje zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji je v skladu s členom 90 Konvencije za Unijo zavezujoče.

Uradno obvestilo o razlikah držav članic EU ima pravne učinke, saj lahko vpliva na to, kako bodo države članice izvajale standarde ICAO v zvezi s predmetom urejanja, ki je zajet v skupnih pravilih.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

4.2 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 globalnih okoljskih problemov, zlasti v boju proti podnebnim spremembam.

4.2.1 Načela

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

4.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Uradno obvestilo o razlikah držav članic EU ima pravne učinke, saj lahko vpliva na to, kako bodo države članice izvajale standarde ICAO v zvezi s predmetom urejanja, ki je zajet v skupnih pravilih.

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

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

---

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

14 Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

4.3 Zaključek

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 192(1) PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

2025/0065 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi z drugo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet

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 (ICAO).

(2) Države članice Unije (v nadaljnjem besedilu: države članice EU) so države pogodbenice navedene konvencije in članice ICAO, Unija pa ima status opazovalke v nekaterih organih ICAO.

(3) Svet ICAO lahko na podlagi člena 54 Čikaške konvencije sprejme mednarodne standarde in priporočene prakse.

(4) Decembra 2015 je bil na 21. konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja sprejet Pariški sporazum, katerega cilj je, da se zvišanje globalne temperature omeji precej pod 2 °C v primerjavi s predindustrijskimi ravnmi in da se nadaljujejo prizadevanja za omejitev zvišanja temperature na 1,5 °C. K doseganju zmanjšanja emisij bi morali prispevati vsi sektorji gospodarstva, vključno z mednarodnim letalstvom.

(5) Leta 2016 je bila na 39. generalni skupščini ICAO sprejeta odločitev, da se oblikuje globalni tržni mehanizem za omejitev emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega letalstva na ravni za leto 2020[15]. Stališče Unije v zvezi s tem je bilo določeno s Sklepom Sveta (EU) 2016/915[16].

(6) Svet ICAO je na desetem sestanku 214. zasedanja sprejel prvo izdajo zvezka IV Priloge 16 h Konvenciji: Mednarodni standardi in priporočene prakse za varstvo

[15] https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf.

[16] 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).

okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA).

(7) Svet ICAO je na 228. zasedanju na podlagi predlaganih sprememb Odbora za varstvo okolja v letalstvu in rezultatov rednega pregleda sheme CORSIA za leto 2022 sprejel spremembo 1 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji. Druga izdaja zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji se je začela uporabljati 1. januarja 2024.

(8) Glede na nekatere razlike med pravom Unije in drugo izdajo zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji bi bilo treba določiti stališče Unije v zvezi z uradnim obveščanjem o razlikah v skladu s členom 38 Čikaške konvencije.

(9) V tej fazi se predlaga, da se pošlje uradno obvestilo o nastalih razlikah, ker je bila v zvezi z izvajanjem CORSIA v EU sprejeta ustrezna zakonodaja EU.

(10) Kot je bilo sporočeno sekretariatu ICAO in kot je navedeni potrdil, letne emisije CO_2 za vse pare držav, za katere države članice sekretariatu ICAO sporočijo, da zanje veljajo zahteve za izravnavo, ne vplivajo na izračun zahtev za izravnavo in količino upravičenih enot v okviru sheme CORSIA, ki jih je treba preklicati, da se dokaže skladnost.

(11) V členu 38 Konvencije so zajeta odstopanja od mednarodnih standardov in postopkov. Vsaka država pogodbenica ICAO, ki meni, da ni mogoče v celoti spoštovati takega mednarodnega standarda ali postopka oziroma v celoti uskladiti svojih predpisov ali praks s takim mednarodnim standardom ali postopkom po njegovi spremembi, ali ki meni, da je treba sprejeti predpise ali prakse, ki se glede določenega vidika razlikujejo od predpisov ali praks, določenih z mednarodnim standardom, mora v skladu s pogoji iz navedenega člena takoj uradno obvestiti ICAO o razlikah med lastno prakso in prakso, določeno v mednarodnem standardu.

