EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår anden udgave af "International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation"

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions ("Unionen" eller "EU") vegne til meddelelsen af uoverensstemmelser i forhold til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder i forbindelse med miljøbeskyttelse.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Chicagokonventionen, ICAO og Parisaftalen

Chicagokonventionen ("Chicagokonventionen" eller "konventionen") har til formål at regulere international lufttransport. Konventionen trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO") blev oprettet ved nævnte konvention.

ICAO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for udarbejdelse af globale normer, fremgangsmåder og politikker for international civil lufttransport inden for sikkerhed, luftfartssikkerhed, luftfartsnavigation, miljø, facilitering og økonomiske anliggender.

Den Europæiske Unions medlemsstater ("EU-medlemsstaterne") er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i ICAO.

I henhold til konventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder.

Parisaftalen blev vedtaget på partskonferencen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer i december 2015. Målet er at holde den globale temperaturstigning under 2 °C sammenlignet med det førindustrielle niveau og fortsætte bestræbelserne på at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C.

Alle EU-medlemsstater og Unionen er parter i Parisaftalen.

2.2. CORSIA – Chicagokonventionens bilag 16, bind IV

ICAO-Rådet vedtog anden udgave af "International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)"[1] på rådets 228. møde i marts 2023 efter vedtagelsen af ændring 1 til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

Anden udgave trådte i kraft den 1. januar 2024.

Området som omfattet af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, henhører under Unionens kompetence og gennemføres derfor i EU's medlemsstater via EU-retten.

I overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38 skal de kontraherende stater i ICAO underrette ICAO om uoverensstemmelserne mellem deres egen lovgivning eller deres egne fremgangsmåder og dem, der er fastsat i den tilsvarende internationale standard.

I henhold til ICAO-retningslinjerne[2] er der tre forskellige kategorier af uoverensstemmelser, som kan indberettes via EFOD-systemet til elektronisk indberetning af uoverensstemmelser: strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP) (kategori

[1] Bilag 16 om miljøbeskyttelse, Bind IV, i Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), anden udgave, juli 2023.

[2] Manual on Notification and Publication of Differences (Doc 10055).

A). Denne kategori finder anvendelse, når den nationale lovgivning indeholder strengere krav end den tilsvarende SARP eller pålægger en forpligtelse inden for bilagets anvendelsesområde, som ikke er omfattet af en SARP. Dette er særlig vigtigt, når en kontraherende stat i ICAO kræver en højere standard, som påvirker driften af luftfartøjer fra andre kontraherende stater i ICAO på og over dens territorium; anden karakter eller andre måder for overensstemmelse (kategori B). Denne kategori finder anvendelse, når den nationale lovgivning er af en anden karakter end den tilsvarende ICAO SARP, eller når den nationale lovgivnings princip, type eller system afviger fra den tilsvarende SARP uden nødvendigvis at pålægge en yderligere forpligtelse; mindre beskyttende eller delvist gennemført/ikke gennemført (kategori C). Denne kategori finder anvendelse, når den nationale lovgivning er mindre beskyttende end den tilsvarende SARP, eller når der ikke er udstedt national lovgivning, der omhandler den tilsvarende SARP, helt eller delvist.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ VEGNE AF EU OG EU-MEDLEMSSTATERNE

3.1 Overholdelse af EU ETS-forpligtelser

EU gennemfører et regionalt emissionshandelssystem ("EU ETS"). EU ETS er en lofts- og handelsordning, der siden 2012 har dækket drivhusgasemissioner fra luftfartsaktiviteter. Den begrænser det samlede emissionsloft og giver udledere mulighed for at købe og sælge kvoter for at opfylde deres forpligtelser og dermed fremme en omkostningseffektiv emissionsreduktion.

I 2023 blev direktiv (EU) 2023/958[3] om ændring af direktiv 2003/87/EF[4] vedtaget. Det styrkede EU ETS hvad angår emissioner fra alle store luftfartsselskaber, der flyver inden for EØS, til Schweiz og til Det Forenede Kongerige. Det indeholdt endvidere bestemmelser om gennemførelsen af den globale markedsbaserede foranstaltning CORSIA for emissioner fra luftfartsselskaber hjemmehørende i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

I henhold til artikel 25a, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF vedtager Kommissionen hvert år en liste over andre stater end EØS-landene, Schweiz og Det Forenede Kongerige, der anses for at anvende CORSIA. navnlig Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/622 for 2023[5] og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/2850 for 2024[6].

Kommissionen vedtog endvidere gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879[7] om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for så vidt angår

---

3 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).

4 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).

5 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/622 af 22. februar 2024 om listen over stater, der anses for at anvende CORSIA i forbindelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for emissioner i 2023 (EUT L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/2850 af 11. november 2024 om listen over stater, der anses for at anvende CORSIA i forbindelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for emissioner i 2024 (EUT L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 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).

beregningen af kompensationskrav med henblik på CORSIA og ajourførte gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 om overvågning og rapportering af emissioner [8].

Desuden skal Kommissionen i henhold til artikel 28c i nævnte direktiv vedtage delegerede retsakter vedrørende passende overvågning, rapportering og verifikation af emissioner med henblik på gennemførelse af CORSIA. Den første af disse retsakter var Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603[9].

Efter vedtagelsen af disse forskellige retsakter er der stadig uoverensstemmelser mellem de relevante bestemmelser i direktiv 2003/87/EF, de relevante gennemførelsesbestemmelser hertil og Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, som har konsekvenser for, hvordan EU og EU-medlemsstaterne gennemfører CORSIA.

