



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen när det gäller meddelande av frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (Corsia) från och med den 1 januari 2021 och av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) om frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) från och med den 1 januari 2021, och om det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Chicagokonventionen och Parisavtalet

Chicagokonventionen (nedan kallad *konventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Konventionen trädde i kraft den 4 april 1947, och genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen.

Parisavtalet antogs av partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar i december 2015. Avtalets mål är att begränsa den globala temperaturökningen till klart under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer, och att fortsätta ansträngningarna för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C. Alla ekonomiska sektorer bör bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar, även internationell luftfart.

Samtliga EU-medlemsstater är parter i bägge avtalen. EU och dess medlemsstater är parter i Parisavtalet och har gemensamt åtagit sig att minska sina utsläpp av växthusgaser.

2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Internationella civila luftfartsorganisationen är ett fackorgan inom Förenta nationerna. Organisationens syfte och mål är att utveckla principer och tekniker för internationell luftfart och att främja planering och utveckling av internationella lufttransporter. EU är tillfällig observatör i många Icao-organ (församlingen och andra tekniska organ).

2.3. Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (Corsia)

Internationella standardbestämmelser och rekommendationer (Sarp) på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia), antogs som volym IV i bilaga 16 till Chicagokonventionen av Icao-rådet vid dess 214:e möte den 27 juni 2018.

Kraven i fråga om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från internationella flygningar i volym IV i bilaga 16 gäller från och med den 1 januari 2019. Kraven i fråga om koldioxidkompensation i volym IV i bilaga 16 kommer att gälla från och med den 1 januari 2021.

Enligt kapitel 3 punkterna 3.1.3 och 3.2.1 samt tillägg 1 (administrativa förfaranden) i volym IV i bilaga 16, ska stater senast den 30 juni 2020 underrätta Icao

- om sina beslut att frivilligt delta eller att avbryta frivilligt deltagande från och med den 1 januari 2021¹,

¹ Punkt 3.1.3 avser införande av staten i Icaos dokument med rubriken CORSIA States for Chapter 3 State Pairs. Punkten innehåller en anmärkning som anger att dokumentet i fråga innehåller de stater som frivilligt har anmält sig till att delta under fullgörandeperioderna från och med den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2026. Det bör också noteras att stater enligt tillägg 1 ska meddela Icao om

- vilket alternativ de har valt för att beräkna flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023.

2.4. EU:s utsläppshandelssystem

Luftfartssektorn ingår sedan 2012 i EU:s utsläppshandelssystem². EU:s utsläppshandelssystem omfattade då utsläpp från flygningar som landar i och avgår från Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), inklusive till och från tredjeländer. Men för att ge kraft åt arbetet inom Icao och underlätta framsteg i riktning mot en global strategi för att ta itu med utsläpp från internationell luftfart, har unionen antagit tillfälliga undantag för att begränsa det geografiska tillämpningsområdet till att endast omfatta flygningar inom EES, vilket innebär att flygningar utanför EES undantas, i avvaktan på internationell utveckling³.

Den senaste översynen av direktiv 2003/87/EG, som gjordes 2017, innebär att Corsia, så som anges i artikel 28b, skulle beaktas genom en ändring av systemet för EU:s utsläppshandelssystem, med förbehåll för en bedömning av de centrala inslagen i Corsia, även när det gäller deltagande, och att detta bör uppnås på ett sätt som är förenligt med EU:s klimatmål för 2030 (i enlighet med principen om icke-bakslag inom ramen för Parisavtalet)⁴.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Bakgrund

Unionen stöder starkt Icaos globala marknadsbaserade åtgärd för utsläpp från internationell luftfart, Corsia, som bidrar till att bekämpa klimatförändringarna. Unionens stöd har visats bland annat genom att Europaparlamentet och rådet tre gånger ändrat EU:s utsläppshandelssystem för att underlätta framsteg inom Icao.

Det ursprungliga syftet med Corsia är visserligen begränsat till att kompensera för ökningen av utsläppen från och med 2020, men det är viktigt att stödja de första framstegen och bidra till ett adekvat deltagande för att uppnå dess mål.

Genom rådets beslut (EU) 2016/915⁵ fastställdes unionens ståndpunkt 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.

varje beslut om att avbryta det frivilliga deltagandet senast den 30 juni varje år före det år då det frivilliga deltagandet skulle upphöra.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, EUT L 8, 13.1.2009, s. 3.

