EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

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

MOTIVERING

1. FÖRSLAGETS INNEHÅLL

Detta förslag avser beslutet om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens (*unionen* eller *EU*) vägnar vad gäller meddelandet om avvikelser från bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen om standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1 Chicagokonventionen, Icao och Parisavtalet

Chicagokonventionen (*Chicagokonventionen* eller *konventionen*) har till syfte att reglera den internationella luftfarten. Konventionen trädde i kraft den 4 april 1947 och genom den bildades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).

Icao är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna som utarbetar globala standarder, metoder och strategier för internationell civil luftfart inom säkerhet och trygghet, flygnavigering, miljö, förenklade luftfartsrutiner och ekonomiska frågor.

Europeiska unionens medlemsstater (*EU-medlemsstaterna*) är avtalsslutande stater i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i Icao.

Enligt artikel 54 i konventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder.

Parisavtalet antogs av partskonferensen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar i december 2015. Det syftar till att begränsa den globala temperaturökningen till under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att sträva efter att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C.

Alla EU-medlemsstater och unionen är parter i Parisavtalet.

2.2 Corsia – bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen

Den andra utgåvan av *International Standards and Recommended Practices, Environmental Protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*[1] antogs av Icao-rådet vid dess 228:e session i mars 2023, efter antagandet av ändring 1 av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

Den andra utgåvan trädde i kraft den 1 januari 2024.

Bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen avser ett område som omfattas av unionens befogenhet och genomförs därför i EU:s medlemsstater genom unionsrätten.

I enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen ska Icaos avtalsslutande stater underrätta Icao om avvikelserna mellan deras egna regler eller metoder och de som fastställs i motsvarande internationella standard.

Enligt Icaos vägledning[2] kan följande tre olika kategorier av avvikelser registreras i systemet för elektronisk registrering av avvikelser (*Electronic Filing of Differences*): Kategori A:

[1] *Annex 16 - Environmental Protection - Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*, 2:a utgåvan, juli 2023 (inte översatt till svenska).

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

strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod. Denna kategori är tillämplig när de nationella reglerna är mer krävande än Icaos motsvarande internationella standard eller rekommenderade metod eller föreskriver en skyldighet inom bilagans tillämpningsområde som inte omfattas av en internationell standard eller rekommenderad metod. Detta är särskilt viktigt om en av Icaos avtalsslutande stater kräver en högre standard som påverkar driften av luftfartyg från andra avtalsslutande stater inom och ovanför dess territorium. Kategori B: av en annan karaktär eller uppfyller kraven på ett annat sätt. Denna kategori är tillämplig när de nationella reglerna är av en annan karaktär än Icaos motsvarande internationella standard eller rekommenderade metod eller när de nationella reglernas princip, typ eller system avviker från Icaos motsvarande internationella standard eller rekommenderade metod, utan att nödvändigtvis införa någon ytterligare skyldighet. Kategori C: mindre skyddande eller delvis genomförd/inte genomförd. Denna kategori är tillämplig när de nationella reglerna är mindre skyddande än Icaos motsvarande internationella standard eller rekommenderade metod, eller när det inte har utfärdats några nationella regler som helt eller delvis uppfyller motsvarande internationella standard eller rekommenderade metod.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ EU:S OCH DESS MEDLEMSSTATERS VÄGNAR

3.1 Efterlevnad av skyldigheterna enligt EU:s utsläppshandelssystem

EU genomför ett regionalt system för handel med utsläppsrätter (*EU:s utsläppshandelssystem*). EU:s utsläppshandelssystem är ett system med utsläppstak och handel med utsläppsrätter som sedan 2012 omfattar utsläpp av växthusgaser från luftfartsverksamhet. Systemet begränsar det totala utsläppstaket och gör det möjligt för utsläppskällor att köpa och sälja utsläppsrätter för att uppfylla sina skyldigheter, vilket främjar en kostnadseffektiv utsläppsminskning.

År 2023 antogs direktiv (EU) 2023/958[3] om ändring av direktiv 2003/87/EG[4]. Det stärkte EU:s utsläppshandelssystem vad gäller utsläpp från alla stora flygbolag som flyger inom EES, till Schweiz och till Förenade kungariket. Genom direktivet infördes också bestämmelser om genomförandet av den globala marknadsbaserade åtgärden Corsia för utsläpp från flygbolag baserade i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Enligt artikel 25a.3 i direktiv 2003/87/EG antar kommissionen årligen en förteckning över andra stater än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses tillämpa Corsia. För

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

[4] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

2023 antogs förteckningen genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/622[5] och för 2024 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2850[6].

Kommissionen antog även genomförandeförordning (EU) 2024/1879[7] om tillämpningsföreskrifter för direktiv 2003/87/EG vad gäller beräkning av kompensationskrav enligt Corsia och uppdaterade genomförandeförordning (EU) 2018/2066 om övervakning och rapportering av utsläpp[8].

Enligt artikel 28c i det direktivet får kommissionen dessutom anta delegerade akter om lämplig övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra Corsia. Den första delegerade akt som antogs var kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603[9].

Även efter antagandet av dessa olika akter finns det avvikelser mellan de relevanta bestämmelserna i direktiv 2003/87/EG, dess relevanta genomförandeförordningar och bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, vilka påverkar hur EU och dess medlemsstater genomför Corsia.