Med denne afgørelse ajourføres Rådets afgørelse 2018/2027[10], som fastsatte meddelelsen af de oprindelige uoverensstemmelser. I den oprindelige meddelelse om uoverensstemmelser blev det anført, at der er uoverensstemmelser med hensyn til både overvågnings-, rapporterings- og verifikationskrav samt kompensationskrav.

Genstanden for den påtænkte retsakt vedrører et område, hvor Unionen har ekstern enekompetence i medfør af artikel 3, stk. 2, sidste led, i TEUF, fordi den påtænkte retsakt vedrører et område inden for emissionshandelen, som i vid udstrækning er omfattet af EU-reglerne, navnlig direktivet om EU's emissionshandelssystem, overvågnings- og rapporteringsforordningen samt akkrediterings- og verifikationsforordningen.

3.2 Overholdelse af kravene i CORSIA

3.2.1 Administration

I henhold til artikel 51, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 skal hver luftfartøjsoperatør overvåge og rapportere emissioner for alle flyvninger, der udføres af den pågældende luftfartøjsoperatør i rapporteringsperioden, og som luftfartøjsoperatøren er ansvarlig for. I punkt 1.2.6 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, er der fastsat en undtagelse, som ikke er omfattet af direktiv 2003/87/EF: Et fuldt ud ejet operatørdatterselskab, der er lovligt registreret i samme stat, kan sammen med ejeren behandles som en enkelt konsolideret luftfartøjsoperatør. I henhold til EU ETS-reglerne skal hver luftfartøjsoperatør råde over sin egen overvågningsplan og rapportere sine emissioner i overensstemmelse med standardproceduren, dvs. uafhængigt af andre luftfartøjsoperatører. Dette gælder også, selv om de er fuldt ud ejede.

Denne begrænsning, som går ud over normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til

---

8 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).

9 Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603 af 18. juli 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for så vidt angår foranstaltninger vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart om overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra luftfarten med henblik på gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning (EUT L 250 af 30.9.2019, s. 10).

10 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).

Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 1.2.6 i kapitel 1 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

Desuden skal luftfartøjsoperatører i henhold til artikel 68 i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 forelægge den kompetente myndighed deres årlige emissionsrapport senest den 31. marts. I punkt 1.2.7 i bilag 16, bind IV, fastsættes det imidlertid, at de kontraherende stater i ICAO og luftfartsoperatører bør overholde den tidsplan, der er fastsat i tillæg 1. For perioderne 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 og 2033-2035 er fristen for indgivelse af den verificerede emissionsrapport til staten den 30. april hvert år. I overensstemmelse hermed skal luftfartøjsoperatører indgive den årlige emissionsrapport en måned tidligere i henhold til EU-retten.

Denne begrænsning, som går ud over normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 1.5 i kapitel 1 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

3.2.2 Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige emissioner

I bilag I til direktiv 2003/87/EF skitseres de luftfartsaktiviteter, der er dækket af EU ETS. Ud over de flyvninger, der er anført i punkt 2.1.1 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, er følgende flyvninger, der afgår fra eller ankommer til en EØS-stat, også undtaget fra overvågningskravene: flyvninger baseret på visuelle flyveregler, flyvninger med henblik på videnskabelig forskning og afprøvning af luftfartøjer og flyvninger som led i forpligtelse til offentlig tjeneste. I henhold til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, fritages kun statslige, militære, humanitære og medicinske flyvninger samt brandslukningsflyvninger og flyvninger forud for eller efter en humanitær, medicinsk eller brandslukningsflyvning, forudsat at sådanne flyvninger blev gennemført med samme luftfartøj og var nødvendige for at gennemføre de dermed forbundne humanitære, medicinske eller brandslukningsmæssige aktiviteter eller for derefter at flytte luftfartøjet til dens næste aktivitet. Denne fritagelse er en yderligere uoverensstemmelse, der skal indgives til ICAO under "Kategori C – Delvist gennemført". Dette udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 2.1.1 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

I henhold til bilag IV til direktiv 2003/87/EF skal det faktiske brændstofforbrug for hver flyvning indberettes, herunder også hjælpemotorens brændstofforbrug. I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 skal luftfartøjsoperatører, der ligger over EU ETS-tærsklen for luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder, derfor anvende metode A eller metode B som deres metode til overvågning af brændstofforbruget til at rapportere deres årlige CO_2-emissioner fra internationale flyvninger. Der gøres brug af samme metode, uanset om flyvningerne er omfattet af kompensationskrav eller ej.

I tillæg 2 til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, kan luftfartøjsoperatører imidlertid vælge en metode til overvågning af brændstofforbruget blandt fem metoder, der er omfattet af ICAO's SARPs, herunder metode A og metode B. Desuden kan luftfartøjsoperatører i henhold til kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, vælge kun at anvende metoden til overvågning af brændstofforbruget til at indberette flyvninger, der er omfattet af kompensationskrav, og anvende et værktøj til emissionsestimering til at indberette flyvninger, der ikke er omfattet af kompensationskrav.

Disse begrænsninger i henhold til EU-retten, som går ud over normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør indgives til ICAO under "Kategori A –

Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Disse udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 og 2.2.1.3.6 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, som indeholder undtagelser for brugen af en metode til overvågning af brændstofforbruget og for, hvornår der skal indgives ajourførte emissionsovervågningsplaner.

