EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, met betrekking tot de tweede editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie (de "Unie" of "EU") moet worden ingenomen met betrekking tot de kennisgeving van verschillen met bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, betreffende normen en aanbevolen praktijken op het gebied van milieubescherming.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag van Chicago, de ICAO en de Overeenkomst van Parijs

Het Verdrag van Chicago (het "Verdrag van Chicago" of het "verdrag"), dat tot doel heeft het internationale luchtvervoer te regelen, is op 4 april 1947 in werking getreden en voorzag in de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

De ICAO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat mondiale normen, praktijken en beleidsmaatregelen voor de internationale burgerluchtvaart opstelt op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtvaartnavigatie, milieu, facilitering en economische aangelegenheden.

De lidstaten van de Europese Unie (de "EU-lidstaten") zijn verdragsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in de ICAO.

Overeenkomstig artikel 54 van het verdrag kan de ICAO-raad internationale normen en aanbevolen praktijken vaststellen.

In december 2015 heeft de Conferentie van de Partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering de Overeenkomst van Parijs gesloten. Het doel is de wereldwijde temperatuurstijging te beperken tot minder dan 2°C in vergelijking met het pre-industriële niveau en inspanningen te blijven leveren om de temperatuurstijging te beperken tot 1,5°C.

Alle EU-lidstaten en de Unie zijn partij bij de Overeenkomst van Parijs.

2.2. Corsia — Bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago

Na de vaststelling van amendement 1 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago heeft de ICAO-Raad tijdens zijn 228e zitting in maart 2023 de tweede editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken, Milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia)[1] aangenomen.

Deze tweede editie is op 1 januari 2024 van toepassing geworden.

De aangelegenheden waarop bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago betrekking heeft, vallen onder de bevoegdheid van de Unie en worden daarom in de EU-lidstaten ten uitvoer gelegd via het recht van de Unie.

[1] Bijlage 16 — Milieubescherming — Volume IV — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), 2e editie, juli 2023.

Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moeten de verdragsluitende staten van de ICAO de ICAO in kennis stellen van de verschillen tussen hun eigen regels of praktijken en die welke zijn vastgesteld in de overeenkomstige internationale norm.

Volgens de ICAO-richtsnoeren[2] zijn er drie categorieën verschillen die kunnen worden gemeld via het systeem voor elektronische melding van verschillen (Electronic Filing of Differences - EFOD): De eis van een verdragsluitende staat is strenger of gaat verder dan een ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP) (categorie A). Deze categorie is van toepassing wanneer de nationale regelgeving strenger is dan de overeenkomstige SARP of een verplichting oplegt die binnen het toepassingsgebied van de bijlage valt en niet onder een SARP valt. Dit is met name van belang wanneer een verdragsluitende staat van de ICAO een hogere norm oplegt die gevolgen heeft voor de exploitatie van luchtvaartuigen van andere verdragsluitende staten van de ICAO op en boven zijn grondgebied. De eis van een verdragsluitende staat is verschillend van aard of vergt een andere wijze van naleving (categorie B). Deze categorie is van toepassing wanneer de nationale regelgeving verschilt van de overeenkomstige SARP van de ICAO, of wanneer het beginsel, type of systeem van de nationale regelgeving verschilt van de overeenkomstige SARP, zonder noodzakelijkerwijs een aanvullende verplichting op te leggen. De eis van een verdragsluitende staat biedt minder bescherming of wordt gedeeltelijk geïmplementeerd/niet geïmplementeerd (categorie C). Deze categorie is van toepassing wanneer de nationale regelgeving minder bescherming biedt dan de overeenkomstige SARP of wanneer er geen nationale regelgeving is uitgevaardigd om geheel of gedeeltelijk tegemoet te komen aan de desbetreffende SARP.

3. NAMENS DE EU EN HAAR LIDSTATEN IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1 Naleving van de verplichtingen van het EU-ETS

De EU past een regionaal emissiehandelssysteem toe (het "EU-ETS"). Het EU-ETS is een systeem voor handel onder een absoluut emissieplafond; de broeikasgasemissies van luchtvaartactiviteiten vallen sinds 2012 onder dit systeem. Het beperkt de totale emissies tot een maximum en biedt emittenten de mogelijkheid emissierechten te kopen en te verkopen om aan hun verplichtingen te voldoen. Dit stimuleert de vermindering van de emissies op kosteneffectieve wijze.

In 2023 is Richtlijn (EU) 2023/958[3] tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG[4] vastgesteld. Deze richtlijn heeft het EU-ETS versterkt door ook de emissies van alle grote luchtvaartmaatschappijen die binnen de EER, naar Zwitserland en naar het VK vliegen in het systeem op te nemen. Ze bevatte ook bepalingen over de uitvoering van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel Corsia voor emissies van in de Europese Economische Ruimte gevestigde luchtvaartmaatschappijen.

---

2 Handleiding voor kennisgeving en publicatie van verschillen (Doc 10055).

3 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).

4 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 Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

Krachtens artikel 25 bis, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG stelt de Commissie jaarlijks een uitvoeringshandeling vast die een lijst bevat van landen die worden geacht Corsia toe te passen, met uitzondering van de EER-landen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk. Voor 2023[5] ging het om Uitvoeringsverordening (EU) 2024/622 van de Commissie en voor 2024[6] om Uitvoeringsverordening (EU) 2024/2850 van de Commissie.

De Commissie heeft ook Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879[7] tot vaststelling van bepalingen ter uitvoering van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de berekening van compensatievereisten ten behoeve van Corsia vastgesteld, en heeft Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066[8] inzake de monitoring en rapportage van emissies geactualiseerd.

Overeenkomstig artikel 28 quater van Richtlijn 2003/87/EG is de Commissie bovendien bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de passende monitoring, rapportage en verificatie van emissies met het oog op de uitvoering van Corsia. De eerste van die handelingen was Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1603[9] van de Commissie.

