ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/768 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 9ης Ιουνίου 2020

για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου όσον αφορά την περίοδο αναφοράς που πρέπει να χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της αύξησης των εκπομπών CO_2, ώστε να ληφθούν υπόψη οι συνέπειες της πανδημίας COVID-19 στο πλαίσιο του συστήματος CORSIA

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το 2016, στην απόφασή του με αριθμό A39-3 («απόφαση A39-3»), ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), ο οποίος συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («Σύμβαση»), αποφάσισε να δημιουργήσει ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές σε επίπεδα που δεν υπερβαίνουν εκείνα του 2020. Η θέση της Ένωσης όσον αφορά τη διαμόρφωση και την έγκριση του εν λόγω μηχανισμού και των διαφόρων λεπτομερών στοιχείων του καθορίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου ([1]).

(2) Στις 27 Ιουνίου 2018, κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε την πρώτη έκδοση του τόμου IV του παραρτήματος 16 της σύμβασης: διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος – σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές («σύστημα CORSIA»). Σε συμμόρφωση με την απόφαση A39-3, η οποία αντικαταστάθηκε από την απόφαση A40-19 όπως εκδόθηκε από τη συνέλευση του ΔΟΠΑ κατά την 40ή σύνοδό του («απόφαση A40-19»), η εν λόγω πρώτη έκδοση ορίζει μεταξύ άλλων τις τιμές εκπομπών που οφείλεται να χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των συντελεστών αύξησης (τόσο του συντελεστή αύξησης κλάδου, όσο και των συντελεστών αύξησης φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών). Οι εν λόγω τιμές ορίζονται ως ο μέσος όρος των εκπομπών CO_2 από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που καλύπτονται από το σύστημα CORSIA κατά τη διάρκεια του 2019 και του 2020 (στο επίπεδο του κλάδου και στο επίπεδο μεμονωμένων φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών).

(3) Η εν εξελίξει πανδημία COVID-19 θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση των εκπομπών CO_2 από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές το 2020. Ως εκ τούτου, θα οδηγήσει επίσης στη χρήση σημαντικά χαμηλότερων τιμών εκπομπών του συστήματος CORSIA για τον υπολογισμό των συντελεστών αύξησης. Εάν δεν τροποποιηθούν οι εν λόγω τιμές, η χρήση τέτοιων σημαντικά χαμηλότερων τιμών εκπομπών του συστήματος CORSIA θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα σημαντικά υψηλότερες απαιτήσεις αντιστάθμισης, ανάλογα με τον ρυθμό ανάκαμψης της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας και την εξέλιξη των εκπομπών CO_2 από τη διεθνή εναέρια κυκλοφορία.

(4) Είναι πιθανό και μάλιστα μείζονος σημασίας το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά την 220ή σύνοδό του στις 8-26 Ιουνίου 2020, να λάβει απόφαση όσον αφορά την τροποποίηση των τιμών εκπομπών που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των συντελεστών αύξησης στο πλαίσιο του συστήματος CORSIA, ειδικότερα όσον αφορά την περίοδο αναφοράς που πρόκειται να λαμβάνεται υπόψη («περίοδος βάσης»).

(5) Τυχόν τροποποίηση των διεθνών προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του συστήματος CORSIA θα συνιστούσε απόφαση η οποία λαμβάνεται από όργανο που συστήνεται από συμφωνία και η οποία παράγει έννομα αποτελέσματα υπό την έννοια του άρθρου 218 παράγραφος 9 ΣΛΕΕ.

(6) Παρότι η Ένωση και τα κράτη μέλη της έχουν επανειλημμένως ταχθεί υπέρ ενός στόχου παγκόσμιας μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές σε επίπεδο που δεν θα υπερβαίνει τα επίπεδα του 2020, φαίνεται ότι, υπό τις παρούσες συνθήκες, η παραπομπή στο έτος 2019 ως περίοδο βάσης είναι το πλησιέστερο δυνατό υποκατάστατο που βασίζεται σε πραγματικά δεδομένα ώστε να αντικατοπτρισθεί ο μακροπρόθεσμος στόχος του ΔΟΠΑ για μεγέθυνση με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα από το 2020, όπως ορίζεται στην απόφαση A 39-3. Με αυτά τα δεδομένα και με σκοπό τη διατήρηση επαρκούς υποστήριξης, προκειμένου να διαφυλαχθούν βασικά σχεδιαστικά στοιχεία του συστήματος CORSIA και με βάση τις διαθέσιμες επί του παρόντος πληροφορίες, το ημερολογιακό έτος 2019 θα πρέπει να γίνει δεκτό ως περίοδος βάσης.