Tærsklen for luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder, jf. artikel 55, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066, adskiller sig fra tærsklen i CORSIA's SARPs. Luftfartøjsoperatører, som 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, betragtes som luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder.

Denne definition, som går ud over normen i punkt 2.2.1.3.1 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, er en yderligere uoverensstemmelse, der skal indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 2.2.1.3.1 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, som gælder for luftfartøjsoperatører, der udleder over 50 000 ton CO_2 om året fra internationale flyvninger.

I henhold til artikel 52 i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 skal luftfartøjsoperatøren forelægge sin overvågningsplan for den kompetente myndighed, senest fire måneder før vedkommende påbegynder luftfartsaktiviteter, der er omfattet af bilag I til direktiv 2003/87/EF. Luftfartsoperatører, der udfører en sådan aktivitet for første gang (som ikke kunne være forudset fire måneder før aktiviteten), bør forelægge den kompetente myndighed en overvågningsplan uden unødig forsinkelse, dog senest seks uger efter udførelsen af den pågældende aktivitet.

Den tidsplan, der er fastsat i SARPs, adskiller sig fra direktiv 2003/87/EF. I henhold til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, skal de kontraherende stater i ICAO og luftfartøjsoperatører overholde den tidsplan, der er fastsat i tillæg 1 til konventionen. Medmindre planerne skal revideres, skal de kun indgives én gang. Nytilkomne bør indgive emissionsovervågningsplaner, senest tre måneder efter at de er faldet ind under anvendelsesområdet. Andre luftfartøjsoperatører (som for første gang falder ind under anvendelsesområdet uden at blive kvalificeret som nytilkomne) bør indgive deres planer inden for tre måneder.

Disse begrænsninger, som går ud over normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Disse udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 2.2.2.1, 2.2.2.2 og 2.2.2.3 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

I henhold til artikel 68 i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 og artikel 27, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067 skal kun luftfartøjsoperatører indgive både emissionsrapporten og verifikationsrapporten til den kompetente myndighed i deres administrerende stat. I henhold til punkt 2.4.1.5 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, skal både luftfartøjsoperatøren og verifikationsorganet uafhængigt af hinanden indgive en kopi af emissionsrapporten og den tilhørende verifikationsrapport til staten.

Denne uoverensstemmelse i forhold til normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør indgives til ICAO under "Kategori B – Andre måder for overensstemmelse af ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til

Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 2.4.1.5 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

Artikel 3 i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067 indeholder betingelserne for at være akkrediteret "verifikator": en juridisk person eller en anden retlig enhed, der udfører verifikationsaktiviteter i henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067 og er akkrediteret af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008 og gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067, eller en fysisk person, som er bemyndiget på anden måde, jf. dog artikel 5, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067, på det tidspunkt, hvor der udstedes en verifikationsrapport. Det indebærer, at emissionsrapporten skal verificeres af verifikatorer hjemmehørende i EØS-området, hvilket ikke er et kriterium i SARP.

Denne uoverensstemmelse i forhold til normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 2.4.2.1 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

Endelig skal luftfartøjsoperatøren afhjælpe datamangler i overensstemmelse med artikel 66, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 ved hjælp af enten konservativt skønnede surrogatdataværdier eller data fra et emissionsestimeringsværktøj, forudsat at datamanglerne ikke overstiger 5 % af alle rapporterede flyvninger, dvs. alle internationale flyvninger. Hvis manglerne overstiger denne tærskel, skal luftfartøjsoperatøren træffe korrigerende foranstaltninger for at forbedre overvågningsmetoden.

Denne uoverensstemmelse, som går ud over normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, skal indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 2.5.1.1 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, i henhold til hvilket der gælder en tærskel på 5 % af internationale flyvninger, der er omfattet af kompensationskrav.

3.2.3 Kompensationskrav

Gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879 indeholder bestemmelser om beregning af kompensationskrav, der er relevante for emissioner, som finder sted fra den 1. januar 2023 til den 31. december 2026.

Beregningsformlen ser ud som følger:

ORy = OEy * SGFy, hvor:

ORy = kompensationskrav for luftfartsoperatøren i et givent år y;

OEy = luftfartøjsoperatørens CO_2-emissioner fra internationale flyvninger, der er omfattet i et givent år y

SGFy = sektorens vækstfaktor.

Denne formel følger SARPs-beregningsmetoden, men i henhold til artikel 25a, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF skal der offentliggøres en liste over stater, der anses for at anvende CORSIA. Listen ajourføres årligt for at anerkende nye frivillige stater i CORSIA, men adskiller sig stadig fra ICAO's liste, da den ikke medtager EØS-landene, Schweiz og Det

Forenede Kongerige, da disse stater anvender deres regionale emissionshandelssystemer[11] for flyvninger inden for EØS og flyvninger mellem EØS-lande og Schweiz og Det Forenede Kongerige.

Det betyder, at selv om EØS-staterne indberetter deres emissioner til ICAO i henhold til SARPs-metoden for at lette beregningen af den sektorspecifikke vækstfaktor, beregner de ikke kompensationskrav for flyvninger, der er omfattet af de regionale emissionshandelssystemer.