Na de vaststelling van deze verschillende handelingen zijn er nog steeds verschillen tussen de relevante bepalingen van Richtlijn 2003/87/EG, de uitvoeringsverordeningen en bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, die gevolgen hebben voor de wijze waarop de EU en haar lidstaten Corsia uitvoeren.

Dit besluit actualiseert Besluit 2018/2027[10] van de Raad, waarin de eerste kennisgeving van verschillen werd gedaan en waarin werd gesteld dat er verschillen bestaan met enerzijds de monitoring-, rapportage- en verificatievereisten en anderzijds de compensatievereisten.

Het onderwerp van de beoogde handeling betreft een gebied waarvoor de Unie krachtens artikel 3, lid 2, laatste zinsnede, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft, omdat de beoogde handeling betrekking heeft op een gebied van de emissiehandel dat grotendeels onder de regels van de Unie valt, met name de richtlijn inzake het EU-systeem voor de handel in emissierechten, de verordening inzake monitoring en rapportage en de verordening inzake accreditatie en verificatie.

---

5 Uitvoeringsverordening (EU) 2024/622 van de Commissie van 22 februari 2024 betreffende de lijst van staten die worden geacht Corsia toe te passen voor de toepassing van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad voor emissies in 2023 (PB L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Uitvoeringsverordening (EU) 2024/2850 van de Commissie van 11 november 2024 betreffende de lijst van staten die worden geacht Corsia toe te passen voor de toepassing van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad voor emissies in 2024 (PB L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 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).

8 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).

9 Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1603 van de Commissie van 18 juli 2019 tot aanvulling van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie aangenomen maatregelen voor de monitoring, rapportage en verificatie van luchtvaartemissies ter uitvoering van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (PB L 250 van 30.9.2019, blz. 10).

10 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).

3.2 Naleving van de vereisten in het kader van Corsia

3.2.1 Beheer

Overeenkomstig artikel 51, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 moet elke luchtvaartuigexploitant de emissies monitoren en rapporteren voor alle vluchten die hij tijdens de rapporteringsperiode uitvoert en waarvoor hij verantwoordelijk is. Punt 1.2.6 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago voorziet in een uitzondering die niet is opgenomen in Richtlijn 2003/87/EG: een volledige dochteronderneming van een luchtvaartuigexploitant, die wettelijk geregistreerd is in dezelfde staat, kan samen met de eigenaar ervan worden behandeld als één enkele gecombineerde luchtvaartuigexploitant. Volgens de EU-ETS-regels moet elke luchtvaartuigexploitant zijn eigen monitoringplan hebben en zijn emissies rapporteren volgens de standaardprocedure, dat wil zeggen los van andere luchtvaartuigexploitanten, zelfs als zij volledig in eigendom zijn van een andere luchtvaartuigexploitant.

Deze beperking, die een aanvulling vormt op de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet bij de ICAO worden ingediend onder "Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)". Dit leidt tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende punt 1.2.6 van hoofdstuk 1 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago.

Bovendien moeten luchtvaartuigexploitanten overeenkomstig artikel 68 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 hun jaarlijks emissieverslag uiterlijk op 31 maart bij de bevoegde autoriteit indienen. In punt 1.2.7 van bijlage 16, volume IV, is echter bepaald dat verdragsluitende staten van de ICAO en luchtvaartuigexploitanten het in aanhangsel 1 vastgestelde tijdschema in acht moeten nemen. Voor de perioden 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 en 2033-2035 is de termijn voor de indiening van het geverifieerde emissieverslag bij de staat 30 april van elk jaar. Volgens het EU-recht moeten luchtvaartuigexploitanten het jaarlijkse emissieverslag dus een maand eerder indienen.

Deze beperking, die een aanvulling vormt op de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet bij de ICAO worden ingediend onder "Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)". Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende punt 1.5 van hoofdstuk 1 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago.

3.2.2 Monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van de jaarlijkse emissies van de luchtvaartuigexploitant.

Bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG geeft een overzicht van de luchtvaartactiviteiten die binnen het toepassingsgebied van het EU-ETS vallen. Naast de vluchten die zijn gespecificeerd in bijlage 16, volume IV, punt 2.1.1, bij het Verdrag van Chicago, zijn de volgende vluchten die vertrekken uit of aankomen in een EER-staat, eveneens vrijgesteld van de monitoringvoorschriften: vluchten volgens zichtvliegvoorschriften, vluchten voor wetenschappelijk onderzoek en voor het testen van luchtvaartuigen en vluchten in het kader van openbaredienstverplichtingen. Bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago verleent alleen vrijstelling voor staatsvluchten, militaire, humanitaire, medische en brandbestrijdingsvluchten en vluchten voorafgaand aan of na een humanitaire, medische of brandbestrijdingsvlucht, op voorwaarde dat dergelijke vluchten met hetzelfde luchtvaartuig werden uitgevoerd en nodig waren om de desbetreffende humanitaire, medische of brandbestrijdingsactiviteiten uit te voeren of om het luchtvaartuig daarna te verplaatsen met het oog op de volgende activiteit. Deze vrijstelling is een aanvullend verschil dat bij de ICAO

moet worden ingediend onder “Categorie C — Gedeeltelijk geïmplementeerd”. Dit leidt tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende volume IV, hoofdstuk 2, punt 2.1.1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.

Overeenkomstig bijlage IV bij Richtlijn 2003/87/EG moet het werkelijke brandstofverbruik voor elke vlucht worden gerapporteerd, met inbegrip van de brandstof die wordt verbruikt door het hulpaggregaat. Daarom moeten luchtvaartuigexploitanten boven de EU-ETS-drempel voor kleine emittenten overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 methode A of methode B gebruiken als methode voor de monitoring van hun brandstofverbruik, met het oog op de rapportering van hun jaarlijkse CO_2-emissies van internationale vluchten. Dezelfde methode moet worden toegepast, ongeacht of voor de vluchten compensatievereisten gelden.