(12) S Sklepom Sveta (EU) 2018/2027 je bilo podano uradno obvestilo o razlikah med Direktivo 2003/87/ES in prvo izdajo zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji. Nanašajo se tako na zahteve glede spremljanja, poročanja in preverjanja kot na zahteve za izravnavo ter so še vedno veljavne.

(13) Unija s sprejetjem Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/1603[17] o ukrepih, ki jih je Mednarodna organizacija civilnega letalstva sprejela za spremljanje in preverjanje emisij iz letalstva ter poročanje o njih za namene izvajanja globalnega tržnega ukrepa, uporablja zahteve glede spremljanja, poročanja in preverjanja v skladu z zvezkom IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji. S celovito uporabo zahtev glede spremljanja, poročanja in preverjanja se zagotovi vključitev emisij parov držav iz točke 3.1 poglavja 3 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji. Zato na sektorski faktor rasti ne vpliva nobena razlika v izvajanju zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji s strani držav EGP.

(14) Leta 2023 je bila Direktiva 2003/87/ES spremenjena z Uredbo (EU) 2023/958 Evropskega parlamenta in Sveta. Eden od njenih ciljev je bil nadaljevati izvajanje sheme CORSIA v Evropski uniji.

[17] 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).

(15) Direktiva 2003/87/ES se uporablja ne glede na državljanstvo operatorja letala in se brez razlikovanja uporablja za lete znotraj držav članic EU in/ali držav EGP ter med njimi.

(16) Člen 12 Direktive 2003/87/ES določa, da Evropska komisija sprejme izvedbene akte, v katerih je opredeljena metodologija za izračun zahtev za izravnavo za operatorje letal.

(17) 9. julija 2024 je bila sprejeta Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/1879 o določitvi pravil za uporabo Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z izračunom zahtev za izravnavo za namene sheme CORSIA (v nadaljnjem besedilu: Izvedbena uredba (EU) 2024/1879).

(18) Komisija v skladu s členom 25a(3) Direktive 2003/87/ES vsako leto sprejme seznam držav, ki niso države EGP, Švica in Združeno kraljestvo ter za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA. V skladu z Direktivo 2003/87/ES se zahteve za izravnavo izračunajo za upravljavce s sedežem v državah članicah EU za vse lete med državami, ki sodelujejo v shemi CORSIA, razen letov znotraj EGP in med EGP ter Švico in Združenim kraljestvom. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(19) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2024/1879 se mali upravljavci odločijo, da ne bodo izpolnjevali obveznosti glede izravnave emisij, medtem ko so v zvezku IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji privzeto izvzeti in se lahko odločijo, da jih bodo izpolnjevali. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(20) V skladu z Direktivo 2003/87/ES so v okviru sheme CORSIA upravičene tiste enote, ki jih določi Svet ICAO, če izvirajo iz države, ki izvaja Pariški sporazum in sodeluje v shemi CORSIA. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(21) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 in Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2067 preveritelju ni treba neposredno poslati poročila o emisijah in neodvisnega poročila o preverjanju nacionalnim organom, kar je v nasprotju z zvezkom IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, v katerem se to zahteva. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(22) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 operatorji letal uporabijo nadomestne podatke za največ 5 % vseh svojih sporočenih letov. V zvezku IV Priloge 16 je to omejeno na 5 % letov, za katere veljajo zahteve za izravnavo. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(23) V skladu z Direktivo 2003/87/ES so poleg letov iz zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji iz zahtev glede spremljanja izvzeti tudi naslednji leti: leti na podlagi pravil vizualnega letenja, leti za znanstvene raziskave in preizkušanje letal ter leti v okviru obveznosti javnih služb. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(24) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 operatorji letal, ki niso upravičeni do uporabe orodij za ocenjevanje emisij, kot metodo za spremljanje uporabe goriva uporabijo metodo A ali metodo B. O vseh letih, vključno z leti, za katere ne veljajo zahteve za izravnavo, poročajo na podlagi iste metode. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(25) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 je časovni okvir, v katerem lahko operator letala v primeru bistvene spremembe predloži posodobljen načrt za spremljanje emisij, krajši od tistega, ki je predviden v standardih ali priporočenih praksah. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(26) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 mora imeti vsak operator letala svoj načrt za spremljanje in predložiti ločena poročila, ne glede na to, ali je odvisni subjekt