Anvendelsen af de regionale emissionshandelssystemer på internationale flyvninger mellem EØS-stater og mellem EØS og Schweiz og Det Forenede Kongerige forpligter luftfartøjsoperatørerne til at tage højde for emissionerne fra disse flyvninger. Miljømæssigt er EU ETS et strengere instrument end CORSIA, da det ikke kun tager højde for emissioner over CORSIA-referenceværdien, men en langt større andel af de samlede emissioner.

I 2022 beløb emissionerne under EU ETS' anvendelsesområde inden for EØS sig til 49,1 mio. ton CO_2. Det samlede antal udstedte kvoter var på ca. 27 millioner. Gratistildelingen beløb sig til 23,1 mio. kvoter, og ca. 3,7 mio. luftfartskvoter blev bortauktioneret i 2022[12]. Derfor blev der taget højde for over 50 % af emissionerne i 2022, og EU ETS vil blive gjort endnu strengere gennem den gradvise udfasning af gratis kvoter til luftfartssektoren i perioden 2024-2026 med en reduktion på 25 % i 2024, en reduktion på 50 % i 2025 og fuldstændig fjernelse af gratistildelinger fra 2026.

Indtil mindst den 31. december 2026 vedrører disse emissioner, der er omfattet af de regionale emissionshandelssystemer og dermed ikke er omfattet af en CORSIA-kompensationsforpligtelse for EØS-baserede luftfartøjsoperatører, flyvninger mellem EØS-lande og flyvninger mellem EØS og Schweiz og Det Forenede Kongerige.

Til sammenligning ville kravene – hvis CORSIA-kompensationskravene skulle gælde for flyvninger, der allerede er omfattet af EU ETS – beløbe sig til 5 mio. ton CO_2 for 2024 baseret på AERO-MS-modellering.

Dækningen af flyvninger mellem EØS-lande og flyvninger mellem EØS og Schweiz og Det Forenede Kongerige er derfor strengere ud fra et miljømæssigt perspektiv.

Denne begrænsning, som går ud over normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 3.1.4 og 3.2.1 i kapitel 3 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

Hvis summen af kompensationskravene i henhold til artikel 4, stk. 4, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879 for luftfartsoperatøren i de tre år af en given periode (OR1 + OR2 + OR3) er mindre end 3 000 ton CO_2, kan EØS-medlemsstaterne på luftfartsoperatørens anmodning for den givne periode undlade at beregne kompensationskrav for den pågældende luftfartsoperatør. I henhold til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, er en luftfartøjsoperatør, der opfylder betingelserne i punkt 3.4.2, ikke underlagt

[11] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning 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), Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 nr.1557), Aftale mellem Den Europæiske Union og Det Schweiziske Forbund om sammenkobling af deres systemer for handel med drivhusgasemissioner (EUT L 322 af 7.12.2017, s. 3).

[12] Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om det europæiske kvotemarkeds funktion i 2022 i henhold til artikel 10, stk. 5, og artikel 21, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF.

kompensationskrav, men kan vælge frivilligt at kompensere for disse emissioner. Den eneste uoverensstemmelse er, at luftfartøjsoperatøren i stedet for frivilligt at deltage i ordningen har mulighed for at melde sig ud af ordningen.

Denne begrænsning, som går ud over normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 3.4.2 i kapitel 3 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

3.2.4 Godkendte enheder

I henhold til artikel 11a i direktiv 2003/87/EF om projektaktiviteter skal kreditter opfylde en række kriterier for at kunne anses for at opfylde kompensationskravene for CORSIA.

I henhold til artikel 11a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der indeholder en liste over enheder, der opfylder betingelserne for overholdelse af CORSIA for EØS-luftfartøjsoperatører. Disse omfatter enheder, som ICAO-Rådet anser for godkendte, hvis de stammer fra stater, der deltager i CORSIA og er part i Parisaftalen.

Denne begrænsning, som går ud over normen i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, punkt 4.2.1, bør indgives til ICAO under "Kategori A – Strengere end eller overstiger ICAO's norm eller anbefalede fremgangsmåde (SARP)". Dette udløser en meddelelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 vedrørende punkt 4.2.1 i kapitel 4 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, som specificerer følgende: De godkendte enheder under CORSIA er kun de enheder, der er beskrevet i ICAO-dokumentet med titlen "CORSIA Eligible Emissions Units", og som opfylder kriterierne for godkendelse af enheder under CORSIA, der er indeholdt i ICAO-dokumentet med titlen "CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria".

Ud over ovennævnte krav indeholder artikel 11a, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF bestemmelser om accept af to andre former for kreditter:

- kreditter, der er godkendt af parterne i aftaler i henhold til stk. 5 i direktiv 2003/87/EF
- kreditter udstedt i forbindelse med projekter på EU-plan i henhold til artikel 24a i direktiv 2003/87/EF.

Nærmere bestemt henviser artikel 11a, stk. 5, til aftaler, som indgås med tredjelande, med nærmere angivelse af anvendelsens omfang. Til dato er der ikke indgået sådanne aftaler med tredjelande.

Artikel 11a, stk. 1, litra d), henviser til kreditter udstedt i forbindelse med projekter på EU-plan i henhold til artikel 24a i direktiv 2003/87/EF. Indtil videre findes der ingen projekter i henhold til artikel 24a i direktiv 2003/87/EF.

Eftersom disse kreditter endnu ikke er blevet godkendt eller udstedt, er det ikke nødvendigt straks at underrette ICAO om den mulige uoverensstemmelse i EU-retten, som endnu ikke er kommet til udtryk i praksis.

