Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/2090

15.10.2025

NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2025/2090,

annettu 10 päivänä lokakuuta 2025,

Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta unionin oikeuden ja kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän (CORSIA) ympäristönsuojelua koskevien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen toisen painoksen välisistä eroavuuksista ilmoittamiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

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

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva Chicagon yleissopimus, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', jolla säännellään kansainvälistä lentoliikennettä, tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).

(2) Unionin jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä.

(3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvoston on määrä hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.

(4) Yhdistyneiden kansakuntien ilmastosopimuksen osapuolten 21. konferenssi päättyi joulukuussa 2015 Pariisin sopimuksen hyväksymiseen. Pariisin sopimuksen tavoitteena on rajoittaa maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahteen celsiusasteeseen suhteessa esiteolliseen aikaan ja pyrkiä toimiin lämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 celsiusasteeseen suhteessa esiteolliseen aikaan. Kaikkien talouden alojen, kansainvälinen lentoliikenne mukaan luettuna, olisi osallistuttava kyseisten päästövähennysten saavuttamiseen.

(5) Vuonna 2016 pidetyssä ICAOn 39. yleiskokouksessa päätettiin kehittää kansainvälinen päästöhyvitysjärjestelmä kansainvälisen lentoliikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamiseksi vuoden 2020 tasolle. Unionin tätä koskeva kanta vahvistettiin neuvoston päätöksellä (EU) 2016/915 ([1]).

(6) ICAOn neuvosto hyväksyi 214. istuntonsa 10. kokouksessa Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ensimmäisen painoksen: "Ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)".

(7) ICAOn neuvosto hyväksyi 228. istunnossaan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV muutoksen 1, joka perustuu ilmailun ympäristönsuojelukomitean ehdottamiin muutoksiin ja CORSIA-järjestelmän vuoden 2022 määräaikaisarvioinnin tuloksiin. Tämän seurauksena julkaistiin Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV toinen painos, jäljempänä 'toinen painos', joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024.

(8) Yleissopimuksen 38 artiklassa käsitellään poikkeamista kansainvälisistä standardeista ja menettelytavoista. Kyseisen artiklan mukaisesti sopimusvaltion, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa tai saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi viimeksi mainitun tultua muutetuksi taikka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätyistä eroavien määräysten tai menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan ICAOlle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menetelmänsä eroavuuksista.

([1]) Neuvoston päätös (EU) 2016/915, annettu 30 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ICAOn 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Unionin kanta Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaiseen eroavuuksista ilmoittamiseen olisi vahvistettava, koska unionin oikeuden ja toisen painoksen välillä on tiettyjä eroavuuksia.

(10) CORSIA-järjestelmä on saatettu osaksi unionin oikeutta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY ([2]). ICAOssa otettava kanta kyseisen direktiivin ja Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ensimmäisen painoksen välisistä eroavuuksista ilmoittamiseen vahvistettiin neuvoston päätöksellä (EU) 2018/2027 ([3]).

(11) Direktiiviä 2003/87/EY muutettiin vuonna 2023 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2023/958 ([4]). Yksi direktiivin (EU) 2023/958 tavoitteista oli jatkaa CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanoa unionissa.

(12) Tässä päätöksessä esitettyä unionin kantaa eroavuuksista ilmoittamiseen ehdotetaan tässä vaiheessa, koska asiaankuuluvat unionin säädökset CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanosta unionissa on hyväksytty.

(13) Direktiivin 2003/87/EY 12 artiklassa säädetään, että komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään menetelmä ilma-alusten käyttäjien päästöhyvitysvaatimusten laskemiseksi. Näin ollen komissio hyväksyi 9 päivänä heinäkuuta 2024 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1879 ([5]).

(14) ICAOn sihteeristölle on ilmoitettu ja sihteeristö on pannut merkille, että niiden valtioparien, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ICAOn sihteeristölle päästöhyvitysvaatimusten piiriin kuuluviksi, vuotuiset hiilidioksidipäästöt eivät vaikuta päästöhyvitysvaatimusten laskentaan eivätkä niiden CORSIA-järjestelmän päästöyksiköiden määrään, jotka on mitätöitävä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi.

(15) Direktiivin 2003/87/EY nojalla ICAOn neuvosto määrittää CORSIA-järjestelmään hyväksyttävät yksiköt, jos ne ovat peräisin Pariisin sopimuksen täytäntöönpanovaltiosta ja osallistuvat CORSIA-järjestelmään. Kyseisestä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(16) Direktiivin 2003/87/EY nojalla seuraavat lennot on vapautettu tarkkailuvaatimuksista toisessa painoksessa määriteltyjen lentojen lisäksi: näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti suoritettavat lennot, tieteellistä tutkimusta tai ilma-alusten testausta varten suoritetut lennot sekä julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa suoritettavat lennot. Kyseisestä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(17) Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 ([6]) nojalla ilma-alusten käyttäjien, jotka eivät voi käyttää päästöjen arviointivälineitä, on käytettävä polttoaineen käytön tarkkailumenetelmänään menetelmää A tai menetelmää B. Niiden on käytettävä samaa menetelmää kaikista lennoista raportoimiseen, mukaan lukien lennot, joihin ei sovelleta päästöhyvitysvaatimuksia. Kyseisestä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) Neuvoston päätös (EU) 2018/2027, annettu 29 päivänä marraskuuta 2018, kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ensimmäiseen painokseen ympäristönsuojelua koskevista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA) (EUVL L 325, 20.12.2018, s. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/958, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/1879, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2024, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY soveltamissäännöistä päästöhyvitysvaatimusten laskemiseksi CORSIA-järjestelmää varten (EUVL L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/2066, annettu 19 päivänä joulukuuta 2018, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY tarkoitetusta kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista sekä komission asetuksen (EU) N:o 601/2012 muuttamisesta (EUVL L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava ICAOlle eroavuuksista viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän päätöksen voimaantulosta ja niiden olisi ilmoitettava komissiolle vastaavasti.

(19) On aiheellista vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta ICAOssa toiseen painokseen, koska toinen painos sitoo jäsenvaltioita Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan nojalla ja siinä säädetyissä rajoissa. Toisen painoksen on myös määrä muuttua unionia ja sen jäsenvaltioita sitovaksi joidenkin voimassa olevien kansainvälisten lentoliikennesopimusten mukaisesti. Sen vuoksi eroavuuksista ilmoittamista koskevan unionin kannan hyväksyminen kuuluu perussopimuksen 218 artiklan 9 kohdan soveltamisalaan.

(20) Kukin jäsenvaltio esittää unionin kannan toimien unionin edun mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

ICAOssa unionin oikeuden ja Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV toisen painoksen: ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA), jäljempänä 'toinen painos' välisistä eroavuuksista ilmoittamiseen unionin puolesta otettava kanta on, että kukin jäsenvaltio ilmoittaa ICAOn sähköisen EFOD-ilmoitusjärjestelmän kautta eroavuuksista tämän päätöksen 2 artiklassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

2 artikla

1. Tässä artiklassa vahvistettu eroavaisuuksista ilmoittaminen ei vaikuta Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti tehtäviin Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV määräyksiä koskeviin muihin ilmoituksiin.

2. Eroavuus, joka liittyy toisen painoksen luvun 4 kohtaan 4.3.1 (Päästöyksiköt) ja joka on seuraavanlainen:

"[Jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että sellaisista [jäsenvaltioon] sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien liikennöimistä lennoista, jotka lennetään Euroopan talousalueella (ETA) tai ETA:n ja Sveitsin tai Yhdistyneen kuningaskunnan välillä, aiheutuvia päästöjä koskevien päästöhyvitysvaatimusten täyttäminen on varmistettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY [1] *mukaisesti palauttamalla päästöoikeudet myös tällaisiin lentoihin sovellettavan EU:n alueellisen päästökauppajärjestelmän nojalla.*

Osallistuminen alueellisiin järjestelmiin velvoittaa [jäsenvaltion] ilma-alusten käyttäjät ottamaan huomioon kyseiset päästöt.

Päästöhyvitysvaatimukset täytetään siten yksiköiden peruuttamisvaiheessa, joka on esitetty Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvussa 4. [Jäsenvaltion] hallinnoimien ilma-alusten käyttäjien katsotaan täyttävän CORSIA-järjestelmän mukaiset päästöhyvitysvaatimukset, kun ne ovat toimittaneet todennetun päästöyksiköiden mitätöinti-ilmoituksen. Kyseisessä ilmoituksessa on osoitettava, että riittävä määrä CORSIA-järjestelmän päästöyksiköitä on mitätöity, lukuun ottamatta ETA-valtioiden välisiä lentoja sekä ETA-valtioiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan tai Sveitsin välisiä lentoja.