Volgens aanhangsel 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago kunnen luchtvaartuigexploitanten echter kiezen uit vijf onder de SARP’s van de ICAO vallende methoden voor de monitoring van het brandstofverbruik, waaronder methode A en methode B. Bovendien kunnen luchtvaartuigexploitanten, overeenkomstig hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, ervoor kiezen de methoden voor de monitoring van het brandstofverbruik alleen te gebruiken om vluchten waarvoor compensatievereisten gelden te rapporteren en mogen zij een emissieschattingsinstrument gebruiken om vluchten te rapporteren waarvoor geen compensatievereisten gelden.

Deze beperkingen uit hoofde van het recht van de Unie, die een aanvulling vormen op de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moeten bij de ICAO worden ingediend onder “Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)”. Deze leiden tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende de punten 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 en 2.2.1.3.6 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, waarin afwijkingen zijn opgenomen inzake het gebruik van een methode voor de monitoring van het brandstofverbruik en het indienen van geactualiseerde emissiemonitoringsplannen.

De drempel voor kleine emittenten, zoals bepaald in artikel 55, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066, verschilt van die in de SARP’s voor Corsia. 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, worden als kleine emittenten aangemerkt.

Deze definitie, die een aanvulling vormt op de norm in punt 2.2.1.3.1 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, is een aanvullend verschil dat bij de ICAO moet worden ingediend onder “Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)”. Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende volume IV, hoofdstuk 2, punt 2.2.1.3.1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, dat van toepassing is op luchtvaartuigexploitanten waarvan de internationale vluchten jaarlijks meer dan 50 000 ton CO_2 uitstoten.

In artikel 52 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 is bepaald dat de luchtvaartuigexploitant uiterlijk vier maanden voordat hij begint met de onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG vallende luchtvaartactiviteiten, zijn monitoringplan moet indienen bij de bevoegde autoriteit. Luchtvaartuigexploitanten die dergelijke activiteiten voor het eerst verrichten (die vier maanden vóór de activiteit niet konden worden voorzien), moeten onverwijld, maar uiterlijk zes weken na de uitvoering van die activiteit, een monitoringplan indienen bij de bevoegde autoriteit.

De in de SARP's vastgestelde termijn verschilt van die van Richtlijn 2003/87/EG. In bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago is bepaald dat verdragsluitende staten van de ICAO en luchtvaartuigexploitanten moeten voldoen aan het in aanhangsel 1 van dat verdrag vastgestelde tijdschema. De plannen moeten slechts één keer worden ingediend, tenzij een herziening noodzakelijk is. Nieuwe marktdeelnemers moeten emissiemonitoringplannen indienen binnen drie maanden nadat zij onder het toepassingsgebied vallen. Andere luchtvaartuigexploitanten (die geen nieuwe marktdeelnemers zijn, maar die ook voor het eerst onder het toepassingsgebied vallen) moeten hun plannen binnen drie maanden indienen.

Deze beperkingen, die een aanvulling vormen op de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moeten bij de ICAO worden ingediend onder "Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)". Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende de punten 2.2.2.1, 2.2.2.2 en 2.2.2.3 van volume IV, hoofdstuk 2, van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.

Overeenkomstig artikel 68 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 en artikel 27, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067 moeten alleen luchtvaartuigexploitanten zowel het emissieverslag als het verificatieverslag indienen bij de bevoegde autoriteit van hun administrerende staat. Punt 2.4.1.5 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago schrijft voor dat zowel de luchtvaartuigexploitant als de verificatie-instantie onafhankelijk een kopie van het emissieverslag en het bijbehorende verificatieverslag bij de staat moeten indienen.

Dit verschil met de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet bij de ICAO worden ingediend onder "Categorie B — andere wijze van naleving van de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)". Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende volume IV, hoofdstuk 2, punt 2.4.1.5 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.

In artikel 3 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067 zijn de voorwaarden vastgesteld waaraan moet worden voldaan om als een geaccrediteerde "verificateur" te worden beschouwd: een rechtspersoon of een andere juridische entiteit die verificatieactiviteiten uitvoert krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067 en door een nationale accreditatie-instantie is geaccrediteerd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067, of een natuurlijke persoon die, onverminderd artikel 5, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067, anderszins gemachtigd is op het moment dat het verificatieverslag wordt uitgebracht. Dit houdt in dat het emissieverslag moet worden geverifieerd door verificateurs die op het grondgebied van de EER zijn gevestigd, wat geen criterium is in de SARP's.

Dit verschil met de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet bij de ICAO worden ingediend onder "Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)". Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende volume IV, hoofdstuk 2, punt 2.4.2.1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.

Tot slot moet de luchtvaartuigexploitant, overeenkomstig artikel 66, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066, ontbrekende gegevens indienen door gebruik te maken van conservatieve vervangende waarden of gegevens van een emissieschattingsinstrument, mits niet meer dan 5 % van de gegevens voor alle gerapporteerde vluchten, d.w.z. alle internationale vluchten, ontbreken. Indien meer gegevens ontbreken, moet de luchtvaartuigexploitant corrigerende maatregelen nemen om de monitoringmethode te verbeteren.

Dit verschil, dat een aanvulling vormt op de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet bij de ICAO worden ingediend onder "Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)". Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende volume IV, hoofdstuk 2, punt 2.5.1.1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, waarin bepaald is dat een drempel van 5 % van de internationale vluchten moet worden gebruikt, onder voorbehoud van compensatievereisten.