EU-medlemsstaterne er forpligtede til straks at underrette ICAO, når godkendelsen eller udstedelsen af disse kreditter er juridisk mulig. I så fald bør Kommissionen underrette Rådet herom med en orienterende note, og EU-medlemsstaterne skal straks underrette ICAO i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 om de deraf følgende uoverensstemmelser i forhold til punkt 4.2.1 i kapitel 4 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, jf. artikel 3, stk. 13, og artikel 3, stk. 14, i denne rådsafgørelse. Disse uoverensstemmelser vil blive mærket

som en kategori B-uoverensstemmelse, "Andre måder for overensstemmelse" i EFOD-systemet.

3.3 Rapportering af uoverensstemmelsen til Kommissionen

Efter indgivelsen af uoverensstemmelserne til ICAO og senest to måneder efter vedtagelsen af denne rådsafgørelse underretter EU-medlemsstaterne Kommissionen om de indgivne uoverensstemmelser. Dette er nødvendigt for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i denne rådsafgørelse.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen[13].

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"[14].

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

ICAO er et organ, der er etableret ved en international aftale, i dette tilfælde Chicagokonventionen.

Vedtagelsen af anden udgave af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, er bindende for Unionen i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 90.

EU-medlemsstaternes meddelelse af uoverensstemmelser har retsvirkninger, fordi dette kan have indflydelse på, hvordan ICAO-normerne vil blive gennemført af medlemsstaterne på et område, der er omfattet af fælles regler.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

4.2. Materielt retsgrundlag

I henhold til artikel 192, stk. 1, og artikel 191 i TEUF skal Den Europæiske Union bl.a. bidrage til opnåelsen af følgende mål: bevare, beskytte og forbedre miljøkvaliteten på

---

13 Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

14 Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

internationalt plan fremme foranstaltninger til løsning af regionale og globale miljøproblemer og navnlig bekæmpe klimaændringer.

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

EU-medlemsstaternes meddelelse af uoverensstemmelser har retsvirkninger, fordi dette kan have indflydelse på, hvordan ICAO-normerne vil blive gennemført af medlemsstaterne på et område, der er omfattet af fælles regler.

Den påtænkte retsakts formål og indhold vedrører klimapolitikken i forbindelse med international luftfart.

Det materielle retsgrundlag for forslaget til afgørelse er derfor artikel 192, stk. 1, i TEUF.

4.3. Konklusioner

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 192, stk. 1, i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2025/0065 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår anden udgave af "International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation"

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,

ud fra følgende betragtninger:

(1) Chicagokonventionen angående international civil luftfart ("konventionen"), der tager sigte på at regulere 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 konventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer.

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

(4) Den 21. partskonference under FN's rammekonvention om klimaændringer blev afsluttet i december 2015 med vedtagelsen af Parisaftalen, hvis mål er at holde den globale temperaturstigning under 2 °C sammenlignet med det førindustrielle niveau og at søge at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C. 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 markedsbaseret foranstaltning for at begrænse udledningen af drivhusgasser fra den internationale luftfart til 2020-niveauet[15]. Unionens holdning i den forbindelse blev fastlagt ved Rådets afgørelse (EU) 2016/915[16].

(6) ICAO-Rådet vedtog på det 10. møde inden for rammerne af den 214. mødeperiode første udgave af konventionens bilag 16, bind IV: internationale normer og anbefalet fremgangsmåde vedrørende miljøbeskyttelse – ordningen for CO2-kompensation og -reduktion for international luftfart (International Standards and Recommended

[15] https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf.

[16] Rådets afgørelse (EU) 2016/915 af 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).

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 er 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, trådte i kraft den 1. januar 2024.

(8) Da der er visse uoverensstemmelser mellem EU-retten og anden udgave af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, bør der udarbejdes en EU-holdning til meddelelsen af uoverensstemmelser i henhold til Chicagokonventionens artikel 38.

(9) Følgende meddelelse af de deraf følgende uoverensstemmelser foreslås på nuværende tidspunkt på baggrund af vedtagelsen af den relevante EU-lovgivning vedrørende gennemførelsen af CORSIA i EU.

(10) 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.

(11) Konventionens artikel 38 vedrører afvigelser fra internationale normer og forholdsregler. I henhold til betingelserne skal enhver kontraherende stat i ICAO, 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.

(12) Ved Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 blev der givet meddelelse om uoverensstemmelser mellem direktiv 2003/87/EF og første udgave af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV. Disse gælder for både overvågnings-, rapporterings- og verifikationskravene samt kompensationskravene og er stadig gyldige.

(13) Med vedtagelsen af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603[17] for så vidt angår foranstaltninger vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart til overvågning, rapportering og verifikation af luftfartsemissioner med henblik på gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning anvender Unionen overvågnings-, rapporterings- og verifikationskrav i henhold til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV. Den fulde anvendelse af kravene sikrer medtagelsen af emissionerne fra statsparrene i punkt 3.1 i kapitel 3 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV. Som følge heraf påvirkes den sektorspecifikke vækstfaktor ikke af uoverensstemmelser i EØS-staternes gennemførelse af Chicagokonventionens bilag 16, bind IV.

[17] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603 af 18. juli 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for så vidt angår foranstaltninger vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart om overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra luftfarten med henblik på gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning (EUT L 250 af 30.9.2019, s. 10).

