Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/2090

15.10.2025

BESLUIT (EU) 2025/2090 VAN DE RAAD

van 10 oktober 2025

inzake het namens de Europese Unie in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in te nemen standpunt met betrekking tot de kennisgeving van verschillen tussen het recht van de Unie en de tweede editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart ("Corsia")

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (het "Verdrag van Chicago"), dat het internationale luchtvervoer regelt, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organization — ICAO) opgericht.

(2) De lidstaten van de Unie zijn partijen bij dat Verdrag van Chicago en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO.

(3) Op grond van artikel 54 van het Verdrag van Chicago moet de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken (Standards and Recommended Practices) vaststellen.

(4) De 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag inzake klimaatverandering van de Verenigde Naties in december 2015 werd afgesloten met de vaststelling van de Overeenkomst van Parijs. Het doel van de Overeenkomst van Parijs is de gemiddelde wereldwijde temperatuurstijging te beperken tot beduidend minder dan 2 °C boven het pre-industriële tijdperk, en te streven naar een maximale stijging van 1,5 °C boven die niveau's. Alle bedrijfstakken van de economie moeten bijdragen tot die emissiebeperking, inclusief de internationale luchtvaart.

(5) In 2016 is op de 39e algemene vergadering van de ICAO besloten een wereldwijd marktgebaseerde metingsregeling te ontwikkelen om de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart te beperken tot het niveau van 2020. Het standpunt van de Unie hierover is vastgesteld in Besluit (EU) 2016/915 van de Raad ([1]).

(6) Op de 10e vergadering van zijn 214e zitting heeft de ICAO-raad de eerste editie van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago goedgekeurd: de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation — "Corsia").

(7) Tijdens zijn 228e zitting heeft de ICAO-Raad amendement 1 van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago aangenomen, naar aanleiding van door het Comité voor milieubescherming in de luchtvaart voorgestelde wijzigingen en uit de resultaten van de in 2022 uitgevoerde periodieke evaluatie van Corsia. De resulterende tweede editie van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago (de "tweede editie") is op 1 januari 2024 van toepassing geworden.

(8) Artikel 38 van het verdrag heeft betrekking op afwijkingen van de internationale normen en aanbevolen praktijken. Overeenkomstig dat artikel moet elke verdragsluitende staat die vindt dat het in de praktijk niet mogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure of om haar eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure na de wijziging daarvan, of die het nodig vindt om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijken en die welke bij de internationale norm zijn vastgesteld.

([1]) Besluit (EU) 2016/915 van de Raad van 30 mei 2016 inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen over een internationaal instrument dat moet worden opgesteld binnen de organen van de ICAO en dat tot doel heeft vanaf 2020 één wereldwijde marktgebaseerde maatregel toe te passen om de emissies van de internationale luchtvaart aan te pakken (PB L 153 van 10.6.2016, blz. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Aangezien er bepaalde verschillen zijn tussen het recht van de Unie en de tweede editie, moet een standpunt van de Unie worden vastgesteld met betrekking tot de kennisgeving van verschillen op grond van artikel 38 van het Verdrag van Chicago.

(10) Corsia is in het recht van de Unie uitgevoerd door middel van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ([2]). Het standpunt dat binnen de ICAO moet worden ingenomen met betrekking tot de kennisgeving van verschillen tussen die richtlijn en de eerste editie van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago, is vastgesteld bij Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad ([3]).

(11) In 2023 is Richtlijn 2003/87/EG gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad ([4]). Een van de doelstellingen van Richtlijn (EU) 2023/958 was de uitvoering van Corsia in de Unie na te streven.

(12) Het standpunt van de Unie met betrekking tot de in dit besluit bepaalde kennisgeving van verschillen wordt in dit stadium voorgesteld omdat de relevante rechtshandelingen van de Unie met betrekking tot de uitvoering van Corsia in de Unie is goedgekeurd.

(13) Artikel 12 van Richtlijn 2003/87/EG voorziet in de vaststelling door de Commissie van uitvoeringshandelingen tot nadere bepaling van de methode voor de berekening van compensatievereisten voor luchtvaartuigexploitanten. Dienovereenkomstig heeft de Comissie op 9 juli 2024 Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879 ([5]) vastgesteld.