ali subjekt v popolni lasti drugega operatorja letala. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(27) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 morajo operatorji letal vsako leto do 31. marca predložiti poročilo s podatki o emisijah iz preteklega koledarskega leta, v skladu s standardi in priporočenimi praksami sheme CORSIA pa je treba podatke predložiti vsako leto do 30. aprila. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(28) Operator letala v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 predloži svoj načrt za spremljanje: (i) najmanj štiri mesece pred začetkom letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES ali (ii) brez nepotrebnega odlašanja po začetku takih dejavnosti, vendar najpozneje šest tednov po tem. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(29) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2067 poročilo o emisijah preverijo preveritelji, ki jih je akreditiral nacionalni akreditacijski organ ene od držav Evropskega gospodarskega prostora, v standardih in priporočenih praksah sheme CORSIA pa take omejitve ni. To razliko bi bilo treba sporočiti ICAO.

(30) Do zdaj ni bilo niti dobropisov, ki bi jih odobrile pogodbenice sporazumov v skladu z odstavkom 5 Direktive 2003/87/ES, niti dobropisov, izdanih v zvezi s projekti na ravni Unije v skladu s členom 24a Direktive 2003/87/ES. V praksi ni nobenih razlik. Po odobritvi dobropisov iz projektov v skladu s sporazumi, sklenjenimi s tretjimi državami, ali izdaji dobropisov iz projektov, ki jih upravljajo države članice EU in katerih cilj je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ter ki še niso zajeti v Direktivi 2003/87/ES, oziroma obojih bi morale države članice ICAO uradno obvestiti o razlikah, da se taki dobropisi lahko uporabijo za skladnost s shemo CORSIA.

(31) V takem primeru bi morala Komisija o tem ustrezno z informativnim obvestilom obvestiti Svet, države članice EU pa bi morale o tem nemudoma uradno obvestiti ICAO.

(32) Države članice EU bi morale Komisijo obvestiti o razlikah, ki so jih sporočile ICAO, potem ko so bile sporočene, in sicer najpozneje dva meseca po začetku veljavnosti tega akta.

(33) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa v Svetu ICAO, saj je sprejetje druge izdaje zvezka IV Priloge 16 v skladu s členom 90 Čikaške konvencije za države članice zavezujoče.

(34) Stališče Unije izrazijo vse države članice Unije, ki delujejo skupno v interesu Unije.

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

V zvezi z razlikami glede na zvezek IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, ki jih je treba sporočiti, se zastopa naslednje stališče: vsaka država članica poda pojasnilo iz člena 2 in razlike sporoči prek sistema ICAO za elektronsko sporočanje razlik, in sicer pod pogoji, opisanimi v odstavkih 1–15 člena 3 tega sklepa.

Člen 2

Za spodaj navedene razlike se poda naslednje pojasnilo:

V zvezi z izravnavo obstajajo razlike med Direktivo 2003/87/ES in podrobnimi pravili, ki jih je sprejela Komisija, na eni strani in CORSIA na drugi strani. Pravila Evropske unije, ki se

uporabljajo v zvezi s tem [20. december 2024], so večinoma zajeta v Direktivi 2003/87/ES, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo (EU) 2023/958 in Direktivo (EU) 2023/959, ter Sklepu Skupnega odbora EGP št. 334/2023.

Razlike, o katerih je [država članica] [datum] podala uradno obvestilo v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2018/2027, ostajajo veljavne.

Člen 3

1. Razlika glede na točki 3.1.4 in 3.2 poglavja 3 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Zahteve za izravnavo CO_2“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

   V skladu z Direktivo 2003/87/ES [država članica] uradno obvesti ICAO, da za emisije iz letov, ki jih opravljajo upravljavci s sedežem v [država članica], znotraj Evropskega gospodarskega prostora ali iz letov, ki se opravljajo iz Evropskega gospodarskega prostora v Švico ali Združeno kraljestvo in iz njiju, ne veljajo zahteve za izravnavo. Emisije iz teh letov niso vključene v izračun spremenljivke OE iz točke 3.2.1 za upravljavce, ki jih upravlja [država članica].