(14) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/958 ændrede direktiv 2003/87/EF. Et af målene var at fortsætte gennemførelsen af CORSIA i Den Europæiske Union.

(15) Direktiv 2003/87/EF finder anvendelse uanset luftfartøjsoperatørens nationalitet og finder anvendelse uden sondring med hensyn til flyvninger inden for og mellem EU-medlemsstater og/eller EØS-lande.

(16) I henhold til artikel 12 i direktiv 2003/87/EF skal Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der præciserer metoden til beregning af kompensationskrav for luftfartøjsoperatører.

(17) Den 9. juli 2024 blev Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879 om regler for anvendelsen af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår beregningen af kompensationskrav med henblik på CORSIA ("gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879") vedtaget.

(18) I henhold til artikel 25a, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF vedtager Kommissionen hvert år en liste over andre stater end EØS-landene, Schweiz og Det Forenede Kongerige, der anses for at anvende CORSIA. I overensstemmelse med direktiv 2003/87/EF beregnes kompensationskravene for operatører hjemmehørende i EU-medlemsstater for alle flyvninger mellem stater, der deltager i CORSIA, med undtagelse af flyvninger inden for EØS og mellem EØS og Schweiz og Det Forenede Kongerige. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(19) I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879 skal små operatører fravælge forpligtelser til at kompensere for emissioner, mens Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, som standard fritager dem, hvorefter de kan vælge at deltage. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(20) I overensstemmelse med 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. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(21) I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 og gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067 behøver verifikatoren ikke at fremsende emissionsrapporten og den uafhængige verifikationsrapport direkte til de nationale myndigheder, i modsætning til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, i henhold til hvilket der kræves direkte fremsendelse. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(22) I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 skal luftfartøjsoperatører anvende surrogatdata for højst 5 % af alle deres indberettede flyvninger. I bilag 16, bind IV, begrænses dette til 5 % af de flyvninger, der er omfattet af kompensationskrav. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(23) I henhold til direktiv 2003/87/EF er følgende flyvninger ud over de flyvninger, der er anført i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, også undtaget fra overvågningskravene: flyvninger baseret på visuelle flyveregler, flyvninger med henblik på videnskabelig forskning og afprøvning af luftfartøjer og flyvninger som led i forpligtelse til offentlig tjeneste. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(24) I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 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 de samme metoder til at indberette alle flyvninger, herunder flyvninger, der

ikke er omfattet af kompensationskrav. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(25) I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 er den tidsplan, der gælder for en luftfartøjsoperatørs indgivelse af en ajourført emissionsovervågningsplan i tilfælde af væsentlige ændringer, kortere end fastsat i SARPs. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(26) I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 skal hver luftfartøjsoperatør have sin egen særskilte overvågningsplan og indsende særskilte rapporter, uanset om det er en anden luftfartøjsoperatørs datterselskab eller fuldt ud ejede enhed. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(27) I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 er rapporteringsfristen for luftfartøjsoperatører den 31. marts hvert år med hensyn til indgivelsen af emissionsdata fra det foregående kalenderår, mens CORSIA SARPs indeholder et krav om indgivelse senest den 30. april hvert år. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(28) I overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 indgiver luftfartøjsoperatøren sin overvågningsplan: i) mindst fire måneder før påbegyndelsen af luftfartsaktiviteter, der er omfattet af bilag I til direktiv 2003/87/EF, eller ii) uden unødig forsinkelse efter påbegyndelsen af sådanne aktiviteter, men senest seks uger derefter. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(29) I henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067 skal emissionsrapporten verificeres af verifikatorer, der er akkrediteret af et nationalt akkrediteringsorgan i en af staterne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, mens CORSIA SARPs ikke indeholder en sådan begrænsning. Denne uoverensstemmelse bør meddeles ICAO.

(30) Til dato er der ingen kreditter, der er godkendt af parterne i aftaler i henhold til stk. 5 i direktiv 2003/87/EF, eller kreditter, der er udstedt til projekter på EU-plan i henhold til artikel 24a i direktiv 2003/87/EF. Der er ingen uoverensstemmelser i fremgangsmåden. Efter godkendelse af kreditter fra projekter i overensstemmelse med aftaler indgået med tredjelande eller udstedelse af kreditter fra projekter, der administreres af EU-medlemsstater, og som har til formål at reducere drivhusgasemissioner, der ikke allerede er omfattet af direktiv 2003/87/EF, eller begge dele, bør medlemsstaterne underrette ICAO om uoverensstemmelser, der vedrører, at sådanne kreditter kan anvendes til overholdelse af CORSIA.

(31) I så fald bør Kommissionen underrette Rådet herom med en orienterende note, og EU-medlemsstaterne bør straks underrette ICAO.

(32) EU-medlemsstaterne bør underrette Kommissionen om de uoverensstemmelser, de har indgivet til ICAO, så snart de er blevet indgivet, senest to måneder efter denne retsakts ikrafttræden.

(33) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, bør fastlægges, da vedtagelsen af anden udgave af bilag 16, bind IV, er bindende for medlemsstaterne i henhold til Chicagokonventionens artikel 90.

(34) Unionens holdning bør fremføres af alle EU-medlemsstater, som handler i fællesskab i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages med hensyn til de uoverensstemmelser, der skal indgives i henhold til Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, skal være følgende: Hver medlemsstat skal give den forklaring, der er fastsat i artikel 2, og angive uoverensstemmelserne i ICAO's system til elektronisk indberetning af uoverensstemmelser ("Electronic Filing of Differences System", i det følgende benævnt "EFOD-systemet") på de betingelser, der er beskrevet i denne afgørelses artikel 3, stk. 1-15.