3.2.3 Compensatievereisten

Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879 stelt de berekeningsmethode vast van compensatievereisten met betrekking tot emissies die plaatsvinden van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2026.

De compensatievereisten worden berekend aan de hand van de volgende formule:

ORy = OEy * SGFy waarbij:

ORy = de compensatievereisten voor de luchtvaartuigexploitant in het jaar y;

OEy = de CO_2-emissies van de luchtvaartuigexploitant voor zijn internationale vluchten in het jaar y;

SGFy = de groeifactor voor de sector.

Deze formule volgt de berekeningsmethode van de SARP's, maar op grond van artikel 25 bis, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG moet een lijst worden gepubliceerd van landen die geacht worden Corsia toe te passen. Die lijst wordt elk jaar bijgewerkt met nieuwe landen die vrijwillig deelnemen aan Corsia, maar verschilt nog steeds van de ICAO-lijst, aangezien de EER-landen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk zijn uitgesloten omdat deze landen hun regionale emissiehandelsregelingen[11] toepassen voor vluchten binnen de EER en vluchten tussen EER-landen en Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk.

Dit betekent dat, zelfs als EER-landen hun emissies aan de ICAO rapporteren volgens de SARP-methodologie, om de berekening van de sectorale groeifactor te vergemakkelijken, zij geen compensatievereisten berekenen voor vluchten die onder de regionale emissiehandelsregelingen vallen.

De toepassing van de regionale emissiehandelsregelingen op internationale vluchten tussen EER-landen onderling en tussen de EER en Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk verplicht luchtvaartuigexploitanten de emissies van deze vluchten aan te pakken. Op milieugebied is het EU-ETS een strenger instrument dan Corsia, aangezien het niet alleen betrekking heeft op emissies die boven het Corsia-referentieniveau liggen, maar op een veel groter aandeel van de totale emissies.

In 2022 bedroegen de emissies van intra-EER-vluchten die onder het EU-ETS vallen 49,1 Mt CO_2. In totaal werden ongeveer 27 miljoen emissierechten toegekend. 23,1 miljoen daarvan

[11] Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32), Regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten (wijziging) Order 2020 (SI 2020 nr. 1557), Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Zwitserse Bondsstaat inzake de koppeling van hun regelingen voor de handel in broeikasgasemissierechten (PB L 322 van 7.12.2017, blz. 3).

werden kosteloos toegekend, en ongeveer 3,7 miljoen werden geveild in 2022[12]. Dit betekent dat in 2022 meer dan 50 % van de emissies onder het EU-ETS vielen. Bovendien zal het EU-ETS verder worden aangescherpt door de geleidelijke afschaffing van kosteloze emissierechten voor de luchtvaartsector in de periode 2024-2026, met een vermindering van 25 % in 2024, een vermindering van 50 % in 2025 en de volledige afschaffing van de kosteloze emissierechten vanaf 2026.

Ten minste tot 31 december 2026 hebben deze emissies die onder de regionale emissiehandelsregelingen vallen en waarop dus geen Corsia-compensatievereiste van toepassing is voor in de EER gevestigde luchtvaartuigexploitanten, betrekking op vluchten tussen EER-landen onderling en vluchten tussen de EER en Zwitserland en het VK.

Als de Corsia-compensatievereisten van toepassing zouden zijn op vluchten die reeds onder het EU-ETS vallen, zouden deze op basis van AERO-MS-modellering neerkomen op 5 Mt CO_2 voor 2024.

Vanuit milieuoogpunt is het dus beter dat de vluchten tussen EER-landen en die tussen de EER en Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk onder het EU-ETS vallen.

Deze beperking, die een aanvulling vormt op de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet bij de ICAO worden ingediend onder “Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)”. Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende de punten 3.1.4 en 3.2.1 van volume IV, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.

Indien de som van de compensatievereisten voor de luchtvaartuigexploitant in de drie jaar van een bepaalde periode (OR1 + OR2 + OR3) minder dan 3 000 ton CO_2 bedraagt, mogen de EER-lidstaten, overeenkomstig artikel 4, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879, op verzoek van de luchtvaartuigexploitant voor die periode geen compensatievereisten voor die luchtvaartuigexploitant berekenen. Volgens bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet een luchtvaartuigexploitant die voldoet aan de voorwaarden van punt 3.4.2 geen compensatievereisten naleven, maar kan hij ervoor kan kiezen deze emissies vrijwillig te compenseren. Het enige verschil is dat in plaats van vrijwillig voor compensatie te kiezen, de luchtvaartuigexploitant de mogelijkheid heeft om ervan af te zien.

Deze beperking, die een aanvulling vormt op de norm in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet bij de ICAO worden ingediend onder “Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)”. Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende volume IV, hoofdstuk 3, punt 3.4.2 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.

3.2.4 In aanmerking komende eenheden

Overeenkomstig artikel 11 bis van Richtlijn 2003/87/EG betreffende projectactiviteiten moeten kredieten voldoen aan een aantal criteria om in aanmerking te komen voor naleving van de Corsia-compensatievereisten.

Overeenkomstig artikel 11 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met een lijst van eenheden die luchtvaartuigexploitanten uit de EER kunnen gebruiken voor de naleving van Corsia. Dit omvat eenheden die door de ICAO-

[12] Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de werking van de Europese koolstofmarkt in 2022 krachtens artikel 10, lid 5, en artikel 21, lid 2, van Richtlijn 2003/87/EG.

Raad in aanmerking worden genomen indien zij afkomstig zijn van landen die deelnemen aan Corsia en partij zijn bij de Overeenkomst van Parijs.