   Sodelovanje v regionalnih sistemih za trgovanje zavezuje upravljavce iz [države članice], da obravnavajo te emisije.

   S temi regionalnimi sistemi za trgovanje z emisijami, v katerih so zajete navedene emisije, se zagotavljajo strožje okoljske zahteve kot v shemi CORSIA, ker pokrivajo večji delež emisij iz letov med državami EGP in letov med EGP ter Združenim kraljestvom in Švico.

   Sistem Evropske unije za trgovanje z emisijami, kot je bil vzpostavljen z Direktivo 2003/87/ES, se uporablja za letalske prevoznike ne glede na njihovo državljanstvo in zagotavlja enako obravnavo na progah v zvezi z obveznostjo predaje pravic iz sistema za trgovanje z emisijami.

   Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in kot „pomembna razlika“.

2. Razlika glede na točko 3.4.2 poglavja 3 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Zahteve za izravnavo CO_2“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

   V skladu s členom 4(4) Izvedbene uredbe (EU) 2024/1879 [država članica] uradno obvesti ICAO, da za operatorje letal, katerih končna zahteva za izravnavo za triletno obdobje skladnosti znaša manj kot 3 000 ton, velja zahteva za izravnavo. Vendar lahko zadevni operatorji letal od države zahtevajo izvzetje iz zahtev za izravnavo. To se razlikuje od zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, v skladu s katero za operatorja letala, ki izpolnjuje pogoje iz točke 3.4.2, ne velja zahteva za izravnavo emisij, vendar se lahko odloči za prostovoljno izravnavo zadevnih emisij.

   Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in ne kot „pomembna razlika“.

3. Razlika glede na točko 4.2.1 poglavja 4 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Preklic upravičenih emisijskih enot v okviru sheme CORSIA“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 11a Direktive 2003/87/ES [država članica] uradno obvesti ICAO, da morajo biti poleg meril iz dokumenta ICAO z naslovom Merila za upravičenost emisijskih enot v okviru sheme CORSIA izpolnjeni naslednji pogoji, da se enote štejejo za upravičene za skladnost s shemo CORSIA za upravljavce, ki jih upravlja [država članica].

(a) Enote morajo izvirati iz države, ki je v času uporabe pogodbenica Pariškega sporazuma.

(b) Enote morajo izvirati iz države, ki sodeluje pri izravnavi v okviru sheme CORSIA.

Posledica tega so strožje okoljske zahteve.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in kot „pomembna razlika“.

4. Razlika glede na točko 2.4.1.5 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Spremljanje in preverjanje letnih emisij CO_2 operatorjev letal ter poročanje o njih“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 68 Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 in členom 27(2) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2067 [država članica] uradno obvesti ICAO, da poročilo o emisijah in ustrezno poročilo o preverjanju državi predloži samo operator letala. To je enakovredno zahtevi iz točke 2.4.1.5 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16, v skladu s katero mora organ za preverjanje poleg tega državi ločeno predložiti izvod poročila o emisijah in z njim povezanega poročila o preverjanju.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije B „drugi načini usklajevanja“ in ne kot „pomembna razlika“.

5. Razlika glede na točko 2.1.1 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Spremljanje in preverjanje letnih emisij CO_2 operatorjev letal ter poročanje o njih“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s Prilogo I k Direktivi 2003/87/ES [država članica] uradno obvesti ICAO, da se poleg izjem iz točk 2.1.1 in 2.1.3 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji standardi in priporočene prakse ne bodo uporabljali za naslednje lete z odhodom iz EGP ali prihodom vanj:

(a) vse lete, ki potekajo izključno na podlagi pravil vizualnega letenja, kakor so določena v Prilogi 2 k Čikaški konvenciji;

(b) lete, ki se izvajajo izključno za namene znanstvenih raziskav ali za namene preverjanja, preizkušanja ali certificiranja letal ali letalske ali zemeljske opreme;

(c) lete, opravljene v okviru obveznosti javnih služb, predpisanih v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008[18].

