NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2020/768,

annettu 9 päivänä kesäkuuta 2020,

neuvoston päätöksen (EU) 2016/915 muuttamisesta hiilidioksidipäästöjen kasvun mittaamisessa käytettävän viiteajanjakson osalta covid-19-pandemian seurausten huomioon ottamiseksi CORSIA-järjestelmän yhteydessä

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Chicagossa tehdyllä kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella, jäljempänä 'yleissopimus', perustetun kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) 39. yleiskokous päätti vuonna 2016 hyväksymässään päätöslauselmassa A39-3, jäljempänä 'päätöslauselma A39-3', kehittää maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen, jolla kansainvälisen lentoliikenteen aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt rajoitettaisiin vuoden 2020 tasolle. Unionin kanta kyseisen mekanismin ja sen eri osien laatimiseen ja hyväksymiseen vahvistettiin neuvoston päätöksellä (EU) 2016/915 ([1]).

(2) ICAO:n neuvosto hyväksyi 214. istuntonsa kymmenennessä kokouksessa 27 päivänä kesäkuuta 2018 yleissopimuksen liitteessä 16 olevan niteen IV ensimmäisen painoksen: Ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA). Päätöslauselman A39-3 mukaisesti, joka korvattiin ICAO:n yleiskokouksen 40. istunnossa hyväksytyllä päätöslauselmalla A40-19, jäljempänä 'päätöslauselma A40-19', kyseisessä ensimmäisessä painoksessa vahvistetaan muun muassa päästöarvot, joita on määrä käyttää kasvukertoimien laskemiseen (sekä toimialan kasvukertoimen että lentoliikenteen harjoittajien kasvukertoimen). Kyseiset arvot määritetään CORSIA-järjestelmän kattaman kansainvälisen lentoliikenteen vuosien 2019 ja 2020 hiilidioksidipäästöjen keskiarvona (toimialan tasolla ja yksittäisten lentoliikenteen harjoittajien tasolla).

(3) Meneillään oleva covid-19-pandemia johtaa kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen merkittävään vähenemiseen vuonna 2020. Siitä johtuen myös kasvukertoimien laskemisessa käytetään huomattavasti alhaisempia CORSIA-päästöarvoja. Jollei näitä arvoja muuteta, tällaisten huomattavasti alhaisempien CORSIA-päästöarvojen käyttäminen voi johtaa huomattavasti suurempiin hyvitysvaatimuksiin riippuen siitä, kuinka nopeasti kansainvälinen lentoliikenne elpyy ja miten sen hiilidioksidipäästöt kehittyvät.

(4) On todennäköistä ja myös tärkeää, että ICAO:n neuvosto tekee 8–26 päivänä kesäkuuta 2020 pidettävässä 220. istunnossaan päätöksen CORSIA-järjestelmässä kasvukertoimien laskemiseen käytettävien päästöarvojen muuttamisesta varsinkin huomioon otettavan viiteajanjakson osalta.

(5) CORSIA-järjestelmän kansainvälisiin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin mahdollisesti tehtävä muutos olisi SEUT 218 artiklan 9 kohdassa tarkoitettu sopimuksella perustetun elimen päätös, jolla on oikeusvaikutuksia.

(6) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat johdonmukaisesti kannattaneet kansainvälisen lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen maailmanlaajuista vähennystavoitetta tasolle, joka ei ylitä vuoden 2020 tasoa, mutta nykytilanteessa näyttää siltä, että vuoden 2019 käyttäminen viiteajanjaksona tarjoaa sopivimman todelliseen dataan perustuvan korvaavan tason, kun pyritään saavuttamaan päätöslauselmassa A39-3 asetettu ICAO:n pitkän aikavälin tavoite hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 alkaen. Tätä taustaa vasten ja tällä hetkellä saatavilla olevien tietojen perusteella kalenterivuosi 2019 olisi hyväksyttävä viiteajanjaksoksi, jotta voidaan säilyttää riittävä tuki CORSIA-järjestelmälle ja sen keskeiset osat.