Deze beperking, die een aanvulling vormt op de norm in punt 4.2.1 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet bij de ICAO worden ingediend onder "Categorie A — Vereiste die strenger is of verder gaat dan de ICAO-norm of aanbevolen praktijk (SARP)". Dit geeft aanleiding tot een kennisgeving overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago betreffende volume IV, hoofdstuk 4, punt 4.2.1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, waarin als volgt is bepaald: "Om in aanmerking te komen voor Corsia moeten emissie-eenheden voldoen aan de criteria die zijn opgenomen in het ICAO-document "Corsia Emissions Unit Eligibility Criteria.".

Naast de bovengenoemde vereisten voorziet artikel 11 bis, lid 1, van Richtlijn 2003/87/EG in de aanvaarding van twee andere soorten kredieten:

- kredieten die zijn goedgekeurd door partijen bij overeenkomsten op grond van lid 5 van Richtlijn 2003/87/EG;
- kredieten die zijn verleend voor projecten op Unieniveau op grond van artikel 24 bis van Richtlijn 2003/87/EG.

Meer in het bijzonder wordt in artikel 11 bis, lid 5, verwezen naar overeenkomsten met derde landen, waarbij de mate van gebruik wordt gespecificeerd. Tot op heden bestaan er nog geen overeenkomsten van dit type met derde landen.

In artikel 11 bis, lid 1, punt d), wordt verwezen naar kredieten die worden verleend voor projecten op Unieniveau op grond van artikel 24 bis van Richtlijn 2003/87/EG. Tot op heden bestaan er geen projecten op grond van artikel 24 bis van Richtlijn 2003/87/EG.

Aangezien deze kredieten nog niet zijn toegestaan of verleend, hoeft de ICAO niet onmiddellijk te worden geïnformeerd over mogelijke verschillen met het recht van de Unie omdat die zich in de praktijk nog niet hebben voorgedaan.

De EU-lidstaten zijn verplicht de ICAO onmiddellijk in kennis te stellen zodra de goedkeuring of verlening van deze kredieten wettelijk mogelijk is. In dat geval moet de Commissie de Raad daarvan in kennis stellen aan de hand van een informatieve nota en moeten de EU-lidstaten, overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago, de ICAO onverwijld in kennis stellen van de daaruit voortvloeiende verschillen met punt 4.2.1 van hoofdstuk 4 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, overeenkomstig artikel 3, leden 13 en 14, van dit besluit van de Raad. Die verschillen worden in het EFOD (Electronic Filing of Differences)-systeem aangeduid als verschillen van categorie B: "Andere wijze van naleving".

3.3 Rapportage van het verschil aan de Commissie

Na de indiening van de verschillen bij de ICAO, en uiterlijk twee maanden na de vaststelling van dit besluit van de Raad, stellen de EU-lidstaten de Commissie in kennis van de ingediende verschillen. Dit is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de bepalingen van dit besluit van de Raad worden nageleefd.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst".

Artikel 218, lid 9, VWEU, is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst[13].

Het begrip "handelingen met rechtsgevolgen" omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die "beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt"[14].

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De ICAO is een lichaam dat is opgericht krachtens een internationale overeenkomst, namelijk het Verdrag van Chicago.

De vaststelling van de tweede editie van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago is bindend voor de Unie overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago.

De kennisgeving van verschillen door EU-lidstaten heeft rechtsgevolgen omdat dit van invloed kan zijn op de wijze waarop de ICAO-normen door de lidstaten zullen worden toegepast, op een gebied dat onder gemeenschappelijke regels valt.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

Overeenkomstig artikel 192, lid 1, en artikel 191 VWEU moet de Europese Unie bijdragen tot het nastreven van onder meer de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering.

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee

[13] Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

[14] Arrest van het Hof van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De kennisgeving van verschillen door EU-lidstaten heeft rechtsgevolgen omdat dit van invloed kan zijn op de wijze waarop de ICAO-normen door de lidstaten zullen worden toegepast, op een gebied dat onder gemeenschappelijke regels valt.

De hoofddoelstelling en de inhoud van de geplande handeling hebben betrekking op het klimaatbeleid, in de context van de internationale luchtvaart.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 192, lid 1, VWEU.

4.3. Conclusies

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 192, lid 1, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

2025/0065 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, met betrekking tot de tweede editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart

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"), dat tot doel heeft het internationale luchtvervoer te regelen, 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 (de "EU-lidstaten") zijn partijen bij dat verdrag 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 kan de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken (Standards and Recommended Practices — SARP's) vaststellen.

(4) De 21ste Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag inzake klimaatverandering van de Verenigde Naties in december 2015 werd afgesloten met de vaststelling van de Overeenkomst, die tot doel heeft de wereldwijde temperatuurstijging te beperken tot minder dan 2 C in vergelijking met het pre-industriële tijdperk en te streven naar een maximale stijging van 1,5 C. Alle bedrijfstakken van de economie moeten bijdragen tot deze emissiebeperking, inclusief de internationale luchtvaart.

(5) In 2016 is tijdens de 39ste algemene vergadering van de ICAO besloten een wereldwijd marktgebaseerd mechanisme te ontwikkelen om de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart te beperken tot het niveau van 2020[15]. Het standpunt van de Unie hierover is vastgesteld in Besluit (EU) 2016/915 van de Raad[16].

(6) De ICAO-Raad heeft tijdens de tiende zitting van zijn 214e sessie de eerste editie van bijlage 16, volume IV, bij het verdrag aangenomen: de internationale normen en

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

16 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).

aanbevolen praktijken (SARP's) inzake milieubescherming – Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart ("Corsia").

(7) De ICAO-Raad heeft tijdens zijn 228e zitting amendement 1 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago aangenomen, dat voortvloeit uit 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, volume IV, bij het Verdrag van Chicago is op 1 januari 2024 van toepassing geworden.

(8) Aangezien er bepaalde verschillen zijn tussen het recht van de Unie en de tweede editie van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet een standpunt van de Unie worden vastgesteld inzake de kennisgeving van verschillen overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago.

(9) Deze kennisgeving wordt nu voorgesteld omdat de relevante EU-wetgeving met betrekking tot de uitvoering van Corsia in de EU is goedgekeurd.

(10) 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.

(11) Artikel 38 van het verdrag heeft betrekking op afwijkingen van de internationale normen en aanbevolen praktijken. Overeenkomstig dat artikel moet elke verdragsluitende staat van de ICAO 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.

(12) Bij Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad zijn verschillen gemeld tussen Richtlijn 2003/87/EG en de eerste editie van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago. Deze hebben betrekking op zowel de eisen inzake monitoring, rapportage en verificatie (MRV) als op de compensatievereisten, en zijn nog steeds geldig.

(13) Met de vaststelling van Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1603[17] van de Commissie wat betreft de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie aangenomen maatregelen voor de monitoring, rapportage en verificatie van luchtvaartemissies ter uitvoering van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel, past de Unie MRV-eisen toe overeenkomstig bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago. De volledige toepassing van MRV-eisen garandeert dat de emissies van landenparen worden opgenomen in hoofdstuk 3, punt 3.1, van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago. Bijgevolg wordt de sectorale groeifactor niet beïnvloed

[17] Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1603 van de Commissie van 18 juli 2019 tot aanvulling van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie aangenomen maatregelen voor de monitoring, rapportage en verificatie van luchtvaartemissies ter uitvoering van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (PB L 250 van 30.9.2019, blz. 10).

door een verschil in de uitvoering van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago door de EER-staten.

(14) In 2023 is Richtlijn 2003/87/EG gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad. Een van de doelstellingen daarvan was de tenuitvoerlegging van Corsia in de Europese Unie na te streven.

(15) Richtlijn 2003/87/EG is van toepassing ongeacht de nationaliteit van de luchtvaartuigexploitant en zonder onderscheid tussen vluchten binnen en tussen EU-lidstaten en/of EER-landen.

(16) Artikel 12 van Richtlijn 2003/87/EG voorziet in de vaststelling door de Europese Commissie van uitvoeringshandelingen tot nadere bepaling van de methode voor de berekening van compensatievereisten voor luchtvaartuigexploitanten.

(17) Op 9 juli 2024 is Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879 tot vaststelling van bepalingen ter uitvoering van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de berekening van compensatievereisten ten behoeve van Corsia vastgesteld ("Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879").

(18) Krachtens artikel 25 bis, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG stelt de Commissie jaarlijks een uitvoeringshandeling vast die een lijst bevat van landen die worden geacht Corsia toe te passen, met uitzondering van de EER-landen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk. Overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG worden voor in EU-lidstaten gevestigde exploitanten compensatievereisten berekend voor alle vluchten tussen landen die deelnemen aan Corsia, met uitzondering van vluchten binnen de EER en tussen de EER en Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(19) Volgens Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879 moeten kleine exploitanten afzien van de verplichting om emissies te compenseren, terwijl bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago hen standaard vrijstelling verleent, waarbij zij er zelf voor kunnen kiezen in het systeem te stappen. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

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

(21) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067 hoeft de verificateur het emissieverslag en het onafhankelijke verificatieverslag niet rechtstreeks naar de nationale autoriteiten te sturen, terwijl hij dit volgens bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, wel moet doen. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(22) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 moeten luchtvaartuigexploitanten vervangende gegevens gebruiken voor maximaal 5 % van al hun gerapporteerde vluchten. In bijlage 16, volume IV, is dit beperkt tot 5 % van de vluchten waarvoor compensatievereisten gelden. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(23) Overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG zijn naast de in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago gespecificeerde vluchten ook de volgende vluchten vrijgesteld van de monitoringvoorschriften: vluchten volgens zichtvliegvoorschriften, vluchten voor wetenschappelijk onderzoek en voor het testen van luchtvaartuigen en vluchten in

het kader van openbaredienstverplichtingen. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(24) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 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 dit verschil.

(25) De tijdspanne waarin Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 voorziet voor de indiening van een geactualiseerd emissiemonitoringplan door een luchtvaartuigexploitant in geval van significante wijzigingen, is korter dan die waarin de SARP's voorzien. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(26) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 moet elke luchtvaartuigexploitant zijn eigen afzonderlijk monitoringplan hebben en afzonderlijke verslagen indienen, ongeacht of hij een dochteronderneming is of een entiteit die volledig eigendom is van een andere luchtvaartuigexploitant. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(27) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 moeten luchtvaartuigexploitanten uiterlijk op 31 maart van elk jaar de emissiegegevens van het voorgaande kalenderjaar rapporteren, maar in de Corsia-SARP's is bepaald dat deze gegevens uiterlijk op 30 april van elk jaar moeten worden ingediend. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(28) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 dient de luchtvaartuigexploitant zijn monitoringplan in: i) ten minste vier maanden voor hij van start gaat met de onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG vallende luchtvaartactiviteiten, of ii) zonder onnodige vertraging na de start van dergelijke activiteiten, maar niet later dan zes weken daarna. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(29) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067 moet het emissieverslag worden geverifieerd door verificateurs die zijn geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie van een van de landen van de Europese Economische Ruimte, terwijl de Corsia-SARP's deze beperking niet bevatten. De ICAO moet in kennis worden gesteld van dit verschil.

(30) Tot op heden zijn geen kredieten toegestaan door partijen bij overeenkomsten op grond van artikel 11 bis, lid 5, van Richtlijn 2003/87/EG en zijn geen kredieten verleend voor projecten op Unieniveau op grond van artikel 24 bis van Richtlijn 2003/87/EG. In de praktijk is er geen verschil. Wanneer de lidstaten goedkeuring verlenen voor kredieten uit projecten overeenkomstig met derde landen gesloten overeenkomsten of kredieten verlenen voor door EU-lidstaten beheerde projecten ter beperking van broeikasgasemissies die nog niet onder Richtlijn 2003/87/EG vallen, of beide, moeten zij de ICAO ervan in kennis stellen dat dergelijke kredieten kunnen worden gebruikt voor de naleving van Corsia.

(31) In dat geval moet de Commissie de Raad daarvan in kennis stellen aan de hand van een informatieve nota en moeten de EU-lidstaten dit onverwijld melden aan de ICAO.

(32) De EU-lidstaten moeten de Commissie uiterlijk twee maanden na de inwerkingtreding van deze handeling in kennis stellen van de verschillen die zij bij de ICAO hebben ingediend.

(33) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO-Raad, aangezien de vaststelling van de tweede editie van bijlage 16, volume IV, krachtens artikel 90 van het Verdrag van Chicago bindend is voor de lidstaten.

(34) Het standpunt van de Unie moet tot uiting worden gebracht door alle lidstaten van de Unie, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Met betrekking tot de kennisgeving van de verschillen met bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet het volgende standpunt worden ingenomen: elke lidstaat geeft de in artikel 2 uiteengezette uitleg en meldt de verschillen in het "Electronic Filing of Differences System" van de ICAO, onder de in artikel 3, leden 1 tot en met 15, van dit besluit beschreven voorwaarden.

Artikel 2

De onderstaande verschillen moeten als volgt worden uitgelegd:

"*Wat compensatie betreft, bestaan er verschillen tussen Richtlijn 2003/87/EG en de door de Commissie vastgestelde gedetailleerde regels enerzijds, en Corsia anderzijds. De regels van de Europese Unie die op [20 december 2024] in dit verband van toepassing zijn, zijn voornamelijk vastgelegd in Richtlijn 2003/87/EG, zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/958, Richtlijn (EU) 2023/959 en Besluit nr. 334/2023 van het Gemengd Comité van de EER.*

De verschillen die [lidstaat] op [datum] heeft aangemeld overeenkomstig Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad, blijven geldig."

Artikel 3

1. Een verschil met de punten 3.1.4 en 3.2 van hoofdstuk 3 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), "CO_2 Offsetting requirements":

   "Overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat voor emissies van vluchten die binnen de Europese Economische Ruimte worden uitgevoerd door in [lidstaat] gevestigde exploitanten of van vluchten tussen de Europese Economische Ruimte en Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk, geen compensatievereisten gelden. De emissies van deze vluchten worden niet opgenomen in de berekening van de variabele OE in punt 3.2.1 voor exploitanten die door [lidstaat] worden beheerd."

   Deelname aan de regionale emissiehandelsregelingen verplicht exploitanten uit [lidstaat] om deze emissies aan te pakken.

Deze regionale emissiehandelsregelingen zijn vanuit milieuoogpunt strenger dan Corsia omdat ze een groter deel van de emissies van vluchten tussen EER-landen en vluchten tussen de EER en het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland bestrijken.

Het emissiehandelssysteem van de Europese Unie, zoals vastgesteld bij Richtlijn 2003/87/EG, is van toepassing op vliegtuigexploitanten, ongeacht hun nationaliteit, en waarborgt een gelijke behandeling op routes voor wat betreft de verplichting om ETS-emissierechten in te leveren."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

2. Een verschil met punt 3.4.2 van hoofdstuk 3 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), "CO_2 Offsetting requirements":

"Overeenkomstig artikel 4, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1879 stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat een compensatievereiste geldt voor luchtvaartuigexploitanten met minder dan 3 000 ton totale compensatievereisten voor de nalevingsperiode van drie jaar. Die luchtvaartuigexploitanten kunnen het land echter verzoeken te worden vrijgesteld van het compensatievereiste. Volgens bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, moet de luchtvaartuigexploitant die voldoet aan de voorwaarden van punt 3.4.2 geen compensatievereisten naleven, maar kan hij ervoor kiezen deze emissies vrijwillig te compenseren."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

3. Een verschil met punt 4.2.1 van hoofdstuk 4 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), "Cancelling CORSIA Eligible Emissions Units":

"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.

Dit leidt tot striktere milieubescherming."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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 punt 2.4.1.5 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Regeling voor

koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), "Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions":

"Overeenkomstig artikel 68 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 en artikel 27, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067 meldt [lidstaat] de ICAO dat het emissieverslag en het overeenkomstige verificatieverslag alleen door de luchtvaartuigexploitant moeten worden ingediend bij de staat. Dit is gelijkwaardig aan de eis van bijlage 2.4.1.5 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, maar daarin is bepaald dat ook de verificatie-instantie een kopie van het emissieverslag en het bijbehorende verificatieverslag bij de staat moet indienen."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) aangeduid als een verschil van categorie B "Andere wijze van naleving", en niet als een "Significant verschil".

5. Een verschil met punt 2.1.1 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), "Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions":

"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, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, de normen en aanbevolen praktijken 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[18]."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) aangeduid als een verschil van categorie C "Gedeeltelijk geïmplementeerd", en niet als een "Significant verschil".

6. Een verschil met de punten 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 en 2.2.1.3.6 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), "Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions":

"Overeenkomstig artikel 55, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 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

[18] 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 L 293 van 31.10.2008, blz. 3).

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."