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije C „delno izveden“ in ne kot „pomembna razlika“.

6. Razlika glede na točke 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 in 2.2.1.3.6 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Spremljanje in preverjanje letnih emisij CO_2 operatorjev letal ter poročanje o njih“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 55(1) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 se operatorji letal, ki v treh zaporednih štirimesečnih obdobjih opravijo manj kot 243 letov na obdobje, in operatorji letal, ki opravijo lete, katerih skupne letne emisije so nižje od 25 000 ton CO_2 letno, štejejo za male onesnaževalce. [Država članica] uradno obvesti ICAO, da morajo operatorji letal nad mejno vrednostjo za male onesnaževalce kot metodo za spremljanje uporabe goriva uporabiti metodo A ali metodo B.

V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2066 [država članica] uradno obvesti ICAO, da operatorji letal izbrano metodo za spremljanje uporabe goriva uporabljajo za vse svoje sporočene lete, vključno z mednarodnimi leti, za katere ne veljajo zahteve za izravnavo.

V skladu z Direktivo 2003/87/ES [država članica] uradno obvesti ICAO, da operatorji letal, ki po 1. januarju 2021 prvič izpolnjujejo zahteve iz točk 2.1.1 in 2.1.3 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, ne da bi se šteli za nove udeležence, in ki niso mali onesnaževalci, neposredno uporabljajo metodo za spremljanje uporabe goriva.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in ne kot „pomembna razlika“.

7. Razlika glede na točko 2.5.1.1 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Spremljanje in preverjanje letnih emisij CO_2 operatorjev letal ter poročanje o njih“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 66(2) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 operator letala uporabi nadomestne podatke za zadevno časovno obdobje, izračunane v skladu z alternativno metodo, opredeljeno v načrtu za spremljanje, če število letov z vrzelmi podatkov ne presega 5 % vseh sporočenih letov. Če se vrzeli v podatkih ugotovijo pri več kot 5 % letnih letov, mora upravljavec o tem obvestiti pristojni organ in sprejeti popravni ukrep za izboljšanje zbiranja podatkov.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in ne kot „pomembna razlika“.

8. Naslednja razlika se uporablja za točke 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 in 2.2.1.3.5 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu:

[18] Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Spremljanje in preverjanje letnih emisij CO_2 operatorjev letal ter poročanje o njih“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 55(4) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 [država članica] uradno obvesti ICAO, da če operator letala v danem letu (y) preseže prag za male onesnaževalce, brez nepotrebnega odlašanja predloži posodobljen načrt za spremljanje emisij, razen če je z organom [države članice] za shemo CORSIA dogovorjeno drugače.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in ne kot „pomembna razlika“.

9. Naslednja razlika se uporablja za točko 1.2.6 poglavja 1 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA), „Uprava“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 51(1) Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 [država članica] uradno obvesti ICAO, da ima vsak operator letala svoj načrt za spremljanje in poroča ločeno, tudi če je odvisni operator letala v popolni lasti drugega operatorja letala, kot je določeno v zvezku IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in ne kot „pomembna razlika“.

10. Naslednja razlika se uporablja za točko 1.5 poglavja 1 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA), „Uprava“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 68 Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 [država članica] uradno obvesti ICAO, da je rok, v katerem morajo operatorji letal poročati o emisijah iz preteklega koledarskega leta, 31. marec in ne 30. april vsakega leta, kot je določeno v zvezku IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in ne kot „pomembna razlika“.

11. Naslednja razlika se uporablja za točke 2.2.2.1, 2.2.2.2 in 2.2.2.3 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Spremljanje in preverjanje letnih emisij CO_2 operatorjev letal ter poročanje o njih“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 52 Izvedbene uredbe (EU) 2018/2066 [država članica] uradno obvesti ICAO, da operatorji letal predložijo načrt za spremljanje najpozneje štiri mesece pred začetkom letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES ali brez nepotrebnega odlašanja po začetku letalskih dejavnosti in najpozneje šest tednov po tem. Ta časovni okvir se razlikuje od zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji, v katerem novi udeleženci predložijo načrte za spremljanje emisij v treh mesecih po datumu, ko prvič spadajo na področje uporabe Čikaške konvencije.