Detta beslut uppdaterar rådets beslut (EU) 2018/2027[10], genom vilket de första avvikelserna meddelades. I det första meddelandet om avvikelser anges att det förekommer avvikelser vad gäller såväl kraven på övervakning, rapportering och verifiering som kompensationskraven.

Den planerade akten avser ett område där unionen har exklusiv extern befogenhet i enlighet med artikel 3.2 sista stycket i EUF-fördraget, eftersom den planerade akten avser handeln med utsläppsrätter som till stor del omfattas av unionsregler, främst direktivet om EU:s utsläppshandelssystem, förordningen om övervakning och rapportering samt förordningen om ackreditering och verifiering.

3.2 Efterlevnaden av kraven enligt Corsia

3.2.1 Administration

Enligt artikel 51.1 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ska varje luftfartygsoperatör övervaka och rapportera utsläpp för alla flygningar som utförs av luftfartygsoperatören under

---

5 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/622 av den 22 februari 2024 om förteckningen över stater som anses tillämpa Corsia med avseende på Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG för utsläpp under 2023 (EUT L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2850 av den 11 november 2024 om förteckningen över stater som anses tillämpa Corsia med avseende på Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om utsläpp under 2024 (EUT L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/1879 av den 9 juli 2024 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller beräkning av kompensationskrav enligt Corsia (EUT L, 2024/1879, 10.7.2024).

8 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 1).

9 Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd (EUT L 250, 30.9.2019, s. 10).

10 Rådets beslut (EU) 2018/2027 av den 29 november 2018 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (EUT L 325, 20.12.2018, s. 25).

rapporteringsperioden och som luftfartygsoperatören ansvarar för. I punkt 1.2.6 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen föreskrivs ett undantag som inte ingår i direktiv 2003/87/EG: en luftfartygsoperatör som är ett helägt dotterbolag och lagligen registrerad i samma stat kan tillsammans med sin ägare behandlas som en enda konsoliderad luftfartygsoperatör. Enligt reglerna för EU:s utsläppshandelssystem ska varje luftfartygsoperatör ha en egen övervakningsplan och rapportera sina utsläpp enligt standardförfarandet, det vill säga separat, även om operatören är helägd.

Denna begränsning, som går utöver standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 1 punkt 1.2.6 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

I enlighet med artikel 68 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ska luftfartygsoperatörer dessutom senast den 31 mars varje år lämna in en utsläppsrapport till den behöriga myndigheten. I punkt 1.2.7 i bilaga 16, volym IV, föreskrivs dock att Icaos avtalsslutande stater och luftfartygsoperatörer ska följa den tidsplan som anges i tillägg 1. För perioderna 2024–2026, 2027–2029, 2030–2032 och 2033–2035 ska den verifierade utsläppsrapporten lämnas in till staten senast den 30 april varje år. Följaktligen måste luftfartygsoperatörer lämna in den årliga utsläppsrapporten en månad tidigare enligt EU-lagstiftningen.

Denna begränsning, som går utöver standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 1 punkt 1.5 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

3.2.2 Övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga utsläpp

I bilaga I till direktiv 2003/87/EG anges vilka luftfartsverksamheter som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Utöver de flygningar som anges i punkt 2.1.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen är följande flygningar som avgår från eller ankommer till en EES-stat också undantagna från övervakningskrav: flygningar enligt visuellflygregler, flygningar för vetenskaplig forskning och testning av luftfartyg samt flygningar inom ramen för allmän trafikplikt. I bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen undantas endast statliga, militära, humanitära och medicinska flygningar, flygningar för brandbekämpning samt en flygning som föregår eller följer på en humanitär eller medicinsk flygning eller en flygning för brandbekämpning, förutsatt att flygningen genomförs med samma luftfartyg och krävs för att utföra därmed sammanhängande humanitär verksamhet, medicinsk verksamhet eller brandbekämpningsverksamhet eller för att positionera luftfartyget inför nästa uppgift. Detta undantag är ytterligare en avvikelse som bör meddelas Icao under ”kategori C – delvis genomförd”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 2 punkt 2.1.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

Enligt bilaga IV till direktiv 2003/87/EG ska den faktiska bränsleförbrukningen för varje flygning rapporteras, inklusive hjälpkraftaggregatets bränsleförbrukning. Enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ska därför luftfartygsoperatörer som överskrider tröskelvärdet för små utsläppskällor enligt EU:s utsläppshandelssystem övervaka bränsleförbrukningen med metod A eller metod B i syfte att rapportera sina årliga koldioxidutsläpp från internationella flygningar. Samma metod ska användas oavsett om flygningarna omfattas av kompensationskrav eller inte.

Enligt tillägg 2 till bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen kan luftfartygsoperatörer dock välja en av fem metoder för övervakning av bränsleförbrukning som omfattas av Icaos internationella standarder och rekommenderade metoder, inklusive metod A och metod B. Dessutom kan luftfartygsoperatörer enligt kapitel 2 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen välja att endast använda metoden för övervakning av bränsleförbrukning för att rapportera flygningar som omfattas av kompensationskrav och att uppskatta utsläppen med hjälp av ett verktyg för att rapportera flygningar som inte omfattas av kompensationskrav.