³ Om inga ändringar av EU ETS-direktivet antas av Europaparlamentet och rådet senast i december 2023 skulle EU:s utsläppshandelssystem för luftfarten därefter automatiskt återgå till sitt ursprungliga tillämpningsområde, dvs. omfatta alla flygningar som avgår från flygplatser i EU:s medlemsstater och alla Eftastater och som anländer till andra flygplatser i EU/Efta eller tredjeländer och, om de inte är undantagna genom delegerad lagstiftning, inkommande flygningar från tredjeländer till flygplatser i EU/Efta.

⁴ Artikel 3 i Parisavtalet.

⁵ 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.

Syftet med förordning (EU) 2017/2392⁶ är särskilt att förbereda genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021. Såsom sägs i förordningen måste Icaos parter emellertid vidta åtgärder på nationell nivå för att systemet ska bli driftsklart.

I artikel 28b i direktiv 2003/87/EG (ETS-direktivet)⁷ fastställs att inom 12 månader från Icaos antagande av de relevanta instrumenten, och innan den globala marknadsbaserade åtgärden börjar tillämpas, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med överväganden om hur dessa instrument kan genomföras i unionsrätten genom en översyn av det direktivet. I rapporten ska kommissionen också behandla bestämmelserna om flygningar inom EES, om så är lämpligt. Den ska också undersöka den globala marknadsbaserade åtgärdens mål och sammantagna miljönytta, inklusive dess allmänna ambition i förhållande till målen enligt Parisavtalet, graden av deltagande, dess verkställbarhet, insyn, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, kvaliteten på utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register samt regler för användning av biobränslen.

I rådets beslut (EU) 2018/2027⁸ fastställdes den ståndpunkt som skulle intas på unionens vägnar inom Icao med avseende på den första upplagan av standardbestämmelser och rekommendationer avseende Corsia vad gäller avvikelser som ska meddelas. I enlighet med det beslutet meddelade medlemsstaterna avvikelser i förhållande till Icao, vilket belyste skillnaderna mellan EU:s utsläppshandelssystem och Corsia (som är baserade på rutter respektive stater) och att EU:s genomförande av Corsia skulle ske genom en översyn av EU:s utsläppshandelssystem enligt överenskommelsen vid dess senaste översyn från 2017⁹. Målet var att bevara EU:s regelverk och framtida politiska handlingsutrymme samt EU:s ambitionsnivå för klimatet.

Den 4 mars 2020 antog kommissionen ett förslag till en europeisk klimatlag¹⁰ enligt vilket unionen skulle vara bunden av ett mål om klimatneutralitet i unionen senast 2050, i syfte att uppnå det långsiktiga temperaturmål som anges i artikel 2 i Parisavtalet. Förslaget bygger på slutsatsen att ytterligare åtgärder måste vidtas och att varje sektor måste bidra eftersom den nuvarande politiken endast förväntas minska utsläppen av växthusgaser med 60 % fram till 2050, och därför återstår mycket att göra för att uppnå klimatneutralitet.

Slutligen har unionen vid flera tillfällen uttryckt ett politiskt åtagande om att genomföra Corsia från och med starten av dess pilotfas. Vid det senaste tillfället tjänade uttalandet på EU:s och dess medlemsstaters vägnar vid det 40:e mötet i Icaos generalförsamling 2019, å ena

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 av den 13 december 2017 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021, EUT L 350, 29.12.2017, s. 7.

⁷ 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.

⁸ Rådets beslut (EU) 2018/2027 av den 29 november 2018 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia), EUT L 325, 20.12.2018, s. 25.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 av den 13 december 2017 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021, EUT L 350, 29.12.2017, s. 7.

¹⁰ Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (Europeisk klimatlag) av den 4.3.2020, COM(2020) 80.

sidan, till att visa att unionen skulle bevara sitt politiska handlingsutrymme och klimatambitioner med avseende på genomförandet av Corsia genom EU:s utsläppshandelssystem och, å andra sidan, till att uttrycka att unionen och dess medlemsstater fortsatte att ”kraftfullt stödja Corsia” och fortsatte att ”fullt ut åta sig att genomföra det från och med starten av pilotfasen”. Unionen har konsekvent erinrat om behovet av att bevara relevant EU-lagstiftning och ambitionerna på klimatområdet, som är förenliga med EU:s utsläppshandelssystem i sin senaste version, och som upprepades i 2018 års meddelande om avvikelse, samt i EU:s uttalande vid det 40:e mötet i Icaos generalförsamling. Europaparlamentet har sedan dess uppmanat kommissionen och medlemsstaterna att garantera EU:s lagstiftningsmässiga självständighet vid genomförandet av direktivet om utsläppshandelssystem¹¹.

3.2. Föreslagen ståndpunkt

Före tidsfristen den 30 juni 2020 som fastställts i Corsias standardbestämmelser och rekommendationer är det nödvändigt att anta ståndpunkten på unionens vägnar så att medlemsstaterna kan lämna nödvändiga meddelanden.

När det gäller den första frågan, dvs. meddelande om ett eventuellt beslut om att frivilligt delta eller avbryta frivilligt deltagande från och med den 1 januari 2021, mot bakgrund av det politiska åtagande som unionen upprepade gånger gjort och som Icao redan har erkänt, de förväntade fördelarna för miljön och internationella transporter kopplade till Corsia och avsaknaden av ett livskraftigt alternativ på global nivå, föreslås det att medlemsstaternas frivilliga deltagande ska meddelas från och med starten för pilotfasen den 1 januari 2021. Meddelandet skulle göras med förbehåll för de avvikelser som meddelades under 2018, i enlighet med rådets beslut 2018/2027, och eventuella framtida avvikelser, och inte påverka översynen av EU:s utsläppshandelssystem enligt överenskommelsen från 2017 eller EU:s klimatambitioner samt direktivet om förnybar energi¹².

När det gäller den andra frågan, dvs. meddelande av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023, föreslås att man väljer alternativet med utsläpp för åren 2021, 2022 respektive 2023 för varje år av pilotfasen, i stället för 2020 års utsläpp för varje år. Genom detta tillvägagångssätt beaktas de förväntade fördelarna för miljön och internationella transporter, behovet av att ge aktörerna incitament att minska sin miljöpåverkan och vikten av tidiga åtgärder, samtidigt som hänsyn tas till storleken på de potentiella kompensationskostnaderna för de europeiska aktörerna och eventuella konsekvenser för deras internationella konkurrenskraft. I själva verket bör referens till åren 2021, 2022 respektive 2023 leda till ökad miljöeffektivitet jämfört med om år 2020 väljs som referensår. Detta beror på att utsläppen från internationell luftfart förväntas vara högre under 2021, 2022 och 2023 än under 2020, inte minst som en följd av den betydande påverkan från covid-19-pandemin på luftfarten och utsläppen.

I detta sammanhang är det nödvändigt att se till att nuvarande och eventuella framtida avvikelser mellan unionsrätten och Corsia vederbörligen beaktas. Det meddelande som avses ovan bör därför innehålla en hänvisning till den avvikelse som meddelats på grundval av rådets beslut (EU) 2018/2027. Eftersom denna avvikelse, i den mån den fortfarande är relevant, endast gäller fördelningen av staternas befogenheter gentemot de olika operatörerna, på grund av vissa skillnader av utformningen mellan Corsia och EU:s utsläppshandelssystem, bör ovannämnda meddelande också innehålla möjligheten att meddela ytterligare avvikelser.

¹¹ Europaparlamentets resolution av den 28 november 2019 om FN:s klimatkonferens 2019 i Madrid, Spanien (COP 25), P9_TA (2019) 0079.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, EUT L 328, 21.12.2018, s. 82.

4. FÖRENLIGHET MED UNIONENS POLITIK INOM ANDRA OMRÅDEN

Det föreslagna beslutet är förenligt med och kompletterar unionens övriga politik, särskilt dess energi-, miljö- och transportpolitik. I beslutet erinras om kopplingen mellan deltagande i Corsia och Europaparlamentets och rådets översyn av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem, i enlighet med förordning 2017/2392. Kommissionen har dock ännu inte lagt fram den rapport som avses i artikel 28b i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem, och mer allmänt råder det oklarhet om lagstiftarens kommande beslut på detta område. Detta meddelande ska därför betraktas som ett mellansteg, med beaktande av kapitel 3 punkterna 3.1.3 och 3.2.1 samt tillägg 1 i volym IV i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

För att säkerställa att detta steg inte föregriper medlagstiftarnas framtida beslut måste meddelandet innehålla en hänvisning till den avvikelse som redan har meddelats i enlighet med rådets beslut (EU) 2018/2027 och möjligheten att andra ytterligare avvikelser meddelas, så som anges ovan.

5. RÄTTLIG GRUND

5.1. Förfarandemässig rättslig grund

5.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *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 avtalet¹³.

5.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Enligt kapitel 3 punkterna 3.1.3 och 3.2.1 samt tillägg 1 (administrativa förfaranden) i volym IV i bilaga 16 till konventionen ska stater senast den 30 juni 2020 meddela Icao om sitt beslut att frivilligt delta eller avbryta frivilligt deltagande från och med den 1 januari 2021, och om vilket alternativ de har valt, i enlighet med punkt 3.2.1 i volym IV i bilaga 16, för att beräkna flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023.