([1]) Neuvoston päätös (EU) 2016/915, annettu 30 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ICAO:n elimissä laadittavaan kansainväliseen välineeseen, jonka on tarkoitus johtaa kansainvälisen ilmailun päästöihin sovellettavan yhtenäisen maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoon vuodesta 2020 alkaen (EUVL L 153, 10.6.2016, s. 32).

(7) Käynnissä olevassa keskustelussa esiin tuotua vaihtoehtoa, jonka mukaan eri maille vahvistettaisiin erilaiset viiteajanjaksot niiden kehitystasosta, CORSIA-järjestelmään liittymisvuodesta tai muista kriteereistä riippuen, ei pitäisi tukea. Se rikkoisi päätöslauselmassa A40-19 mainittua syrjimättömyyden periaatetta ja voisi vaarantaa CORSIA-järjestelmän olemassaolon jatkumisen nykyisessä muodossaan.

(8) Sen vuoksi päätöstä (EU) 2016/915 olisi muutettava, jotta unioni ja sen jäsenvaltiot voisivat hyväksyä viiteajanjaksoksi kalenterivuoden 2019.

(9) Säännöllisen uudelleentarkastelun periaatetta olisi sovellettava edelleen. Tässä yhteydessä olisi syytä muistaa, että päätöslauselmassa A40-19 määrätään joka kolmas vuosi tehtävästä CORSIA-järjestelmän uudelleentarkastelusta. Ensimmäinen uudelleentarkastelu on määrä tehdä vuonna 2022. Tällaisen uudelleentarkastelun merkitys kasvukertoimien laskennassa käytettävien päästöarvojen osalta kasvaa sitä mukaa, mitä kauemmin toimialalta kestää saavuttaa kriisiä edeltänyt liikenteen ja siihen liittyvien päästöjen taso. Jos ilmailualan elpyminen on hidasta, vuoden 2019 päästöihin perustuva perustaso johtaa todennäköisesti siihen, että hyvitysvaatimuksia ei ole lainkaan tai ne ovat minimaaliset CORSIA-järjestelmän pilottivaiheen aikana (2021–2023). Tällaisen uudelleentarkastelun merkitystä, josta on tarkoitus keskustella ICAO:n yleiskokouksessa, korostaa tarve varmistaa yhdenmukaisuus hiilidioksidipäästöjen pitkän aikavälin ei-sitovan vähentämistavoitteen kanssa Pariisin sopimuksen lämpötilatavoitteiden mukaisesti. Tällaiseen uudelleentarkasteluun voisi tarvittaessa sisältyä viiteajanjakson määrittäminen.

(10) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY ([2]) 28 b artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti komission olisi annettava 12 kuukauden kuluessa ICAO:n asiaankuuluvien välineiden hyväksymisestä ja ennen kuin maailmanlaajuinen markkinapohjainen väline otetaan käyttöön Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus, jossa olisi pohdittava, miten kyseiset välineet voitaisiin panna täytäntöön unionin oikeudessa kyseisen direktiivin tarkistamisen kautta, ja esitettävä tarvittaessa CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanemiseksi ehdotus, joka vastaa pyrkimystä taata ilmailualan osallistuminen unionin sitoumukseen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Lisätään neuvoston päätöksen (EU) 2016/915 liitteeseen toisen luetelmakohdan jälkeen luetelmakohta seuraavasti:

"– jotta voidaan ottaa huomioon covid-19-pandemian vaikutukset vuoden 2020 päästöihin, hyväksytään CORSIA-järjestelmässä vahvistettujen, kasvukertoimien laskennassa käytettävien päästöarvojen muuttaminen siten, että niissä viitataan vuoden 2019 päästötasoihin;".

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Brysselissä 9 päivänä kesäkuuta 2020.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
A. METELKO-ZGOMBIĆ

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).