Poleg tega operatorji letal, ki prvič spadajo na področje uporabe Konvencije (ne da bi se šteli za nove udeležence), svoje načrte predložijo v treh mesecih.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in ne kot „pomembna razlika“.

12. Naslednja razlika se uporablja za točko 2.4.2.1 poglavja 2 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Spremljanje in preverjanje letnih emisij CO_2 operatorjev letal ter poročanje o njih“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2018/2067 in poleg pogojev iz točke 2.4.2.1 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji [država članica] uradno obvesti ICAO, da poročilo o emisijah preverijo preveritelji, akreditirani v skladu s to uredbo, in nacionalni akreditacijski organ ene od držav Evropskega gospodarskega prostora.

Ta razlika se v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije A „strožji ali presegajo standard ali priporočeno prakso ICAO“ in ne kot „pomembna razlika“.

13. Razlika glede na točko 4.2.1 poglavja 4 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Preklic upravičenih emisijskih enot v okviru sheme CORSIA“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 11a Direktive 2003/87/ES [država članica] uradno obvesti ICAO, da lahko upravljavci, registrirani v [državi članici], poleg enot, ki jih odobri Svet ICAO, in v skladu s/z [tretjo razliko glede meril za dodatne enote] za izpolnjevanje svojih obveznosti v okviru sheme CORSIA uporabljajo naslednje enote:

dobropise, ki so bili izdani v zvezi s projekti na ravni Unije v skladu s členom 24a Direktive 2003/87/ES. To so dobropisi, izdani v zvezi s projekti, ki jih upravljajo države članice EU in ki zmanjšujejo emisije toplogrednih plinov, ki niso zajete v EU ETS. Ne smejo povzročiti dvojnega uveljavljanja ali ovirati izvajanja drugih ukrepov politike, katerih cilj je zmanjšanje emisij, ki niso zajete v Direktivi 2003/87/ES.

Uradno obvestilo o tej razliki se poda, ko so izpolnjeni pogoji iz člena 24a Direktive 2003/87/ES in so ti dobropisi izdani. Pri sporočanju razlike se ta v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije B „drugi načini usklajevanja“ in ne kot „pomembna razlika“.

14. Razlika glede na točko 4.2.1 poglavja 4 zvezka IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu: Shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), „Preklic upravičenih emisijskih enot v okviru sheme CORSIA“, z naslednjimi podrobnostmi o razliki:

V skladu s členom 11a Direktive 2003/87/ES [država članica] uradno obvesti ICAO, da lahko upravljavci, registrirani v [državi članici], poleg enot, ki jih odobri Svet ICAO, in v skladu s/z [tretjo razliko glede meril za dodatne enote] za izpolnjevanje svojih obveznosti v okviru sheme CORSIA uporabljajo naslednje enote:

dobropise, ki so jih odobrile pogodbenice sporazumov na podlagi odstavka 5 člena 11a Direktive 2003/87/ES. To so dobropisi, odobreni v zvezi s sporazumi, sklenjenimi dvostransko s tretjimi državami [navedite sporazum].

Uradno obvestilo o tej razliki se poda, ko so izpolnjeni pogoji iz odstavka 5 člena 11a Direktive 2003/87/ES in so ti dobropisi izdani. Pri sporočanju razlike se ta v sistemu za elektronsko sporočanje razlik označi kot razlika kategorije B „drugi načini usklajevanja“ in ne kot „pomembna razlika“.

15. Z izjemo odstavkov 13 in 14 vsaka država članica sporoči razlike v tem členu najpozneje dva meseca po začetku veljavnosti tega sklepa in o tem obvesti Komisijo. Komisija o tem ustrezno z informativnim obvestilom obvesti Svet takoj, ko so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 13 in 14. Države članice EU nato takoj obvestijo ICAO.

Člen 4

Ta sklep začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

Za Svet
predsednik