Det följer av dessa bestämmelser att vissa rättsliga effekter av Corsia, som antagits genom ett beslut av Icao-rådet, som är ett organ inrättat genom ett avtal, är beroende av att relevanta meddelanden sänds till Icao och av villkoren i dessa meddelanden. Antagandet av unionens ståndpunkt i fråga om sådana meddelanden omfattas därför av tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5.2. 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. Att främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen.

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

5.2.1. *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 standpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan 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 beståndsdelan.

5.2.2. *Tillämpning i det aktuella fallet*

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.

5.3. **Slutsats**

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

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen när det gäller meddelande av frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (Corsia) från och med den 1 januari 2021 och av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023

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 om internationell lufttransport (nedan kallad *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 är avtalsslutande parter i konventionen och medlemmar av Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.
- (3) Parisavtalet antogs av den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar i december 2015 och har som mål att begränsa den globala temperaturökningen till klart under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer, och att fortsätta ansträngningarna för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C. Alla ekonomiska sektorer bör bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar, även internationell luftfart.
- (4) Icaos 39:e församling beslutade 2016, genom resolution A39-3, att utarbeta en global marknadsbaserad mekanism för att begränsa utsläpp av växthusgaser från internationell luftfart till 2020 års nivåer. Unionens ståndpunkt när det gäller utarbetandet och antagandet av denna mekanism och dess olika detaljer har fastställts genom rådets beslut (EU) 2016/915¹.
- (5) Den 27 juni 2018, vid det tionde sammanträdet inom ramen för Icao-rådets 214:e möte, antog Icao-rådet den första utgåvan av volym IV i bilaga 16 till konventionen: Internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia).

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

- (6) Direktiv 2003/87/EG² reviderades 2017 av Europaparlamentet och rådet genom förordning (EU) nr 2017/2392³, särskilt för att förbereda genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021, för att fastställa unionsrättens krav för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp inom ramen för Corsia, och för att specificera rapporterings- och översynsbestämmelser för Corsia.
- (7) De regler som ingår i Corsia kan komma att bli bindande i enlighet med, och inom de tidsfrister som anges i, konventionen. De kan också komma att bli bindande för unionen och dess medlemsstater inom ramen för befintliga internationella luftfartsavtal.
- (8) För att Icao ska kunna ta full hänsyn till den rådande rättsliga situationen på unionsnivå har medlemsstater meddelat avvikelser i enlighet med rådets beslut (EU) 2018/2027⁴. Enligt dessa meddelanden är direktiv 2003/87/EG i sin nuvarande version tillämpligt oavsett flygplansoperatörens nationalitet och omfattar i princip flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats belägen på en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt. Direktiv 2003/87/EG är tillämpligt utan åtskillnad på flygningar inom och mellan medlemsstater och/eller EES-länder. Dessa principer gäller både kraven på övervakning, rapportering och verifiering och kompensationskraven.
- (9) Med beaktande av dessa avvikelser har de krav på övervakning, rapportering och verifiering som fastställs i Corsia, tillämpliga från och med den 1 januari 2019, införlivats i unionslagstiftningen⁵. Enligt denna lagstiftning kommer uppgifter om utsläpp att samlas in och översändas till Icaos sekretariat när det gäller utsläpp under pilotfasen.
- (10) Enligt kapitel 3 punkterna 3.1.3 och 3.2.1 samt tillägg 1 (administrativa förfaranden) i volym IV i bilaga 16 till konventionen ska stater senast den 30 juni 2020 meddela Icao om sitt beslut att frivilligt delta eller avbryta frivilligt deltagande från och med den 1 januari 2021, och om vilket alternativ de har valt, i enlighet med punkt 3.2.1 i volym IV i bilaga 16, för att beräkna flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 av den 13 december 2017 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021, EUT L 350, 29.12.2017, s. 7.

⁴ Rådets beslut (EU) 2018/2027 av den 29 november 2018 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia), EUT L 325, 20.12.2018, s. 25.

⁵ 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, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2067 av den 19 december 2018 om kontrolluppgifter och om ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG, EUT L 334, 31.12.2018, s. 94, och 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 från luftfarten i syfte att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd, EUT L 250, 30.9.2019, s. 10.

- (11) Det följer av dessa bestämmelser att vissa rättsliga effekter av Corsia, som antagits genom ett beslut av Icao-rådet, som är ett organ inrättat genom ett avtal, är beroende av att relevanta meddelanden sänds till Icao och av villkoren i dessa meddelanden. Antagandet av unionens ståndpunkt i fråga om sådana meddelanden omfattas därför av tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.
- (12) I detta avseende är det lämpligt att, med beaktande av ovannämnda krav på meddelande, fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, i synnerhet eftersom det frivilliga deltagandet i Corsia och valet av alternativ enligt punkt 3.2.1 i volym IV i bilaga 16 till konventionen, på ett avgörande sätt kan påverka rättigheter och skyldigheter på ett område som omfattas av unionsrätten, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor⁶.
- (13) Unionen och dess medlemsstater har upprepade gånger förklarat⁷ att de är villiga att delta i Corsia från och med den 1 januari 2021.
- (14) Frivilligt deltagande i Corsia innebär också att ett alternativ, i enlighet med punkt 3.2.1 i volym IV i bilaga 16 till konventionen, måste väljas för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023. I detta avseende är det lämpligt att basera beräkningarna på utsläppen under 2021, 2022 respektive 2023. Detta alternativ kommer sannolikt att innebära en större fördel för miljön och internationella transporter än det andra tillgängliga alternativet, dvs. att beräkningarna baseras på utsläppen under 2020, eftersom utsläppen från internationell luftfart förväntas vara högre under 2021, 2022 och 2023 än under 2020, vilket leder till högre kompensationskrav. Det skulle också säkerställa större kontinuitet, med tanke på att det för åren från och med 2024 i punkt 3.2.2 i volym IV i bilaga 16, också föreskrivs en beräkning som grundar sig på respektive år.
- (15) Valet av utsläppen under 2021, 2022 respektive 2023 för beräkning av kompensationskrav skulle gälla under perioden 2021–2023 för alla flygplansoperatörer som den berörda medlemsstaten tilldelats.
- (16) Såsom nämnts ovan skiljer sig systemet i direktiv 2003/87/EG för närvarande på vissa sätt från Corsia. Enligt artikel 28b i direktiv 2003/87/EG ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med beaktande av hur Corsia kan genomföras i unionen genom en översyn av direktivet, i överensstämmelse med unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030, i syfte att upprätthålla miljönyttan och effektiviteten hos unionens klimatåtgärder. I detta syfte ska kommissionen, inom ett år efter det att Icao har antagit de relevanta rättsliga instrumenten och innan dessa börjar tillämpas, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, där den bland annat bedömer nyttan och ambitionen med Icao-instrumentet. Vid behov ska rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag. Kommissionen har ännu inte lagt fram rapporten.
- (17) I detta sammanhang är det nödvändigt att säkerställa att vederbörlig hänsyn tas till nuvarande och möjliga framtida avvikelser mellan unionsrätten och Corsia, i syfte att i nödvändig utsträckning bevara unionens system, till exempel lagstiftarens möjlighet

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, EUT L 328, 21.12.2018, s. 82.

⁷ T.ex. ”Bratislavaförklaringen” (godkänd av Coreper, ST 12029/16 (bilaga I)), Icao A39 – WP/414 (godkänd av Coreper, ST 12029/16 (bilaga II)), Icao A40 – WP/102 (godkänd av rådet, ST 10227/1/19 (tillägg H)).

att besluta om det framtida unionssystem som ska vara tillämpligt på det berörda området. Europaparlamentet har i detta syfte uppmanat kommissionen och medlemsstaterna⁸ att garantera EU:s lagstiftningsmässiga självständighet vid genomförandet av direktiv 2003/87/EG.

(18) Det meddelande som avses ovan bör därför innehålla en hänvisning till den avvikelse som meddelats på grundval av rådets beslut (EU) 2018/2027, som gäller de frågor som omfattas av frivilligt deltagande. Eftersom denna avvikelse, i den mån den fortfarande är relevant, endast rör fördelningen av staternas befogenhet i förhållande till de olika operatörerna, bör ovannämnda meddelande också innehålla möjligheten att meddela ytterligare avvikelser.

(19) Unionens ståndpunkt bör uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i Icao.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar med avseende på kapitel 3 punkterna 3.1.3 och 3.2.1 samt tillägg 1 i volym IV i bilaga 16 till Chicagokonventionen om internationell civil luftfart och avseende meddelande till Internationella civila luftfartsorganisationen i fråga om

- medlemsstaternas frivilliga deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart från och med januari 2021, och

- det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023,

återfinns i bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*

⁸ Europaparlamentets resolution av den 28 november 2019 om FN:s klimatkonferens 2019 i Madrid, Spanien (COP 25), P9_TA (2019) 0079.