Artikel 2

Der skal gives følgende forklaring på nedenstående uoverensstemmelser:

"For så vidt angår CO_2-kompensation, hersker der visse uoverensstemmelser mellem direktiv 2003/87/EF og detaljerede regler vedtaget af Kommissionen på den ene side og reglerne i CORSIA på den anden. EU's regler på dette område, der gælder fra den [20. december 2024], er hovedsagelig indeholdt i direktiv 2003/87/EF, senest ændret ved direktiv (EU) 2023/958, direktiv (EU) 2023/959 og afgørelse truffet af Det Blandede EØS-Udvalg nr. 334/2023.

De uoverensstemmelser, som [medlemsstat] gav meddelelse om den [dato] i henhold til Rådets afgørelse (EU) 2018/2027, forbliver gyldige."

Artikel 3

1. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 3.1.4 og 3.2 i kapitel 3 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "CO_2-kompensationskrav", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

   "I overensstemmelse med direktiv 2003/87/EF underretter [medlemsstat] ICAO om, at emissioner fra flyvninger, der udføres af operatører med hjemsted i [medlemsstat], inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde eller fra flyvninger, der udføres fra Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde til og fra Schweiz eller Det Forenede Kongerige, ikke er underlagt kompensationskrav. Emissionerne fra disse flyvninger indgår ikke i beregningen af variablen OE i punkt 3.2.1 for operatører, der administreres af [medlemsstat]."

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

   Disse regionale emissionshandelssystemer, der dækker disse emissioner, resulterer i en højere grad af miljømæssig stringens end CORISA, da de omfatter en større andel af emissionerne fra flyvninger mellem EØS-stater og flyvninger mellem EØS og Det Forenede Kongerige og Schweiz.

   Den Europæiske Unions emissionshandelssystem, som oprettet ved direktiv 2003/87/EF, finder anvendelse på luftfartøjsoperatører uanset operatørens nationalitet og sikrer ligebehandling på ruter med hensyn til forpligtelsen til at returnere ETS-kvoter."

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

2. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 3.4.2 i kapitel 3 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "CO_2-kompensationskrav", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) 2024/1879 underretter [medlemsstat] ICAO om, at luftfartøjsoperatører med et endeligt kompensationskrav på under 3 000 ton i den treårige overholdelsesperiode er genstand for kompensationskrav. Disse luftfartøjsoperatører kan dog anmode staten om at blive fritaget for kompensationskrav. Dette adskiller sig fra Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, ifølge hvilket den luftfartøjsoperatør, der opfylder betingelserne i punkt 3.4.2, ikke er genstand for nogen kompensationskrav, men kan vælge frivilligt at kompensere for disse emissioner."

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

3. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 4.2.1 i kapitel 4 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Annullering af godkendte enheder under CORSIA", 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.

Dette resulterer i en højere grad af miljømæssig stringens."

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

4. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 2.4.1.5 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige CO_2-emissioner", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med artikel 68 i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 og artikel 27, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067 underretter [medlemsstat] ICAO om, at kun luftfartøjsoperatøren forelægger emissionsrapporten og den tilhørende verifikationsrapport for staten. Dette svarer til kravet i punkt 2.4.1.5 i kapitel 2 i konventionens bilag 16, bind IV, hvor verifikationsorganet

desuden uafhængigt skal indgive en kopi af emissionsrapporten og den tilhørende verifikationsrapport til staten."

Denne uoverensstemmelse skal mærkes som en kategori B-uoverensstemmelse, "Andre måder for overensstemmelse" i EFOD-systemet, og ikke som en "betydelig uoverensstemmelse".

5. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 2.1.1 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "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 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 forordning (EF) nr. 1008/2008[18]."

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

6. 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 Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige CO_2-emissioner", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med artikel 55, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 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."

"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."

[18] 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).

"I overensstemmelse med direktiv 2003/87/EF underretter [medlemsstat] ICAO om, at luftfartøjsoperatører, der opfylder kravene i 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" i EFOD-systemet, og ikke som en "betydelig uoverensstemmelse".

7. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 2.5.1.1 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige CO_2-emissioner", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med artikel 66, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 skal luftfartøjsoperatøren anvende surrogatdata for den pågældende tidsperiode beregnet i overensstemmelse med den alternative metode, der er fastsat i overvågningsplanen, forudsat at datamanglerne ikke overstiger 5 % af alle indberettede flyvninger. Hvis der konstateres datamangler for over 5 % af de årlige flyvninger, skal operatøren underrette den kompetente myndighed og træffe korrigerende foranstaltninger for at forbedre dataindsamlingen."

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

8. Følgende uoverensstemmelse gælder for punkterne 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 og 2.2.1.3.5 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige CO_2-emissioner", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"*I overensstemmelse med artikel 55, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 underretter [medlemsstat] ICAO om, at hvis luftfartøjet overskrider tærsklen for luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder i et givet år (y), skal luftfartøjsoperatøren forelægge en ajourført emissionsovervågningsplan uden unødig forsinkelse, medmindre andet er aftalt med CORSIA-myndigheden i [medlemsstat]."*

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

9. Følgende uoverensstemmelse gælder for punkt 1.2.6 i kapitel 1 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Administration", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I henhold til artikel 51, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 underretter [medlemsstat] ICAO om, at hver luftfartøjsoperatør skal have sin egen overvågningsplan og rapportere særskilt, selv hvis den er et datterselskab, der er fuldt ud ejet af en anden luftfartøjsoperatør, jf. Chicagokonventionens bilag 16, bind IV."