Dessa begränsningar enligt unionslagstiftningen, som går utöver standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. Dessa föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 2 punkterna 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 och 2.2.1.3.6 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, vilka innehåller undantag för när en metod för övervakning av bränsleförbrukningen ska användas och när uppdaterade övervakningsplaner för utsläpp ska lämnas in.

Tröskelvärdet för små utsläppskällor enligt artikel 55.1 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 avviker från tröskelvärdet i Corsias internationella standarder eller rekommenderade metoder. Luftfartygsoperatörer som utför färre än 243 flygningar per period under tre på varandra följande fyramånadersperioder och luftfartygsoperatörer som utför flygningar för vilka de totala koldioxidutsläppen understiger 25 000 ton koldioxid per år betraktas som små utsläppskällor.

Denna definition, som går utöver standarden i punkt 2.2.1.3.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, är ytterligare en avvikelse som bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 2 punkt 2.2.1.3.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, som gäller luftfartygsoperatörer vars årliga koldioxidutsläpp från internationella flygningar överskrider 50 000 ton.

Enligt artikel 52 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ska en luftfartygsoperatör lämna in en övervakningsplan till den behöriga myndigheten senast fyra månader innan luftfartygsoperatören inleder luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I till direktiv 2003/87/EG. En luftfartygsoperatör som utför sådan luftfartsverksamhet för första gången (som inte kunde förutses fyra månader innan verksamheten inleddes) ska lämna in en övervakningsplan till den behöriga myndigheten utan onödigt dröjsmål, dock senast sex veckor efter det att verksamheten utförts.

De tidsfrister som fastställs i de internationella standarderna eller rekommenderade metoderna avviker från dem i direktiv 2003/87/EG. I bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen föreskrivs att Icaos avtalsslutande stater och luftfartygsoperatörer ska följa den tidsplan som anges i tillägg 1. En plan behöver endast lämnas in en gång, om den inte behöver ses över. Nya deltagare ska lämna in övervakningsplaner för utsläpp inom tre månader från det att de omfattas av tillämpningsområdet. Andra luftfartygsoperatörer (som omfattas av tillämpningsområdet för första gången utan att vara nya deltagare) ska lämna in sina planer inom tre månader.

Dessa begränsningar, som går utöver standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. De föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 2 punkterna 2.2.2.1, 2.2.2.2 och 2.2.2.3 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

I enlighet med artikel 68 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 och artikel 27.2 i genomförandeförordning (EU) 2018/2067 ska endast luftfartygsoperatören lämna in både utsläppsrapporten och verifieringsrapporten till den behöriga myndigheten i sin administrerande stat. Enligt punkt 2.4.1.5 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen ska både luftfartygsoperatören och verifieringsorganet, oberoende av varandra, lämna in ett exemplar av utsläppsrapporten och den tillhörande verifieringsrapporten till staten.

Denna avvikelse från standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori B – uppfyller kraven i Icaos internationella standard eller rekommenderade metod på ett annat sätt”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 2 punkt 2.4.1.5 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

I artikel 3 i genomförandeförordning (EU) 2018/2067 fastställs de villkor som ska uppfyllas av en ackrediterad kontrollör: en juridisk person eller annan rättslig enhet som genomför verifieringsverksamhet enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2067 och som vid utfärdandet av en verifieringsrapport är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan enligt förordning (EG) nr 765/2008 och genomförandeförordning (EU) 2018/2067, eller en fysisk person som bemyndigats på annat sätt, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.2 i genomförandeförordning (EU) 2018/2067. Det innebär att utsläppsrapporten ska verifieras av kontrollörer som är baserade inom EES territorium, vilket inte är ett kriterium enligt de internationella standarderna eller rekommenderade metoderna.

Denna avvikelse från standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 2 punkt 2.4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

Slutligen ska luftfartygsoperatören fylla dataluckor i enlighet med artikel 66.2 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066, med användning av antingen konservativa ersättningsuppgifter eller data från ett verktyg för uppskattning av utsläpp, förutsatt att dataluckorna inte överstiger 5 % av alla rapporterade flygningar, dvs. alla internationella flygningar. Om detta tröskelvärde överskrids ska luftfartygsoperatören vidta korrigerande åtgärder för att förbättra övervakningsmetoden.

Denna avvikelse, som går utöver standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 2 punkt 2.5.1.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, enligt vilken tröskelvärdet är 5 % av internationella flygningar som omfattas av kompensationskrav.

3.2.3 Kompensationskrav

Genomförandeförordning (EU) 2024/1879 föreskriver beräkningen av kompensationskrav som är relevanta för utsläpp som äger rum från och med den 1 januari 2023 till och med den 31 december 2026.

Följande formel ska användas vid beräkningen:

ORy = OEy * SGFy där

ORy = luftfartygsoperatörens kompensationskrav för det specifika året y,

OEy = luftfartygsoperatörens koldioxidutsläpp från internationella flygningar som omfattas för det specifika året y,

SGFy = sektorns tillväxtfaktor.

Denna formel följer beräkningsmetoden enligt de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, men artikel 25a.3 i direktiv 2003/87/EG föreskriver att kommissionen offentliggör en förteckning över stater som anses tillämpa Corsia. Förteckningen uppdateras varje år för att beakta nya stater som valt att delta i Corsia, men avviker ändå från Icaos förteckning, eftersom den utesluter EES-länderna, Schweiz och Förenade kungariket då dessa stater tillämpar sina regionala utsläppshandelssystem[11] på flygningar inom EES och mellan EES-länderna och Schweiz och Förenade kungariket.

Detta innebär att även om EES-staterna rapporterar sina utsläpp till Icao enligt de internationella standarderna och rekommenderade metoderna för att underlätta beräkningen av sektorns tillväxtfaktor, beräknar de inte kompensationskrav för flygningar som omfattas av de regionala utsläppshandelssystemen.

Tillämpningen av de regionala utsläppshandelssystemen på internationella flygningar mellan EES-stater och mellan EES-stater och Schweiz och Förenade kungariket innebär att luftfartygsoperatörer måste beakta utsläppen från dessa flygningar. Miljömässigt är EU:s utsläppshandelssystem ett strängare instrument än Corsia, eftersom det inte bara behandlar utsläpp över Corsias referensvärde, utan även en mycket större andel av de totala utsläppen.

Under 2022 uppgick utsläppen i EU:s utsläppshandelssystem inom EES till 49,1 miljoner ton koldioxid. Totalt utfärdades omkring 27 miljoner utsläppsrätter. Tilldelningen av gratis utsläppsrätter uppgick till 23,1 miljoner utsläppsrätter, och cirka 3,7 miljoner utsläppsrätter för luftfart auktionerades ut 2022[12]. Därmed omfattades över 50 % av utsläppen år 2022, och EU:s utsläppshandelssystem kommer att bli ännu strängare genom den gradvisa utfasningen av gratis utsläppsrätter för luftfartssektorn under perioden 2024–2026, med en minskning på 25 % 2024, en minskning på 50 % 2025 och ett fullständigt avskaffande av gratis tilldelning från och med 2026.

Till och med åtminstone den 31 december 2026 avser dessa utsläpp, som omfattas av de regionala utsläppshandelssystemen och därför inte omfattas av något kompensationskrav enligt Corsia för EES-baserade luftfartygsoperatörer, flygningar mellan EES-länder och mellan EES och Schweiz och Förenade kungariket.

Om kompensationskrav enligt Corsia skulle gälla för flygningar som redan omfattas av EU:s utsläppshandelssystem skulle de i jämförelse uppgå till 5 miljoner ton koldioxid för 2024 baserat på AERO-MS-modellering.

Täckningen av flygningarna mellan EES-länderna och mellan EES och Schweiz och Förenade kungariket är därför strängare ur miljöhänseende.

Denna begränsning, som går utöver standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos

---

[11] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32), *Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 No.1557)* (inte översatt till svenska), avtal mellan Europeiska unionen och Schweiziska edsförbundet om sammankoppling av deras utsläppshandelssystem för växthusgaser (EUT L 322, 7.12.2017, s. 3).

[12] Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om den europeiska koldioxidmarknadens funktion år 2022 i enlighet med artiklarna 10.5 och 21.2 i direktiv 2003/87/EG.

internationella standard eller rekommenderade metod”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 3 punkterna 3.1.4 och 3.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

Om summan av luftfartygsoperatörens kompensationskrav för de tre åren i en specifik efterlevnadsperiod (OR1 + OR2 + OR3) är mindre än 3 000 ton koldioxid får EES-staterna, på luftfartygsoperatörens begäran och i enlighet med artikel 4.4 i genomförandeförordning (EU) 2024/1879, avstå från att beräkna kompensationskrav för den perioden och den luftfartygsoperatören. En luftfartygsoperatör som uppfyller villkoren i punkt 3.4.2 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen omfattas inte av några kompensationskrav, men kan välja att frivilligt kompensera för dessa utsläpp. Den enda skillnaden är att luftfartygsoperatören, i stället för att frivilligt välja att delta, har möjlighet att avstå.

Denna begränsning, som går utöver standarden i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 3 punkt 3.4.2 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

3.2.4 Godtagbara enheter

I enlighet med artikel 11a i direktiv 2003/87/EG om projektverksamhet måste reduktionsenheter uppfylla ett antal kriterier för att vara godtagbara och kunna användas för att uppfylla kompensationskraven enligt Corsia.

Enligt artikel 11a.8 i direktiv 2003/87/EG ska kommissionen anta genomförandeakter med en förteckning över enheter som luftfartygsoperatörer i EES får använda för att uppfylla kraven enligt Corsia. Dessa inbegriper enheter som Icao-rådet har ansett vara godtagbara, om de härrör från stater som deltar i Corsia och är part i Parisavtalet.

Denna begränsning, som går utöver standarden i punkt 4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör meddelas Icao under ”kategori A – strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”. Detta föranleder ett meddelande enligt artikel 38 i Chicagokonventionen avseende kapitel 4 punkt 4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, som föreskriver att endast sådana utsläppsenheter är godtagbara inom ramen för Corsia som beskrivs i Icao-dokument *CORSIA Eligible Emissions Units* och uppfyller de kvalifikationskriterier för utsläppsenheter inom ramen för Corsia som anges i Icao-dokument *CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria*.

Utöver de krav som nämns ovan föreskriver artikel 11a.1 i direktiv 2003/87/EG att två andra typer av reduktionsenheter ska godtas, närmare bestämt

- reduktionsenheter som auktoriserats av parterna genom avtal enligt punkt 5 i direktiv 2003/87/EG,
- reduktionsenheter som utfärdats för projekt på unionsnivå enligt artikel 24a i direktiv 2003/87/EG.

Artikel 11a.5 avser avtal som ingåtts med tredjeländer, i vilka utnyttjandenivåerna anges. Hittills har inga sådana avtal ingåtts med tredjeländer.

Artikel 11a.1 d avser reduktionsenheter som utfärdats för projekt på unionsnivå enligt artikel 24a i direktiv 2003/87/EG. Hittills har inga projekt enligt artikel 24a i direktiv 2003/87/EG inletts.

Eftersom sådana reduktionsenheter ännu inte har auktoriserats eller utfärdats behöver Icao inte omedelbart underrättas om möjliga avvikelser i unionsrätten som ännu inte har uppstått i praktiken.

EU:s medlemsstater är skyldiga att omedelbart meddela Icao när det blir juridiskt möjligt att auktorisera eller utfärda sådana reduktionsenheter. Kommissionen måste då informera rådet om detta genom en informerande not och i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen och artikel 3.13 och 3.14 i detta rådsbeslut måste EU:s medlemsstater omedelbart underrätta Icao om de resulterande avvikelserna från kapitel 4 punkt 4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen. Dessa avvikelser ska registreras som avvikelser i kategori B, ”uppfyller kraven på ett annat sätt”, i systemet för elektronisk registrering av avvikelser.

3.3 Rapportering av avvikelser till kommissionen

När avvikelserna meddelats, och senast två månader efter antagandet av detta rådsbeslut, ska EU:s medlemsstater underrätta kommissionen om de avvikelser som de meddelat Icao. Detta är nödvändigt för att säkerställa att bestämmelserna i detta rådsbeslut har följts.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1 Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1 Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet[13].

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[14].

4.1.2 Tillämpning i det aktuella fallet

Icao är ett organ som inrättats genom ett internationellt avtal, nämligen Chicagokonventionen.

Antagandet av den andra utgåvan av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen är bindande för unionen i enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen.

EU-medlemsstaternas meddelande om avvikelser har rättslig verkan, eftersom det kan påverka hur medlemsstaterna kommer att genomföra Icao-standarder på ett område som omfattas av gemensamma regler.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

---

13 Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

14 Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

4.2 Materiell rättslig grund

I enlighet med artiklarna 192.1 och 191 i EUF-fördraget ska Europeiska unionen bidra till att bland annat följande mål uppnås: att bevara, skydda och förbättra miljön och att främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen.

4.2.1 Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

4.2.2 Tillämpning i det aktuella fallet

EU-medlemsstaternas meddelande om avvikelser har rättslig verkan, eftersom det kan påverka hur medlemsstaterna kommer att genomföra Icao-standarder på ett område som omfattas av gemensamma regler.

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör klimatpolitik kopplad till internationell luftfart.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 192.1 i EUF-fördraget.

4.3 Slutsatser

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 192.1 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2025/0065 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

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

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart (*konventionen*) som har till syfte att reglera internationell luftfart, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).

(2) Unionens medlemsstater (*EU:s medlemsstater*) är avtalsslutande stater i den konventionen och medlemmar av Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.

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

(4) Den 21:a partskonferensen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar avslutades i december 2015 genom antagandet av Parisavtalet, vars syfte är att begränsa den globala temperaturökningen till under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att sträva efter att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C. Alla ekonomiska sektorer bör bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar, även internationell luftfart.

(5) Icaos 39:e generalförsamling beslutade år 2016 att utarbeta en global marknadsbaserad mekanism för att begränsa utsläpp av växthusgaser från internationell luftfart till 2020 års nivåer[15]. Unionens ståndpunkt i frågan fastställdes genom rådets beslut (EU) 2016/915[16].

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

[15] https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf (inte översatt till svenska).

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

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

(8) Eftersom det finns vissa skillnader mellan unionsrätten och den andra utgåvan av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, bör en ståndpunkt från unionen om meddelandet av avvikelser enligt artikel 38 i Chicagokonventionen fastställas.

(9) Förslaget till meddelande om de resulterande avvikelserna läggs fram i detta skede, eftersom den relevanta EU-lagstiftningen om genomförandet av Corsia i EU har antagits.

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

(11) Artikel 38 i konventionen avser avvikelser från internationella standarder och förfaranden. I enlighet med den artikeln måste varje avtalsslutande stat i Icao som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess regler eller metoder fullständigt sammanfaller med en ändrad internationell standard eller ett ändrat internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta regler eller metoder som i något visst avseende avviker från de som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egna metoder och de som fastställs genom den internationella standarden.

(12) Genom rådets beslut (EU) 2018/2027 meddelades avvikelser mellan direktiv 2003/87/EG och den första utgåvan av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen. Dessa avser såväl kraven på övervakning, rapportering och verifiering som kompensationskraven och är fortfarande giltiga.

(13) Genom antagandet av kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603[17] vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd tillämpar unionen kraven på övervakning, rapportering och verifiering i enlighet med bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen. En fullständig tillämpning av kraven på övervakning, rapportering och verifiering säkerställer att utsläppen från par av stater ingår i kapitel 3 punkt 3.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen. Sektorns tillväxtfaktor påverkas därför inte av en avvikelse i EES-staternas genomförande av bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.

(14) År 2023 ändrades direktiv 2003/87/EG genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958. Ett av dess syften var att fortsätta genomförandet av Corsia i Europeiska unionen.

---

[17] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd (EUT L 250, 30.9.2019, s. 10).

(15) Direktiv 2003/87/EG gäller oavsett luftfartygsoperatörens nationalitet och gör ingen åtskillnad mellan flygningar inom och mellan EU:s medlemsstater och/eller EES-länder.

(16) Enligt artikel 12 i direktiv 2003/87/EG ska Europeiska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa metoden för beräkningen av kompensationskrav för luftfartygsoperatörer.

(17) Den 9 juli 2024 antogs kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/1879 om tillämpningsföreskrifter för direktiv 2003/87/EG vad gäller beräkningen av kompensationskrav enligt Corsia (*genomförandeförordning (EU) 2024/1879*).

(18) Enligt artikel 25a.3 i direktiv 2003/87/EG antar kommissionen årligen en förteckning över andra stater än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses tillämpa Corsia. I enlighet med direktiv 2003/87/EG kommer kompensationskrav att beräknas för operatörer baserade i EU:s medlemsstater för alla flygningar mellan stater som deltar i Corsia, med undantag för flygningar inom EES och mellan EES och Schweiz och Förenade kungariket. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(19) Enligt genomförandeförordning (EU) 2024/1879 ska små verksamhetsutövare begära att få avstå från skyldigheten att kompensera utsläpp, medan de enligt bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen är undantagna och kan välja att kompensera. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

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

(21) Enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2066 och genomförandeförordning (EU) 2018/2067 behöver utsläppsrapporten och den oberoende verifieringsrapporten inte översändas direkt av kontrollören till de nationella myndigheterna, medan bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen kräver direkt överföring. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(22) Enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ska luftfartygsoperatörer använda ersättningsuppgifter för högst 5 % av alla sina rapporterade flygningar. I bilaga 16, volym IV, begränsas denna möjlighet till 5 % av de flygningar som omfattas av kompensationskrav. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

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

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

(25) Enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2066 har en luftfartygsoperatör mindre tid på sig att lämna in en uppdaterad övervakningsplan för utsläpp vid betydande ändringar än enligt de internationella standarderna och rekommenderade metoderna. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(26) Enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ska varje luftfartygsoperatör ha en egen separat övervakningsplan och lämna in separata rapporter, oavsett om den är ett dotterbolag till eller är helägd av en annan luftfartygsoperatör. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(27) Enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ska luftfartygsoperatörer rapportera utsläppsuppgifter för föregående kalenderår senast den 31 mars varje år, medan fristen enligt Corsias internationella standarder och rekommenderade metoder är den 30 april varje år. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(28) Enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2066 lämnar luftfartygsoperatören in sin övervakningsplan i) senast fyra månader innan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I till direktiv 2003/87/EG inleds, eller ii) utan onödigt dröjsmål, dock senast sex veckor efter det att verksamheten inletts. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(29) Enligt genomförandeförordning (EU) 2018/2067 ska utsläppsrapporten verifieras av kontrollörer som ackrediterats av ett nationellt ackrediteringsorgan i någon av Europeiska ekonomiska samarbetsområdets stater, medan Corsias internationella standarder och rekommenderade metoder inte innehåller någon sådan begränsning. Icao bör underrättas om denna avvikelse.

(30) Hittills har parterna inte auktoriserat några reduktionsenheter genom avtal enligt punkt 5 i direktiv 2003/87/EG eller reduktionsenheter som utfärdats för projekt på unionsnivå enligt artikel 24a i direktiv 2003/87/EG. I praktiken föreligger ingen avvikelse. När reduktionsenheter från projekt i enlighet med avtal som ingåtts med tredjeländer har auktoriserats eller reduktionsenheter har utfärdats från projekt som förvaltas av EU:s medlemsstater i syfte att minska växthusgasutsläpp som inte redan omfattas av direktiv 2003/87/EG, eller båda, bör medlemsstaterna underrätta Icao om avvikelsen att sådana reduktionsenheter kan användas för efterlevnad av Corsia.

(31) I sådana fall bör kommissionen informera rådet om detta genom en informerande not och EU:s medlemsstater bör omedelbart underrätta Icao.

(32) Senast två månader efter det att denna akt har trätt i kraft bör EU:s medlemsstater underrätta kommissionen om de avvikelser som de meddelat Icao.

(33) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet bör fastställas, eftersom antagandet av den andra utgåvan av bilaga 16, volym IV, är bindande för medlemsstaterna enligt artikel 90 i Chicagokonventionen.

(34) Unionens ståndpunkt bör uttryckas av alla unionsmedlemsstater, som agerar samfällt i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande ståndpunkt ska intas på unionens vägnar vad gäller de avvikelser från bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen som ska meddelas: varje medlemsstat ska ge den förklaring som anges i artikel 2 och registrera avvikelserna i Icaos system för elektronisk registrering av avvikelser på de villkor som anges i artikel 3.1–3.15 i detta beslut.

Artikel 2

Följande förklaring ska ges för nedanstående avvikelser:

”Vad gäller kompensation föreligger avvikelser mellan direktiv 2003/87/EG och de närmare bestämmelser som antagits av kommissionen, å ena sidan, och Corsia, å andra sidan. Europeiska unionens bestämmelser på detta område som var tillämpliga den [20 december 2024] anges huvudsakligen i direktiv 2003/87/EG, senast ändrat genom direktiv (EU) 2023/958, direktiv (EU) 2023/959 och gemensamma EES-kommitténs beslut nr 334/2023.

De avvikelser som [medlemsstat] meddelade den [datum] i enlighet med rådets beslut (EU) 2018/2027 förblir giltiga.”

Artikel 3

1. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 3 punkterna 3.1.4 och 3.2 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) vad gäller kompensationskrav för koldioxid:

   ”I enlighet med direktiv 2003/87/EG meddelar [medlemsstat] Icao att utsläpp från flygningar som operatörer baserade i [medlemsstat] utför inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller från Europeiska ekonomiska samarbetsområdet till och från Schweiz eller Förenade kungariket inte omfattas av kompensationskrav. Utsläppen från dessa flygningar ingår inte i beräkningen av variabeln OE i punkt 3.2.1 för operatörer som administreras av [medlemsstat].

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

   De regionala utsläppshandelssystem i vilka dessa utsläpp ingår leder till en högre miljöskyddsnivå än Corsia, eftersom de omfattar en större andel av utsläppen från flygningar mellan EES-stater och flygningar mellan EES och Förenade kungariket och Schweiz.

   Europeiska unionens utsläppshandelssystem, som inrättades genom direktiv 2003/87/EG, är tillämpligt på lufttrafikföretag oavsett nationalitet och säkerställer lika behandling av rutter vad gäller skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem.”

   Denna avvikelse ska registreras som en avvikelse i kategori A, ”strängare eller går utöver Icaos internationella standard eller rekommenderade metod”, i systemet för elektronisk registrering av avvikelser, och som en ”betydande avvikelse” (*Significant Difference*).

2. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 3 punkt 3.4.2 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) vad gäller kompensationskrav för koldioxid:

   ”I enlighet med artikel 4.4 i genomförandeförordning (EU) 2024/1879 meddelar [medlemsstat] Icao att luftfartygsoperatörer med ett slutligt kompensationskrav på mindre än 3 000 ton för den treåriga efterlevnadsperioden omfattas av ett kompensationskrav. Dessa luftfartygsoperatörer får dock begära att staten undantar dem från kompensationskraven. Detta är en avvikelse från bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen enligt vilken luftfartygsoperatörer som uppfyller villkoren i punkt 3.4.2 inte omfattas av några kompensationskrav, men kan välja att frivilligt kompensera för dessa utsläpp.”

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

3. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 4 punkt 4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller annullering av utsläppsenheter som är godtagbara inom ramen för Corsia:

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

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

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

Detta leder till en högre miljöskyddsnivå.”

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

4. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 2 punkt 2.4.1.5 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp:

”I enlighet med artikel 68 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 och artikel 27.2 i genomförandeförordning (EU) 2018/2067 meddelar [medlemsstat] Icao att endast luftfartygsoperatören lämnar in utsläppsrapporten och den tillhörande verifieringsrapporten till staten. Detta motsvarar kravet i kapitel 2 punkt 2.4.1.5 i bilaga 16, volym IV, enligt vilken även verifieringsorganet måste lämna in ett exemplar av utsläppsrapporten och den tillhörande verifieringsrapporten till staten.”

Denna avvikelse ska registreras som en avvikelse i kategori B, ”uppfyller kraven på ett annat sätt”, i systemet för elektronisk registrering av avvikelser, men inte som en ”betydande avvikelse”.

5. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 2 punkt 2.1.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp:

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

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

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

(c) Flygningar som genomförs inom ramen för allmän trafikplikt som införts i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008[18].”

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

6. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 2 punkterna 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 och 2.2.1.3.6 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp:

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

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

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

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

7. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 2 punkt 2.5.1.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp:

”I enlighet med artikel 66.2 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 ska luftfartygsoperatören använda ersättningsuppgifter för respektive tidsperiod som beräknas i enlighet med den alternativa metod som anges i övervakningsplanen, förutsatt att dataluckorna inte överstiger 5 % av alla rapporterade flygningar. Om

[18] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

dataluckor konstateras för mer än 5 % av de årliga flygningarna, måste verksamhetsutövaren underrätta den behöriga myndigheten och vidta korrigerande åtgärder för att förbättra datainsamlingen.”

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

8. Följande uppgifter avser avvikelsen som ska gälla kapitel 2 punkterna 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 och 2.2.1.3.5 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp:

”I enlighet med artikel 55.4 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 meddelar [medlemsstat] Icao att om luftfartygsoperatören överskrider tröskelvärdet för små utsläppskällor under ett visst år (y) ska luftfartygsoperatören utan onödigt dröjsmål lämna in en uppdaterad övervakningsplan för utsläpp om inte annat överenskommits med Corsia-myndigheten i [medlemsstat].”

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

9. Följande uppgifter avser avvikelsen som ska gälla kapitel 1 punkt 1.2.6 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia), vad gäller administration:

”I enlighet med artikel 51.1 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 meddelar [medlemsstat] Icao att varje luftfartygsoperatör ska ha en egen övervakningsplan och rapportera separat, även om den är ett helägt dotterbolag till en annan luftfartygsoperatör enligt bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.”

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

10. Följande uppgifter avser avvikelsen som ska gälla kapitel 1 punkt 1.5 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia), vad gäller administration:

”I enlighet med artikel 68 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 meddelar [medlemsstat] Icao att rapporteringstidsfristen för luftfartygsoperatörer är den 31 mars och inte den 30 april varje år för inlämning av utsläppsuppgifter från föregående kalenderår i enlighet med bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen.”

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

11. Följande uppgifter avser avvikelsen som ska gälla kapitel 2 punkterna 2.2.2.1, 2.2.2.2 och 2.2.2.3 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för

internationell luftfart (Corsia) vad gäller övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp:

”I enlighet med artikel 52 i genomförandeförordning (EU) 2018/2066 meddelar [medlemsstat] Icao att luftfartygsoperatörer ska lämna in övervakningsplanen senast fyra månader innan de inleder luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I till direktiv 2003/87/EG, eller utan onödigt dröjsmål, dock senast sex veckor efter det att luftfartsverksamheten inletts. Denna tidsplan avviker från den i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, enligt vilken nya deltagare ska lämna in övervakningsplaner för utsläpp inom tre månader efter det att de omfattas av dess tillämpningsområde. Dessutom ska luftfartygsoperatörer som omfattas av tillämpningsområdet för första gången (utan att vara nya deltagare) lämna in sina planer inom tre månader.”

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

12. Följande uppgifter avser avvikelsen som ska gälla kapitel 2 punkt 2.4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller övervakning, rapportering och verifiering av luftfartygsoperatörers årliga koldioxidutsläpp:

”I enlighet med genomförandeförordning (EU) 2018/2067, och utöver de villkor som anges i punkt 2.4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen, meddelar [medlemsstat] Icao att utsläppsrapporten ska verifieras av kontrollörer som är ackrediterade i enlighet med denna förordning och av ett nationellt ackrediteringsorgan i någon av Europeiska ekonomiska samarbetsområdets stater.”

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

13. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 4 punkt 4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller annullering av utsläppsenheter som är godtagbara inom ramen för Corsia:

”I enlighet med artikel 11a i direktiv 2003/87/EG meddelar [medlemsstat] Icao att utöver de enheter som godkänts av Icao-rådet och i enlighet med [tredje avvikelsen vad gäller kriterierna för ytterligare enheter] kan operatörer som är registrerade i [medlemsstat] använda följande enheter för att fullgöra sina skyldigheter enligt Corsia:

Reduktionsenheter som utfärdats för projekt på unionsnivå enligt artikel 24a i direktiv 2003/87/EG. Dessa är reduktionsenheter som utfärdas för projekt som förvaltas av EU:s medlemsstater och som leder till en minskning av sådana växthusgasutsläpp som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. De får inte leda till dubbelräkning eller hindra genomförandet av andra politiska åtgärder som syftar till att minska utsläpp som inte omfattas av direktiv 2003/87/EG.”

Denna avvikelse ska meddelas när villkoren i artikel 24a i direktiv 2003/87/EG är uppfyllda och dessa reduktionsenheter utfärdas. När avvikelsen meddelas ska den registreras i kategori B, ”uppfyller kraven på ett annat sätt” i systemet för elektronisk registrering av avvikelser, men inte som en ”betydande avvikelse”.

14. Följande uppgifter avser en avvikelse från kapitel 4 punkt 4.2.1 i bilaga 16, volym IV, till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart: system för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) vad gäller annullering av utsläppsenheter som är godtagbara inom ramen för Corsia:

”I enlighet med artikel 11a i direktiv 2003/87/EG meddelar [medlemsstat] Icao att utöver de enheter som godkänts av Icao-rådet och i enlighet med [tredje avvikelsen vad gäller kriterierna för ytterligare enheter] kan operatörer som är registrerade i [medlemsstat] använda följande enheter för att fullgöra sina skyldigheter enligt Corsia:

Reduktionsenheter som auktoriserats av parterna genom avtal enligt artikel 11a.5 i direktiv 2003/87/EG. Dessa är reduktionsenheter som auktoriserats för avtal som ingåtts bilateralt med tredjeländer [ange avtalet].”

Denna avvikelse ska meddelas när villkoren i artikel 11a.5 i direktiv 2003/87/EG är uppfyllda och dessa reduktionsenheter utfärdas. När avvikelsen meddelas ska den registreras i kategori B, ”uppfyller kraven på ett annat sätt” i systemet för elektronisk registrering av avvikelser, men inte som en ”betydande avvikelse”.

15. Med undantag för punkterna 13 och 14 ska varje medlemsstat meddela avvikelserna i denna artikel senast två månader efter det att detta beslut har trätt i kraft och underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska genom en informerande not underrätta rådet så snart villkoren i punkterna 13 och 14 har uppfyllts. EU:s medlemsstater ska därefter utan dröjsmål meddela Icao.

Artikel 4

Detta beslut träder i kraft den dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande