2025/2090
15.10.2025

# RÅDETS BESLUT (EU) 2025/2090

**av den 10 oktober 2025**

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller anmälan av avvikelser mellan unionsrätten och den andra utgåvan av internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia)**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) som reglerar internationell luftfart, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (*Icao*).

(2) Unionens medlemsstater är avtalsslutande stater i Chicagokonventionen och medlemmar av Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.

(3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen ska Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder.

(4) Den 21:a partskonferensen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar avslutades i december 2015 genom antagandet av Parisavtalet. Parisavtalets syfte är att begränsa ökningen av den globala medeltemperaturen till väl under 2 °C över förindustriell nivå och att göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över dessa nivåer. Alla ekonomiska sektorer bör bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar, även internationell luftfart.

(5) Icaos 39:e generalförsamling beslutade år 2016 att utarbeta ett globalt marknadsbaserat åtgärdssystem för att begränsa utsläpp av växthusgaser från internationell luftfart till 2020 års nivåer. Unionens ståndpunkt i frågan fastställdes genom rådets beslut (EU) 2016/915 ([1]).

(6) Vid det tionde mötet under dess 214:e session antog Icao-rådet den första utgåvan av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen: Internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia).

(7) Vid sin 228:e session antog Icao-rådet ändring 1 av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, till följd av ändringar som föreslagits av kommittén för miljöskydd inom luftfarten och resultatet av den regelbundna översynen av Corsia 2022. Den resulterande andra utgåvan av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen (*den andra utgåvan*) trädde i kraft den 1 januari 2024.

(8) Artikel 38 i Chicagokonventionen behandlar avvikelser från internationella standarder och förfaranden. I enlighet med den artikeln ska varje avtalsslutande stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller internationellt förfarande, eller att se till att dess egna lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med någon internationell standard eller internationellt förfarande, efter ändring av den eller det senare, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från de som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.

([1]) Rådets beslut (EU) 2016/915 av den 30 maj 2016 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar med avseende på ett internationellt instrument som ska utarbetas inom Icao-organen och som är avsett att leda till genomförande från och med 2020 av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart (EUT L 153, 10.6.2016, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Eftersom det finns vissa avvikelser mellan unionsrätten och den andra utgåvan, bör en unionens ståndpunkt vad gäller anmälan av avvikelser enligt artikel 38 i Chicagokonventionen fastställas.

(10) Corsia genomförs i unionsrätten genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG ([2]). Den ståndpunkt som ska intas i Icao vad gäller anmälan av avvikelser från det direktivet och den första utgåvan av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen fastställdes genom rådets beslut (EU) 2018/2027 ([3]).

(11) År 2023 ändrades direktiv 2003/87/EG genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 ([4]). Ett av syftena med direktiv (EU) 2023/958 var att fortsätta genomförandet av Corsia i unionen.

(12) Unionens ståndpunkt vad gäller meddelandet av avvikelser, som fastställs i detta beslut, läggs fram i detta skede, eftersom den de relevanta unionsrättsakterna om genomförandet av Corsia i unionen har antagits.

(13) Enligt artikel 12 i direktiv 2003/87/EG ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa metoden för beräkningen av kompensationskrav för luftfartygsoperatörer. I enlighet därmed antog kommissionen en 9 juli 2024 antog genomförandeförordning (EU) 2024/1879 ([5])

(14) Såsom meddelats Icaos sekretariat, och erkänts av sekretariatet, påverkar de årliga koldioxidutsläppen för alla par av stater som enligt medlemsstaternas rapporter till Icaos sekretariat omfattas av kompensationskrav inte beräkningen av kompensationskrav och mängden godtagbara Corsia-enheter som ska annulleras för att visa att kraven är uppfyllda.

(15) Enligt direktiv 2003/87/EG är godtagbara Corsia-enheter sådana som fastställts av Icao-rådet, förutsatt att de härrör från en stat som genomför Parisavtalet och deltar i Corsia. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(16) Utöver de flygningar som anges i den andra utgåvan, enligt direktiv 2003/87/EG, är även följande flygningar undantagna från övervakningskrav: flygningar som utförs enligt visuellflygregler, flygningar som utförs för vetenskaplig forskning och testning av luftfartyg samt flygningar som utförs inom ramen för allmän trafikplikt. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(17) Enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ([6]) ska luftfartygsoperatörer som inte har rätt att använda verktyg för att uppskatta sina utsläpp använda metod A eller metod B som sin metod för att övervaka bränsleförbrukningen. De ska använda samma metoder för att rapportera alla flygningar, inklusive flygningar som inte omfattas av kompensationskrav. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

([2]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) Rådets beslut (EU) 2018/2027 av den 29 november 2018 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (EUT L 325, 20.12.2018, s. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd (EUT L 130 16.5.2023, s. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/1879 av den 9 juli 2024 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller beräkning av kompensationskrav enligt Corsia (EUT L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Medlemsstaterna bör underrätta Icao om avvikelserna senast två månader efter det att detta beslut har trätt i kraft och bör informera kommissionen om detta.

(19) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao bör fastställas, eftersom den andra utgåvan är bindande för medlemsstaterna enligt och inom de gränser som anges i artikel 90 i Chicagokonventionen. Den andra utgåvan ska också bli bindande för unionen och dess medlemsstater inom ramen för vissa av de befintliga internationella luftfartsavtalen. Antagandet av unionens ståndpunkt vad gäller anmälan av avvikelser omfattas därför av tillämpningsområdet för artikel 218.9 ifördraget.