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

10. Følgende uoverensstemmelse gælder for punkt 1.5 i kapitel 1 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Administration", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med artikel 68 i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 underretter [medlemsstat] ICAO om, at rapporteringsfristen for luftfartøjsoperatører er den 31. marts og ikke den 30. april hvert år for indsendelse af emissioner fra det foregående kalenderår, jf. Chicagokonventionens bilag 16, bind IV."

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

11. Følgende uoverensstemmelse gælder for punkterne 2.2.2.1, 2.2.2.2 og 2.2.2.3 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige CO_2-emissioner", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med artikel 52 i gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 underretter [medlemsstat] ICAO om, at luftfartøjsoperatørerne skal forelægge overvågningsplanen senest fire måneder før påbegyndelsen af de luftfartsaktiviteter, der er omfattet af bilag I til direktiv 2003/87/EF, eller hurtigst muligt efter påbegyndelsen af luftfartsaktiviteterne og senest seks uger derefter." Denne tidsplan adskiller sig fra Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, i henhold til hvilket nytilkomne skal indgive emissionsovervågningsplaner, senest tre måneder efter at de er faldet ind under konventionens anvendelsesområde. Desuden skal luftfartøjsoperatører, der for første gang falder ind under anvendelsesområdet (uden at blive kvalificeret som nytilkomne), indgive deres planer inden for tre måneder."

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

12. Følgende uoverensstemmelse gælder for punkt 2.4.2.1 i kapitel 2 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Overvågning, rapportering og verifikation af luftfartøjsoperatørers årlige CO_2-emissioner", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067 og ud over de betingelser, der er fastsat i punkt 2.4.2.1 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, underretter [medlemsstat] ICAO om, at emissionsrapporten skal verificeres af verifikatorer, der er akkrediteret i overensstemmelse med denne forordning, og af et nationalt akkrediteringsorgan i en af staterne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde."

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

13. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 4.2.1 i kapitel 4 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Annullering af godkendte enheder under CORSIA", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med artikel 11a i direktiv 2003/87/EF underretter [medlemsstat] ICAO om, at følgende enheder ud over de enheder, der er godkendt af ICAO-Rådet, og i overensstemmelse med [tredje uoverensstemmelse vedrørende kriterierne for yderligere enheder] kan anvendes af operatører, der er registreret i [medlemsstat], til at opfylde deres forpligtelser i henhold til CORSIA:

kreditter, der er udstedt i forbindelse med projekter på EU-plan i henhold til artikel 24a i direktiv 2003/87/EF. Der vil være tale om kreditter udstedt i forbindelse med projekter, der administreres af EU-medlemsstater, og som reducerer drivhusgasemissioner, der ikke er omfattet af EU ETS. De må ikke føre til dobbelt angivelse eller hindre gennemførelsen af andre politiktiltag, der har til formål at reducere emissioner, som ikke er omfattet af direktiv 2003/87/EF."

Denne uoverensstemmelse meddeles, når betingelserne i artikel 24a i direktiv 2003/87/EF er opfyldt, og disse kreditter er udstedt. Ved indberetning af uoverensstemmelsen skal den mærkes som en kategori B-uoverensstemmelse, "Andre måder for overensstemmelse" i EFOD-systemet, og ikke som en "betydelig uoverensstemmelse".

14. En uoverensstemmelse i forhold til punkt 4.2.1 i kapitel 4 i Chicagokonventionens bilag 16, bind IV, angående international civil luftfart: Ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), "Annullering af godkendte enheder under CORSIA", med følgende nærmere oplysninger om uoverensstemmelser:

"I overensstemmelse med artikel 11a i direktiv 2003/87/EF underretter [medlemsstat] ICAO om, at følgende enheder ud over de enheder, der er godkendt af ICAO-Rådet, og i overensstemmelse med [tredje uoverensstemmelse vedrørende kriterierne for yderligere enheder] kan anvendes af operatører, der er registreret i [medlemsstat], til at opfylde deres forpligtelser i henhold til CORSIA:

kreditter, der er godkendt af parterne i aftaler i henhold til artikel 11a, stk. 5, i direktiv 2003/87/EF. Der vil være tale om kreditter, der er godkendt i forbindelse med aftaler, der er indgået bilateralt med tredjelande [angiv aftalen]."

Denne uoverensstemmelse meddeles, når betingelserne i artikel 11a, stk. 5, i direktiv 2003/87/EF er opfyldt, og disse kreditter er udstedt. Ved indberetning af uoverensstemmelsen skal den mærkes som en kategori B-uoverensstemmelse, "Andre måder for overensstemmelse" i EFOD-systemet, og ikke som en "betydelig uoverensstemmelse".

15. Med undtagelse af stk. 13 og 14 indberetter hver medlemsstat uoverensstemmelserne i denne artikel senest to måneder efter denne afgørelses ikrafttræden og underretter Kommissionen herom. Kommissionen underretter Rådet herom med en orienterende note, så snart betingelserne i stk. 13 og 14 er opfyldt. EU-medlemsstaterne underretter derefter straks ICAO herom.

Artikel 4

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

Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand