2025/2090

15.10.2025

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2025/2090

af 10. oktober 2025

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart til underretningen om uoverensstemmelser mellem EU-retten og anden udgave af »International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)«

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) Chicagokonventionen angående international civil luftfart (»Chicagokonventionen«), der regulerer den internationale luftfart, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.

(2) EU-medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer.

(3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 skal ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder.

(4) Den 21. partskonference under FN's rammekonvention om klimaændringer blev afsluttet i december 2015 med vedtagelsen af Parisaftalen. Parisaftalens mål er at holde stigningen i den globale gennemsnittemperatur et godt stykke under 2 °C sammenlignet med det førindustrielle niveau og at søge at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C sammenlignet med dette niveau. Alle økonomiske sektorer bør bidrage til at nå disse emissionsreduktioner, herunder den internationale luftfart.

(5) På ICAO's 39. generalforsamling i 2016 blev det besluttet at udvikle en global ordning for markedsbaserede foranstaltninger for at begrænse udledningen af drivhusgasser fra den internationale luftfart til 2020-niveauet. Unionens holdning i den forbindelse blev fastlagt ved Rådets afgørelse (EU) 2016/915 ([1]).

(6) ICAO-Rådet vedtog på det 10. møde inden for rammerne af den 214. mødeperiode første udgave af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV: internationale normer og anbefalet fremgangsmåde vedrørende miljøbeskyttelse — ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)).

(7) ICAO-Rådet vedtog inden for rammerne af den 228. mødeperiode ændring 1 til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, som følge af de ændringer, der blev foreslået af udvalget for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfart, og resultatet af CORSIA's regelmæssige revision i 2022. Den deraf følgende anden udgave af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV (»den anden udgave«), trådte i kraft den 1. januar 2024.

(8) Chicagokonventionens artikel 38 vedrører afvigelser fra internationale normer og forholdsregler. I henhold til nævnte artikel skal enhver kontraherende stat, der finder det umuligt i alle henseender at overholde en sådan international norm eller forholdsregel eller at bringe sine egne regler eller fremgangsmåder i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller forholdsregel efter ændring af sidstnævnte, eller som anser det for nødvendigt at vedtage bestemmelser eller fremgangsmåder, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, straks underrette ICAO om uoverensstemmelserne mellem dens egen praksis og den, der er fastsat i den internationale norm.

([1]) 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 (EUT L 153 af 10.6.2016, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Da der er visse uoverensstemmelser mellem EU-retten og den anden udgave bør der udarbejdes en EU-holdning til underretningen om uoverensstemmelser i henhold til Chicagokonventionens artikel 38.

(10) CORSIA gennemføres i EU-retten ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF ([2]). Den holdning, der skal indtages i ICAO til underretningen om uoverensstemmelser mellem nævnte direktiv og den første udgave af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, blev fastlagt ved Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 ([3]).

(11) I 2023 blev direktiv 2003/87/EF ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/958 ([4]). Et af målene med direktiv (EU) 2023/958 var at fortsætte gennemførelsen af CORSIA i Unionen.

(12) Unionens holdning til underretningen om uoverensstemmelser, jf. denne afgørelse, foreslås på nuværende tidspunkt, fordi de relevante EU-retsakter vedrørende gennemførelsen af CORSIA i Unionen er blevet vedtaget.

(13) I henhold til artikel 12 i direktiv 2003/87/EF skal Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der præciserer metoden til beregning af kompensationskrav for luftfartøjsoperatører. Kommissionen vedtog den 9. juli 2024 i overensstemmelse hermed gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879 ([5]).

(14) Som meddelt ICAO's sekretariat og anerkendt af sekretariatet berører de årlige CO_2-emissioner for alle statspar, som medlemsstaterne har indberettet til ICAO's sekretariat som værende omfattet af kompensationskrav, ikke beregningen af kompensationskrav og den mængde af godkendte enheder under CORSIA, der skal annulleres for at påvise overensstemmelse.

(15) I henhold til direktiv 2003/87/EF er godkendte enheder under CORSIA dem, der er fastlagt af ICAO-Rådet, forudsat at de stammer fra en stat, der gennemfører Parisaftalen og deltager i CORSIA. ICAO bør underrettes om denne uoverensstemmelse.

(16) I henhold til direktiv 2003/87/EF er følgende flyvninger ud over de flyvninger, der er anført i den anden udgave, også undtaget fra overvågningskravene: flyvninger baseret på visuelle flyveregler, flyvninger med henblik på videnskabelig forskning eller afprøvning af luftfartøjer og flyvninger som led i forpligtelser til offentlig tjeneste. ICAO bør underrettes om denne uoverensstemmelse.

(17) I henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 ([6]) skal luftfartøjsoperatører, der ikke er berettiget til at anvende emissionsestimeringsværktøjer, anvende metode A eller metode B som deres metoder til overvågning af brændstofforbruget. De skal anvende den samme metode til at indberette alle flyvninger, herunder flyvninger, der ikke er omfattet af kompensationskrav. ICAO bør underrettes om denne uoverensstemmelse.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 af 29. november 2018 om den holdning, som på Den Europæiske Unions vegne skal indtages i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår første udgave af »International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)« (EUT L 325 af 20.12.2018, s. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/958 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879 af 9. juli 2024 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for så vidt angår beregningen af kompensationskrav med henblik på CORSIA (EUT L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 af 19. december 2018 om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 (EUT L 334 af 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Medlemsstaterne bør indberette uoverensstemmelserne til ICAO senest to måneder efter denne afgørelses ikrafttræden og bør underrette Kommissionen herom.

(19) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO til den anden udgave, da den er bindende for medlemsstaterne i henhold til og inden for grænserne fastsat i Chicagokonventionens artikel 90. Den anden udgave kan også blive bindende for Unionen og dens medlemsstater i henhold til nogle af de eksisterende internationale lufttransportaftaler. Vedtagelsen af Unionens holdning til underretningen om uoverensstemmelser falder derfor ind under anvendelsesområdet for traktatens artikel 218, stk. 9.

(20) Unionens holdning bør fremføres af hver medlemsstat, som handler i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO til underretningen om uoverensstemmelser mellem EU-retten og den anden udgave af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV: International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) (»den anden udgave«), skal være følgende: Hver medlemsstat skal angive uoverensstemmelserne i ICAO's system »Electronic Filing of Differences System« i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i denne afgørelses artikel 2.

Artikel 2

1. Underretningen om uoverensstemmelser, jf. denne artikel, berører ikke andre underretninger fremsendt i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 for så vidt angår bestemmelserne i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

2. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 4.3.1 i kapitel 4 i den anden udgave, »emissionsenheder«, med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

»*[Medlemsstat] underretter ICAO om, at opfyldelse af kompensationskrav, som stammer fra emissioner fra flyvninger, der udføres af operatører med hjemsted i [medlemsstat], inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) eller fra flyvninger, der udføres fra EØS til og fra Schweiz eller Det Forenede Kongerige, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF* [1] *sikres ved returnering af kvoter i henhold til den regionale EU ETS-ordning, som også finder anvendelse på sådanne flyvninger.*

Deltagelse i de regionale ordninger forpligter operatører fra [medlemsstat] til at tage højde for disse emissioner.

Opfyldelse af kompensationskrav er derved sket i enhedsannullationsfasen, jf. kapitel 4 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV. Operatører, der administreres af [medlemsstat], anses for at opfylde CORSIA-kompensationskravene efter indgivelse af en verificeret rapport om annullering af emissionsenheder. Denne rapport skal påvise annullering af tilstrækkelige CORSIA-enheder med undtagelse af flyvninger mellem EØS-stater og flyvninger mellem EØS-stater og Det Forenede Kongerige eller Schweiz.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).«

Denne uoverensstemmelse skal mærkes som en kategori A-uoverensstemmelse, »Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde«, og som en »betydelig uoverensstemmelse« i EFOD.

3. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 4.2.1 i kapitel 4 i den anden udgave, »emissionsenheder«, med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

»*I overensstemmelse med artikel 11a i direktiv 2003/87/EF underretter [medlemsstat] ICAO om, at ud over kriterierne i ICAO-dokumentet med titlen »CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria« skal følgende betingelser være opfyldt, for at enheder kan anses for at opfylde CORSIA for operatører, der administreres af [medlemsstat].*

a) *Enhederne skal stamme fra en stat, der er part i Parisaftalen på brugstidspunktet.*

b) *Enhederne skal stamme fra en stat, der deltager i CORSIA-kompensation.*«

Denne uoverensstemmelse skal mærkes som en kategori A-uoverensstemmelse, »Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde«, og som en »betydelig uoverensstemmelse« i EFOD.

4. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 2.1.1 i kapitel 2 i den anden udgave, »Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige CO_2-emissioner«, med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

»*I overensstemmelse med bilag I til direktiv 2003/87/EF underretter [medlemsstat] ICAO om, at ud over de undtagelser, der er fastsat i punkt 2.1.1 og 2.1.3 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, finder normerne og de anbefalede fremgangsmåder i dette kapitel ikke anvendelse på følgende flyvninger, der afgår fra eller ankommer til EØS:*

a) *flyvninger udelukkende baseret på visuelle flyveregler som defineret i bilag 2 til Chicagokonventionen*

b) *flyvninger, der udføres udelukkende som led i videnskabelig forskning eller med det formål at kontrollere, afprøve eller certificere et luftfartøj eller udstyr, uanset om dette er luftbårent eller jordbaseret*

c) *flyvninger, der udføres inden for rammerne af forpligtelse til offentlig tjeneste pålagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008* ([1]).

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).«

Denne uoverensstemmelse skal mærkes som en kategori C-uoverensstemmelse, »Delvist gennemført«, og ikke som en »betydelig uoverensstemmelse« i EFOD.

5. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 og 2.2.1.3.6 i kapitel 2 i den anden udgave, »Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige CO_2-emissioner«, med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

»*I overensstemmelse med artikel 55, stk. 1, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066* ([2]) *betragtes luftfartøjsoperatører, der udfører færre end 243 flyvninger pr. periode i tre på hinanden følgende firemånedersperioder, og luftfartøjsoperatører, som udfører flyvninger, hvor de samlede udledninger er lavere end 25 000 ton CO_2 pr. år, som luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder. [Medlemsstat] underretter ICAO om, at luftfartøjsoperatører, der overskrider tærsklen for luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder, skal anvende metode A eller metode B som metode til overvågning af brændstofforbruget.*

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 af 19. december 2018 om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 (EUT L 334 af 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).«

»*I overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 underretter [medlemsstat] ICAO om, at luftfartøjsoperatører skal anvende den valgte metode til overvågning af brændstofforbruget for alle deres indberettede flyvninger, herunder for internationale flyvninger, der ikke er omfattet af kompensationskrav.*«

»*I overensstemmelse med direktiv 2003/87/EF underretter [medlemsstat] ICAO om, at luftfartøjsoperatører, der opfylder kravene i punkt 2.1.1 og 2.1.3 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, efter den 1. januar 2021 for første gang uden at blive kvalificeret som nytilkomne, og som ikke er luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder, direkte skal anvende en metode til overvågning af brændstofforbruget.*«

Denne uoverensstemmelse skal mærkes som en kategori A-uoverensstemmelse, »Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde«, og ikke som en »betydelig uoverensstemmelse« i EFOD.

6. Hver medlemsstat indberetter uoverensstemmelserne i denne artikel senest to måneder efter denne afgørelses ikrafttræden og underretter Kommissionen herom.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Luxembourg, den 10. oktober 2025.

På Rådets vegne

S. LOSE

Formand