"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, volume 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 het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

7. Een verschil met punt 2.5.1.1 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), "Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions":

"Overeenkomstig artikel 66, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 gebruikt de luchtvaartuigexploitant vervangende gegevens voor de desbetreffende periode, berekend volgens de alternatieve methode die in het monitoringplan is gedefinieerd, mits de gegevenslacunes niet groter zijn dan 5 % van alle gerapporteerde vluchten. Indien voor meer dan 5 % van de jaarlijkse vluchten lacunes in de gegevens worden vastgesteld, moet de exploitant de bevoegde autoriteit daarvan in kennis stellen en corrigerende maatregelen nemen om de gegevensverzameling te verbeteren."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

8. Het volgende verschil geldt voor de punten 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 en 2.2.1.3.5 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), "Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions":

"*Overeenkomstig artikel 55, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat luchtvaartuigexploitanten die de drempel voor kleine emittenten in een bepaald jaar (y) overschrijden, onverwijld een geactualiseerd emissiemonitoringplan moeten indienen, tenzij anders overeengekomen met de Corsia-autoriteit van [lidstaat].*"

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

9. Het volgende verschil geldt voor punt 1.2.6 van hoofdstuk 1 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), "Administration":

"Overeenkomstig artikel 51, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat elke luchtvaartuigexploitant over zijn eigen monitoringplan moet beschikken en afzonderlijk verslag moet uitbrengen, zelfs als hij een volledige dochteronderneming van een andere luchtvaartuigexploitant is, zoals bepaald in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

10. Het volgende verschil geldt voor punt 1.5 van hoofdstuk 1 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), "Administration":

"Overeenkomstig artikel 68 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat luchtvaartuigexploitanten uiterlijk op 31 maart, en niet op 30 april, van elk jaar, zoals bepaald in bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, de emissies van het voorgaande kalenderjaar moeten rapporteren."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

11. Het volgende verschil geldt voor de punten 2.2.2.1, 2.2.2.2 en 2.2.2.3 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), "Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions":

"Overeenkomstig artikel 52 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat de luchtvaartuigexploitanten het monitoringplan uiterlijk vier maanden voordat zij onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG vallende luchtvaartactiviteiten aanvangen of onverwijld na de start van de luchtvaartactiviteiten en uiterlijk zes weken daarna moeten indienen. Dit tijdschema wijkt af van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago, waarin bepaald is dat nieuwkomers emissiemonitoringplannen moeten indienen binnen drie maanden nadat zij binnen het toepassingsgebied van die bijlage vallen. Bovendien moeten luchtvaartuigexploitanten (die geen nieuwe marktdeelnemers zijn) die voor het eerst onder het toepassingsgebied vallen, hun plannen binnen drie maanden indienen."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

12. Het volgende verschil geldt voor punt 2.4.2,1 van hoofdstuk 2 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia),

"Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of Aeroplane Operator Annual CO_2 emissions":

"Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2067 en in aanvulling op de voorwaarden van punt 2.4.2.1, bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat het emissieverslag moet worden geverifieerd door overeenkomstig deze verordening geaccrediteerde verificateurs en door een nationale accreditatie-instantie van een van de landen van de Europese Economische Ruimte."

Dit verschil wordt in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) 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".

13. Een verschil met punt 4.2.1 van hoofdstuk 4 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), "Cancelling CORSIA Eligible Emissions Units":

"Overeenkomstig artikel 11 bis van Richtlijn 2003/87/EG stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat, naast de door de ICAO-Raad goedgekeurde eenheden en overeenkomstig [derde verschil inzake criteria voor aanvullende eenheden], de volgende eenheden door in [lidstaat] geregistreerde exploitanten kunnen worden gebruikt om te voldoen aan hun verplichtingen uit hoofde van Corsia:

kredieten die zijn verleend voor projecten op Unieniveau op grond van artikel 24 bis van Richtlijn 2003/87/EG. Dat zijn kredieten voor door EU-lidstaten beheerde projecten die niet onder het EU-ETS vallende broeikasgasemissies verminderen. Zij mogen niet leiden tot dubbele claims, noch de uitvoering belemmeren van andere beleidsmaatregelen ter vermindering van emissies die niet onder Richtlijn 2003/87/EG vallen."

Dit verschil wordt gemeld wanneer aan de voorwaarden van artikel 24 bis van Richtlijn 2003/87/EG is voldaan en deze kredieten zijn verleend. Wanneer het verschil is ingediend, wordt het in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) aangeduid als een verschil van categorie B "Andere wijze van naleving", en niet als een "Significant verschil".

14. Een verschil met punt 4.2.1 van hoofdstuk 4 van bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), "Cancelling CORSIA Eligible Emissions Units":

"Overeenkomstig artikel 11 bis van Richtlijn 2003/87/EG stelt [lidstaat] de ICAO ervan in kennis dat, naast de door de ICAO-Raad goedgekeurde eenheden en overeenkomstig [derde verschil inzake criteria voor aanvullende eenheden], de volgende eenheden door in [lidstaat] geregistreerde exploitanten kunnen worden gebruikt om te voldoen aan hun verplichtingen uit hoofde van Corsia:

kredieten die zijn toegestaan door partijen bij overeenkomsten op grond van artikel 11 bis, lid 5, van Richtlijn 2003/87/EG. Dit zijn kredieten die zijn toegestaan op grond van bilaterale overeenkomsten met derde landen [specificeer de overeenkomst]."

Dit verschil wordt aangemeld wanneer aan de voorwaarden van artikel 11 bis, lid 5, van Richtlijn 2003/87/EG is voldaan en deze kredieten zijn verleend. Wanneer het

verschil is ingediend, wordt het in het EFOD-systeem (Electronic Filing of Differences) aangeduid als een verschil van categorie B “Andere wijze van naleving”, en niet als een “Significant verschil”.

15. Met uitzondering van de leden 13 en 14 dient elke lidstaat de in dit artikel bedoelde verschillen uiterlijk twee maanden na de inwerkingtreding van dit besluit in en stelt hij de Commissie daarvan in kennis. De Commissie stelt de Raad daarvan in kennis aan de hand van een informatieve nota zodra de in de leden 13 en 14 uiteengezette voorwaarden zijn vervuld. Daarna stellen de EU-lidstaten de ICAO onverwijld in kennis.

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter