

AFGØRELSER

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2016/915

af 30. maj 2016

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, angående et internationalt instrument, som skal udarbejdes i ICAO's organer og føre til, at der fra 2020 gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Drivhusgasemissionerne fra international luftfart udgør mere end 2 % af de globale emissioner og stiger eksponentielt — prognoser for 2050 viser, at emissionerne fra internationale luftfartsaktiviteter ved et uændret scenarie vil kunne stige til over 200 % sammenlignet med det nuværende niveau. Inden udgangen af 2050 bør de globale drivhusgasemissioner reduceres med mindst 50 % i forhold til niveauet i 1990. Alle sektorer i økonomien, herunder international luftfart, bør bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner.
- (2) Den 21. partskonference under FN's rammekonvention om klimaændringer blev afsluttet med positivt resultat i december 2015 med vedtagelsen af Parisaftalen, hvis mål er at holde den globale temperaturstigning et godt stykke under 2 °C sammenlignet med det førindustrielle niveau og at søge at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C.
- (3) Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved Chicagokonventionen af 1944 angående international civil luftfart. EU-medlemsstaterne er kontraherende parter i konventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus på visse af ICAO's møder, herunder mødet i ICAO-forsamlingen, der finder sted hvert tredje år. Unionen og dens medlemsstater er parter i Kyotoprotokollen fra 1997, som pålægger dem at søge at begrænse drivhusgasemissionerne fra international luftfart gennem ICAO. Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF ⁽¹⁾ opfordrede Unionen til at identificere og lancere specifikke tiltag til at reducere drivhusgasemissionerne fra international luftfart, hvis ICAO ikke var nået til enighed om sådanne tiltag inden udgangen af 2002.
- (4) På det 33. møde i ICAO-forsamlingen (2001) blev der støttet op om at udvikle en ordning om åben emissionshandel for international luftfart ⁽²⁾. ICAO's udvalg for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfart anbefalede i 2004, at en luftfartsspecifik emissionshandelsordning baseret på et nyt retligt instrument i ICAO-regi ikke burde følges yderligere. På det 35. møde i ICAO-forsamlingen (2004) blev der støttet op om yderligere at udvikle en ordning om åben emissionshandel og om muligheden for, at ICAO's kontraherende stater kunne indarbejde emissionerne fra international luftfart i deres emissionshandelsordninger ⁽³⁾, men på det 36. møde i ICAO-forsamlingen (2007) blev der opfordret til, at luftfartøjsoperatører i ICAO's andre kontraherende stater fritages, medmindre der foreligger en indbyrdes overenskomst mellem disse stater om at gennemføre en ordning om emissionshandel i forhold til luftfartøjsoperatører i ICAO's andre kontraherende stater ⁽⁴⁾. Unionen, dens medlemsstater og andre europæiske lande har konsekvent forbeholdt sig retten til på en ikkeforskelsbehandlende måde at anvende markedsbaserede foranstaltninger på alle luftfartøjsoperatører, der tilbyder luftfartstjenester til,

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram (EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1).

⁽²⁾ ICAO-resolution A33-7.

⁽³⁾ ICAO-resolution A35-5.

⁽⁴⁾ Tillæg L til resolution A36-22.

fra eller inden for deres område, under henvisning til at Chicagokonventionen anerkender parternes ret til på en ikkeforskelsbehandlende måde at anvende deres egne luftfartslove og -forskrifter på luftfartøjer fra alle stater, der tilbyder luftfartstjenester til, fra eller inden for deres område ⁽¹⁾.

- (5) I betragtning af, at begrænsningen af drivhusgasemissioner fra international luftfart er et væsentligt bidrag i overensstemmelse med tilsagnene om reduktion af de samlede emissioner, vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2008/101/EF ⁽²⁾, som ændrede direktiv 2003/87/EF ⁽³⁾. I henhold til den femte betragtning til direktiv 2008/101/EF vil Unionen søge at sikre, at en sådan global aftale, der har til formål at begrænse den globale temperaturstigning, omfatter foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne fra luftfart, og Kommissionen bør i denne forbindelse overveje, hvilke ændringer der er nødvendige i direktiv 2003/87/EF, som det anvendes på luftfartøjsoperatører.
- (6) I Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om »Parisprotokollen — En plan for bekæmpelsen af globale klimaændringer efter 2020« understreges det, at ICAO bør yde en indsats for effektivt at regulere emissionerne fra luftfarten inden udgangen af 2016. Det næste møde i ICAO-forsamlingen finder sted i 2016 og bør føre til enighed om et internationalt instrument, som skal føre til, at der fra 2020 gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart.
- (7) På det 38. møde i ICAO-forsamlingen (2013) blev det vedtaget, at ICAO og dens kontraherende stater samt relevante miljø- eller luftfartsorganisationer i hver af ICAO's kontraherende stater ved fælles hjælp skulle tilstræbe at nå et kollektivt og ambitiøst globalt mål om på mellemlang sigt at holde den globale nettoudledning af CO₂ fra international luftfart på samme niveau fra 2020, og det blev besluttet at udvikle en global markedsbaseret foranstaltning for emissioner fra international luftfart og at aflægge rapport om resultaterne af arbejdet med henblik på at træffe afgørelse herom på det 39. møde i ICAO-forsamlingen (2016). Emissionerne fra international luftfart forventes at ligge omkring 70 % højere i 2020 end i 2005 ⁽⁴⁾, og Unionen og dens medlemsstater har konsekvent argumenteret for, at det globale mål for reduktion af drivhusgasemissionerne fra international luftfart skal være en reduktion på 10 % inden 2020 sammenlignet med 2005-niveauet. Det synes dog hensigtsmæssigt for Unionen at benytte lejligheden til at fremme den udvikling, der skal ske inden for en forholdsvis kort tidsramme, af en global markedsbaseret foranstaltning, som skal have til formål at begrænse drivhusgasemissionerne fra international luftfart til et niveau, der ikke er højere end 2020-niveauet, idet der tages hensyn til, at målet kan revideres undervejs, hvis der måtte være behov for det.
- (8) For at gøre det nemmere at skabe fremskridt hen imod et passende internationalt instrument på mødet i ICAO-forsamlingen i 2016 besluttede Europa-Parlamentet og Rådet i medfør af forordning (EU) nr. 421/2014 ⁽⁵⁾ at overveje midlertidigt at anse kravene i direktiv 2003/87/EF for opfyldte for flyvninger til og fra flyvepladser beliggende i lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS). Unionen understregede i forbindelse hermed, at retlige krav kan finde anvendelse for så vidt angår flyvninger til og fra flyvepladser beliggende i EØS-staterne, ligesom retlige krav kan finde anvendelse i forbindelse med emissionerne fra flyvninger mellem sådanne flyvepladser.
- (9) I direktiv 2003/87/EF, som ændret ved forordning (EU) nr. 421/2014, er der fastsat visse forpligtelser, der påhviler Europa-Kommissionen efter det 39. møde i ICAO-forsamlingen (2016). Kommissionen skal aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at gennemføre en international aftale om en global markedsbaseret foranstaltning fra 2020, i kraft af hvilken drivhusgasemissionerne fra international luftfart vil blive reduceret på en ikkeforskelsbehandlende måde. Kommissionen skal i sin rapport give en vurdering af og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremsætte forslag om, i hvilket omfang emissionerne fra aktiviteter til eller fra flyvepladser i lande uden for EØS bør være dækket fra den 1. januar 2017.
- (10) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, med hensyn til det internationale instrument, som skal udarbejdes i ICAO's organer og føre til, at der fra 2020 gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart.

⁽¹⁾ Forbeholdene over for ICAO-resolutionen fra 2007, ICAO-resolutionen fra 2010, ICAO-Rådets afgørelse fra 2012 om godkendelse af Delhi-erklæringen og ICAO-resolutionen fra 2013 (se http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/documentation_en.htm).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008 om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfartsaktiviteter i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet (EUT L 8 af 13.1.2009, s. 3).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

⁽⁴⁾ Se forbeholdene over for ICAO-resolutionen fra 2013 under fodnote 1.

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 421/2014 af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet med henblik på i 2020 at gennemføre en international aftale om anvendelse af en global markedsbaseret foranstaltning i forbindelse med emissioner fra international luftfart (EUT L 129 af 30.4.2014, s. 1).

- (11) Om end Unionen ikke er medlem af ICAO, har den observatørstatus, hvilket giver Kommissionen mulighed for at deltage i visse drøftelser i de relevante ICAO-organer, herunder forsamlingen, til støtte for Unionens holdning.
- (12) Det er nødvendigt at vedtage Unionens holdning i god tid inden det næste møde i ICAO-forsamlingen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, som på Unionens vegne skal indtages angående det instrument, der skal udarbejdes i ICAO's organer og føre til, at der fra 2020 gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart, skal være i overensstemmelse med bilaget til denne afgørelse.

Holdningen tilkendes gives af medlemsstaterne, der handler i fællesskab i Unionens interesse, i ICAO's organer, idet medlemsstaterne i overensstemmelse med Unionens observatørstatus bistås af Kommissionen i drøftelser vedrørende den globale markedsbaserede foranstaltning.

Artikel 2

Kommissionen holder Rådets relevante organer fuldt ud orienteret om de igangværende drøftelser vedrørende den globale markedsbaserede foranstaltning. Med henblik på at fastholde sammenhængen i Unionens holdning og sikre korrekt anvendelse af betingelserne i bilaget sender Kommissionen gennem hele processen Rådets relevante organer forberedende dokumenter, hvori den nærmere holdning er anført, til behandling og godkendelse, såfremt dette måtte være nødvendigt som følge af udviklingen i ICAO's organer, navnlig under og efter 208. møde i ICAO-Rådet.

Under hensyntagen til udviklingen i ICAO uddyber Rådets relevante organer deres holdning yderligere, navnlig for så vidt angår den relevante EU-lovgivnings fremtid inden for ICAO's rammer.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. maj 2016.

På Rådets vegne
M.J. VAN RIJN
Formand