([1]) Απόφαση (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2016, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά το διεθνές νομοθέτημα που θα εκπονηθεί στο πλαίσιο των οργάνων του ICAO με σκοπό την εφαρμογή από το 2020 ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου για τις εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 153 της 10.6.2016, σ. 32).

(7) Η εναλλακτική λύση που τέθηκε επί τάπητος, δηλαδή να καθοριστούν διαφορετικές περίοδοι βάσης για διαφορετικές χώρες ανάλογα με το επίπεδο ανάπτυξής τους, το έτος εισδοχής τους στο σύστημα CORSIA ή άλλα κριτήρια, δεν θα πρέπει να υποστηριχθεί. Θα συνιστούσε παραβίαση της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων, όπως υπενθυμίζεται στην απόφαση A40-19, και θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τη συνέχεια της ύπαρξης του συστήματος CORSIA στην τρέχουσα μορφή του.

(8) Επομένως, η απόφαση (ΕΕ) 2016/915 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να είναι σε θέση η Ένωση και τα κράτη μέλη της να αποδεχθούν το ημερολογιακό έτος 2019 ως περίοδο βάσης.

(9) Η αρχή της τακτικής επανεξέτασης θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η απόφαση A40-19 προβλέπει επανεξέταση του συστήματος CORSIA ανά τριετία. Η πρώτη επανεξέταση πρόκειται να γίνει το 2022. Η σημασία αυτής της επανεξέτασης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των συντελεστών αύξησης αυξάνεται όσο αυξάνεται το χρονικό διάστημα που θα χρειαστεί ο κλάδος για να φτάσει στο προ κρίσης επίπεδο κυκλοφορίας και συναφών εκπομπών. Σε περίπτωση βραδείας ανάκαμψης του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών, η χρήση του έτους 2019 ως περιόδου βάσης για τις εκπομπές θα οδηγήσει κατά πάσα πιθανότητα σε μηδενικές ή ελάχιστες απαιτήσεις αντιστάθμισης κατά τη διάρκεια της «πιλοτικής φάσης» του συστήματος CORSIA (2021-2023). Η σημασία αυτής της επανεξέτασης ενισχύεται από την ανάγκη να διασφαλιστεί η συνέπεια με έναν μακροπρόθεσμο φιλόδοξο στόχο μείωσης των εκπομπών CO_2, σε συμμόρφωση με τους στόχους περί θερμοκρασίας της Συμφωνίας του Παρισιού, ο οποίος θα πρέπει να εξεταστεί από τη Συνέλευση του ΔΟΠΑ. Η εν λόγω επανεξέταση ενδέχεται, εφόσον συντρέχει λόγος, να συμπεριλάβει τον ορισμό της περιόδου βάσης.

(10) Σύμφωνα με το άρθρο 28β παράγραφοι 2 και 3 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), εντός 12 μηνών από την έκδοση των σχετικών νομικών μέσων από τον ΔΟΠΑ, και προτού καταστεί επιχειρησιακό το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, η Επιτροπή θα πρέπει να παρουσιάζει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία θα πρέπει να εξετάζονται τρόποι για την ενσωμάτωση αυτών των νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της εν λόγω οδηγίας και θα πρέπει να υποβάλλει πρόταση για την εφαρμογή του συστήματος CORSIA, κατά περίπτωση, κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στη δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Στο παράρτημα της απόφασης (ΕΕ) 2016/915, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση μετά τη δεύτερη περίπτωση:

«— προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19 στις εκπομπές του 2020, κάνει δεκτό ότι οι τιμές εκπομπών που πρόκειται να χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των συντελεστών αύξησης βάσει του συστήματος CORSIA πρέπει να τροποποιηθούν, ώστε να αναφέρονται στα επίπεδα εκπομπών του 2019·».

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 9 Ιουνίου 2020.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
A. METELKO-ZGOMBIĆ

([2]) Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).