(14) Zoals meegedeeld aan en erkend door het ICAO-secretariaat, doen de jaarlijkse aan compensatievereisten onderworpen CO_2-emissies voor alle landenparen, die door de lidstaten aan het ICAO-secretariaat worden gerapporteerd, geen afbreuk aan de berekening van de compensatievereisten en de hoeveelheid voor Corsia in aanmerking komende eenheden die moeten worden geannuleerd om de naleving aan te tonen.

(15) Op grond van Richtlijn 2003/87/EG worden de voor Corsia in aanmerking komende eenheden bepaald door de ICAO-Raad, voor zover zij afkomstig zijn uit een staat die de Overeenkomst van Parijs toepast en aan Corsia deelneemt. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dat verschil.

(16) Op grond van Richtlijn 2003/87/EG zijn naast de tweede editie gespecificeerde vluchten ook de volgende vluchten vrijgesteld van de monitoringvoorschriften: vluchten die in het kader van zichtvliegvoorschriften worden uitgevoerd, vluchten die in het kader van wetenschappelijk onderzoek worden uitgevoerd of voor het testen van luchtvaartuigen en vluchten die in het kader van openbaredienstverplichtingen worden uitgevoerd. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dat verschil.

(17) Op grond van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie ([6]) moeten luchtvaartuigexploitanten die niet in aanmerking komen voor emissieschattingsinstrumenten, methode A of methode B gebruiken als methode voor de monitoring van het brandstofverbruik. Zij moeten dezelfde methoden gebruiken voor de rapportering van alle vluchten, met inbegrip van vluchten waarvoor geen compensatievereisten gelden. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dat verschil.

([2]) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad van 29 november 2018 inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, met betrekking tot de eerste editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) (PB L 325 van 20.12.2018, blz. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling van de Unie voor de hele economie en de passende toepassing van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879 van de Commissie van 9 juli 2024 tot vaststelling van bepalingen ter uitvoering van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de berekening van compensatievereisten ten behoeve van Corsia (PB L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie van 19 december 2018 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 601/2012 van de Commissie (PB L 334 van 31.12.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) De lidstaten moeten de ICAO uiterlijk twee maanden na de inwerkingtreding van dit besluit van de verschillen in kennis stellen en de Commissie dienovereenkomstig in te lichten.

(19) Het is passend het namens de Unie in de ICAO in te nemen standpunt te bepalen, aangezien de tweede editie, op grond van en binnen de grenzen van artikel 90 van het Verdrag van Chicago bindend is voor de lidstaten. De tweede editie wordt ook bindend voor de Unie en haar lidstaten uit hoofde van enkele van de bestaande internationale luchtvervoersovereenkomsten. De vaststelling van een standpunt van de Unie met betrekking tot de kennisgeving van verschillen valt derhalve binnen de werkingssfeer van artikel 218, lid 9, van het Verdrag.

(20) Het standpunt van de Unie moet tot uiting worden gebracht door elke lidstaat, handelend in het belang van de Unie,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie in de ICAO moet worden ingenomen met betrekking tot de kennisgeving van verschillen tussen het recht van de Unie en de tweede edititie van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago, de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart ("Corsia") (de "tweede editie") is het volgende: elke lidstaat meldt de verschillen in het elektronische systeem voor de indiening van verschillen (Electronic Filing of Differences System — EFOD) van de ICAO, overeenkomstig de voorwaarden in artikel 2 van dit besluit.

Artikel 2

1. De in dit artikel bepaalde kennisgeving van verschillen doet geen afbreuk aan andere kennisgevingen die werden ingediend op grond van artikel 38 van het Verdrag van Chicago in verband met de bepalingen van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago.

2. Een verschil met betrekking tot punt 4.3.1 van hoofdstuk 4 van de tweede editie "Emissions Units", met de volgende verschildetails:

"*[Lidstaat] stelt de ICAO ervan in kennis dat de naleving van de compensatievereisten die voortvloeien uit emissies van vluchten die door in [lidstaat] gevestigde exploitanten worden uitgevoerd binnen de Europese Economische Ruimte (EER) of tussen de EER en Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad* [1] *wordt gewaarborgd door de inlevering van emissierechten in het kader van de regionale EU-ETS-regeling die ook op dergelijke vluchten van toepassing zijn.*

In het kader van hun deelname aan de regionale regelingen zijn exploitanten uit [lidstaat] verplicht om die emissies aan te pakken.