[1] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj)."

Kyseinen eroavuus merkitään EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli "tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa" sekä "merkittäväksi eroavuudeksi".

3. Eroavuus, joka liittyy toisen painoksen luvun 4 kohtaan 4.2.1 (Päästöyksiköt) ja joka on seuraavanlainen:

"Direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ICAOn asiakirjaan "CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria" sisällytettyjen kriteerien lisäksi seuraavien edellytysten on täytyttävä, jotta yksiköt voidaan katsoa hyväksyttäviksi CORSIA-järjestelmän vaatimusten täyttämiseen [jäsenvaltion] hallinnoimien ilma-alusten käyttäjien osalta:

a) *yksiköiden on oltava peräisin valtiosta, joka on käyttöhetkellä Pariisin sopimuksen osapuoli.*

b) *yksiköiden on oltava peräisin valtiosta, joka osallistuu CORSIA-päästöhyvitysjärjestelmään."*

Kyseinen eroavuus merkitään EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” sekä ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

4. Eroavuus, joka liittyy toisen painoksen luvun 2 kohtaan 2.1.1 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”Direktiivin 2003/87/EY liitteen I mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohdissa 2.1.1 ja 2.1.3 vahvistettujen poikkeusten lisäksi tämän luvun standardeja ja suositeltuja menettelytapoja ei sovelleta seuraaviin ETA:sta lähteviin tai sinne saapuviin lentoihin:

a) *lennot, jotka suoritetaan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 2 määriteltyjen näkölentosääntöjen mukaisesti;*

b) *yksinomaan tieteellistä tutkimusta varten tai ilma-alusten, ilma-alusten laitteiden tai maalaitteiden tarkastamista, testaamista tai hyväksyntää varten suoritetut lennot;*

c) *lennot, jotka suoritetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008* ([1]) *mukaisesti asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa.*

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).”

Kyseinen eroavuus merkitään EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan C eli ”pantu täytäntöön osittain” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

5. Eroavuus, joka liittyy toisen painoksen luvun 2 kohtiin 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 ja 2.2.1.3.6 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”*Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066* ([2]) *55 artiklan 1 kohdan mukaan vähäisten päästöjen aiheuttajina pidetään alle 243 lentoa kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana suorittavia ilma-alusten käyttäjiä sekä sellaisia ilma-alusten käyttäjiä, joiden suorittamien lentojen vuosittaiset yhteispäästöt ovat alle 25 000 tonnia hiilidioksidia vuodessa. [Jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjien, jotka ylittävät vähäisten päästöjen aiheuttajille asetetut raja-arvot, on käytettävä polttoaineen käytön tarkkailumenetelmänään menetelmää A tai menetelmää B.*

([2]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/2066, annettu 19 päivänä joulukuuta 2018, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY tarkoitetusta kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista sekä komission asetuksen (EU) N:o 601/2012 muuttamisesta (EUVL L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).”

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjien on käytettävä valittua polttoaineen käytön tarkkailumenetelmää kaikkien raportoitujen lentojensa osalta, myös sellaisten kansainvälisten lentojen osalta, joihin ei sovelleta päästöhyvitysvaatimuksia.”

”Direktiivin 2003/87/EY mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjien, jotka täyttävät Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohtien 2.1.1 ja 2.1.3 vaatimukset 1 päivän tammikuuta 2021 jälkeen ensimmäistä kertaa ilman, että ne katsotaan uusiksi osallistujiksi, ja jotka eivät ole vähäisten päästöjen aiheuttajia, on käytettävä suoraan polttoaineen käytön tarkkailumenetelmää.”

Kyseinen eroavuus merkitään EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

6. Kunkin jäsenvaltion on ilmoitettava tässä artiklassa mainituista eroavuuksista viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän päätöksen voimaantulosta ja ilmoitettava asiasta komissiolle.

3 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Luxemburgissa 10 päivänä lokakuuta 2025.

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

S. LOSE