(20) Unionens ståndpunkt bör uttryckas av alla medlemsstater, som agerar i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao vad gäller den anmälan av avvikelser mellan unionsrätten och den andra utgåvan av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen: Internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (*den andra utgåvan*) ska vara följande: Varje medlemsstat ska registrera avvikelserna i Icaos system för elektronisk registrering av avvikelser i enlighet med de villkor som anges i artikel 2 i detta beslut.

*Artikel 2*

1. Den anmälan av avvikelser som fastställs i denna artikel påverkar inte andra meddelanden som inlämnats enligt artikel 38 i Chicagokonventionen vad gäller bestämmelserna i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

2. En avvikelse som rör kapitel 4 punkt 4.3.1 i den andra utgåvan ”Utsläppsenheter”, med följande information om avvikelser:

*”[Medlemsstat] meddelar Icao att efterlevnad av de kompensationskrav som följer av utsläpp från flygningar som operatörer baserade i [medlemsstat] utför inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller från EES till och från Schweiz eller Förenade kungariket säkerställs, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG* [1]*, genom överlämnande av utsläppsrätter enligt EU:s regionala utsläppshandelssystem som också gäller för sådana flygningar.*

*Verksamhetsutövare från [medlemsstat] som deltar i de regionala systemen är skyldiga att ta itu med dessa utsläpp.*

*Efterlevnad av kompensationskraven iakttas därmed under den fas för annullering av enheter som beskrivs i kapitel 4 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen. Verksamhetsutövare som administreras av [medlemsstat] anses uppfylla kompensationskraven enligt Corsia efter inlämning av en verifierad rapport om annullering av utsläppsenheter. Den rapporten ska visa att tillräckligt många Corsia-enheter har annullerats, med undantag för flygningar mellan EES-stater och flygningar mellan EES-stater och Förenade kungariket eller Schweiz.*

[1] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).”

Den avvikelsen ska registreras som en avvikelse i kategori A, ”strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod” och som en ”betydande avvikelse” i systemet för elektronisk registrering av avvikelser.

3. En avvikelse som rör kapitel 4 punkt 4.2.1 i den andra utgåvan ”Utsläppsenheter”, med följande information om avvikelser:

*”I enlighet med artikel 11a i direktiv 2003/87/EG meddelar [medlemsstat] Icao att utöver de kriterier som ingår i Icao-dokumentet ’CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria’ måste följande villkor vara uppfyllda för att verksamhetsutövare som administreras av [medlemsstat] ska få använda enheter för att fullgöra sina skyldigheter inom ramen för Corsia:*

a) *Enheterna måste härröra från en stat som är part i Parisavtalet vid tidpunkten för användningen.*

b) *Enheterna måste härröra från en stat som deltar i kompensation enligt Corsia.”*

Den avvikelsen ska registreras som en avvikelse i kategori A, ”strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod” och som en ”betydande avvikelse” i systemet för elektronisk registrering av avvikelser.

4. En avvikelse som rör kapitel 2 punkt 2.1.1 i den andra utgåvan ”Övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp”, med följande information om avvikelser:

*”I enlighet med bilaga I till direktiv 2003/87/EG meddelar [medlemsstat] Icao att utöver undantagen i punkterna 2.1.1 och 2.1.3 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen kommer de internationella standarderna och rekommenderade metoderna i detta kapitel inte heller att tillämpas på följande flygningar som avgår från eller ankommer till EES:*

a) *Flygningar som uteslutande genomförs enligt visuellflygregler enligt bilaga 2 till Chicagokonventionen.*

b) *Flygningar som uteslutande genomförs i syfte att bedriva vetenskaplig forskning eller i syfte att kontrollera, testa eller certifiera luftfartyg eller utrustning, oberoende av om den är luftburen eller markbaserad.*

c) *Flygningar som genomförs inom ramen för allmän trafikplikt som införts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008* ([1]).

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).”

Den avvikelsen ska registreras som en avvikelse i kategori C, ”delvis genomförd” men inte som en ”betydande avvikelse” i systemet för elektronisk registrering av avvikelser.

5. En avvikelse som rör kapitel 2 punkterna 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 och 2.2.1.3.6 i den andra utgåvan ”Övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp”, med följande information om avvikelser:

*”I enlighet med artikel 55.1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066* ([2]) *ska luftfartygsoperatörer som utför färre än 243 flygningar per period under tre på varandra följande fyramånadersperioder och luftfartygsoperatörer som utför flygningar för vilka de totala koldioxidutsläppen understiger 25 000 ton koldioxid per år betraktas som små utsläppskällor. [Medlemsstat] meddelar Icao att luftfartygsoperatörer som överskrider tröskelvärdet för små utsläppskällor ska använda metod A eller metod B för övervakning av bränsleförbrukningen.*

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).”

*”I enlighet med genomförandeförordning (EU) 2018/2066 meddelar [medlemsstat] Icao att luftfartygsoperatörer ska använda den valda metoden för övervakning av bränsleförbrukningen för alla flygningar de rapporterar, inbegripet internationella flygningar som inte omfattas av kompensationskrav.”*

*”I enlighet med direktiv 2003/87/EG meddelar [medlemsstat] Icao att luftfartygsoperatörer som uppfyller kraven i punkterna 2.1.1 och 2.1.3 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen för första gången efter den 1 januari 2021 och som varken är nya deltagare eller små utsläppskällor direkt ska använda en metod för övervakning av bränsleförbrukning.”*

Den avvikelsen ska registreras som en avvikelse i kategori A, ”strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod” och som en ”betydande avvikelse” i systemet för elektronisk registrering av avvikelser.

6. Varje medlemsstat ska meddela avvikelserna i denna artikel senast två månader efter det att detta beslut har trätt i kraft och underrätta kommissionen om detta.

*Artikel 3*

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Luxemburg den 10 oktober 2025.

*På rådets vägnar*

S. LOSE

*Ordförande*