Aan de compensatievereisten wordt voldaan in de fase van annulering van eenheden, zoals beschreven in hoofdstuk 4 van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago. Exploitanten die door [lidstaat] worden beheerd, worden geacht aan de compensatievereisten van Corsia te voldoen na de indiening van een geverifieerd verslag over de annulering van emissie-eenheden. Dat verslag toont aan dat er voldoende Corsia eenheden zijn geannuleerd, met uitzondering van vluchten tussen EER-staten en vluchten tussen EER-staten en het Verenigd Koninkrijk of Zwitserland.

[1] Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB EU L 275 van 25.10.2003, blz. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).".

Dat verschil wordt in EFOD aangeduid als een verschil van categorie A, "Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk", en als een "Significant verschil".

3. Een verschil met betrekking tot punt 4.2.1 van hoofdstuk 4 "Emissions Units", met de volgende verschildetails:

"*Overeenkomstig artikel 11 bis van Richtlijn 2003/87/EG stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat eenheden, behalve aan de criteria die zijn opgenomen in het ICAO-document "Corsia Emissions Unit Eligibility Criteria", ook aan de volgende voorwaarden moeten voldoen om in aanmerking te komen voor naleving van Corsia, voor exploitanten die door [lidstaat] worden beheerd:*

a) *de eenheden moeten afkomstig zijn van een land dat op het moment dat de eenheden worden gebruikt, partij is bij de Overeenkomst van Parijs.*

b) *de eenheden moeten afkomstig zijn van een land dat deelneemt aan Corsia-compensatie.*".

Dat verschil wordt in EFOD aangeduid als een verschil van categorie A, "Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk", en als een "Significant verschil".

4. Een verschil met betrekking tot punt 2.1.1 van hoofdstuk 2 van de tweede editie, "Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions", met de volgende verschildetails:

"*Overeenkomstig bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat, naast de vrijstellingen die zijn vastgesteld in de punten 2.1.1 en 2.1.3 van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago, de normen en aanbevolen praktijken in dit hoofdstuk niet van toepassing zijn op de volgende vluchten die vertrekken uit of aankomen in de EER:*

a) *vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd volgens zichtvliegvoorschriften, zoals gedefinieerd in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago;*

b) *vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel wetenschappelijk onderzoek of het controleren, testen of certificeren van luchtvaartuigen of van grond- of boordapparatuur;*

c) *vluchten die worden uitgevoerd in het kader van openbaredienstverplichtingen die zijn opgelegd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad* ([1]).

([1]) Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB EU L 293 van 31.10.2008, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).".

Dat verschil wordt in EFOD aangeduid als een verschil van categorie C, "Gedeeltelijk geïmplementeerd", en niet als een "Significant verschil".

5. Een verschil met betrekking tot de punten 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 en 2.2.1.3.6 van hoofdstuk 2 van de tweede editie, "Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions":

"*Overeenkomstig artikel 55, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie* ([2]) *worden luchtvaartuigexploitanten die in de loop van drie opeenvolgende perioden van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren en luchtvaartuigexploitanten waarvan de vluchten resulteren in een totale uitstoot van minder dan 25 000 ton CO_2 per jaar, als kleine emittenten aangemerkt. [Lidstaat] stelt de ICAO ervan in kennis dat luchtvaartuigexploitanten boven de drempel van kleine emittenten methode A of methode B gebruiken als methode voor de monitoring van het brandstofverbruik.*

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie van 19 december 2018 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 601/2012 van de Commissie (PB EU L 334 van 31.12.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).".

"*Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat luchtvaartuigexploitanten de geselecteerde methode voor de monitoring van het brandstofverbruik moeten gebruiken voor al hun gerapporteerde vluchten, ook voor internationale vluchten waarvoor geen compensatievereisten gelden.*".

"*Overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat luchtvaartuigexploitanten die na 1 januari 2021 voor het eerst voldoen aan de eisen van de punten 2.1.1 en 2.1.3 van bijlage 16, band IV, bij het Verdrag van Chicago, die niet in aanmerking komen voor de status van nieuwkomer en die geen kleine emittenten zijn, rechtstreeks een methode voor de monitoring van het brandstofverbruik moeten gebruiken.*".

Dit verschil wordt in EFOD aangeduid als een verschil van categorie A, "Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk", en niet als een "Significant verschil".

6. Elke lidstaat meldt de in dit artikel bedoelde verschillen uiterlijk twee maanden na de inwerkingtreding van dit besluit en stelt de Commissie daarvan in kennis.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking op de datum van de vaststelling ervan.

Gedaan te Luxemburg, 10 oktober 2025.

Voor de Raad

De voorzitter

S. LOSE