



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart, for så vidt angår meddelelse af frivillig deltagelse i ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) fra den 1. januar 2021 og den mulighed, der er valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om frivillig deltagelse i ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) fra den 1. januar 2021 og om den mulighed, der er valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Chicagokonventionen og Parisaftalen

Chicagokonventionen ("konventionen") tager sigte på at regulere den internationale luftfart. Konventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvorved Organisationen for International Civil Luftfart blev oprettet.

Parisaftalen blev vedtaget på partskonferencen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer i december 2015, hvis mål er at holde den globale temperaturstigning et godt stykke under 2 °C sammenlignet med det førindustrielle niveau og at søge at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C. Alle økonomiske sektorer bør bidrage til at nå disse emissionsreduktioner, herunder den internationale luftfart.

Alle EU-medlemsstater er parter i begge aftaler. Unionen og dets medlemsstater er parter i Parisaftalen og har i fællesskab forpligtet sig til at reducere deres drivhusgasemissioner.

2.2. Organisationen for International Civil Luftfart

Organisationen for International Civil Luftfart er en særorganisation under De Forenede Nationer. Organisationens formål og målsætninger er at udvikle principper og teknikker for international luftfart og fremme planlægning og udvikling af international lufttransport. Unionen er ad hoc-observatør i mange ICAO-organer (forsamlingen og andre tekniske organer).

2.3. Ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA)

De internationale normer og anbefalet praksis (SARPs) vedrørende miljøbeskyttelse — ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) blev vedtaget som bilag 16, bind IV, til Chicagokonventionen af ICAO-Rådet på det dettes 214. plenarforsamling den 27. juni 2018.

Kravene til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) vedrørende CO₂-emissioner fra internationale flyvninger i bilag 16, bind IV, anvendes fra den 1. januar 2019. CO₂-kompensationskravene i bilag 16, bind IV, anvendes fra den 1. januar 2021.

I henhold til kapitel 3, stk. 3.1.3 og 3.2.1, i og tillæg 1 ("Administration Procedures") til bilag 16, bind IV, skal stater senest den 30. juni 2020 meddele ICAO

- deres beslutning om frivilligt at deltage eller om at ophøre med frivilligt at deltage fra den 1. januar 2021¹

¹ I stk. 3.1.3 henvises til opførelse af staten i ICAO-dokumentet med titlen "CORSIA States for Chapter 3 State Pairs". Stykket indeholder en bemærkning, hvori det specificeres, at det pågældende dokument indeholder en fortegnelse over stater, som har indvilliget i frivilligt at deltage i overholdelsesperioderne fra den 1. januar 2021 til den 31. december 2026. Det skal også bemærkes, at stater i henhold til tillæg 1

- hvilken mulighed, de har valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023.

2.4. EU's emissionshandelssystem

Luftfartssektoren har været omfattet af EU's emissionshandelssystem (EU ETS) siden 2012². EU ETS dækkede emissioner fra flyvninger med landing i eller afgang fra Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), herunder til og fra tredjelande. For at skabe momentum internt i Organisationen for International Civil Luftfart og lette fremskridt hen imod en global indsats for at begrænse luftfartsemissioner vedtog Unionen dog midlertidige undtagelser for at begrænse det geografiske anvendelsesområde til kun at omfatte flyvninger inden for EØS, hvorved flyvninger til destinationer uden for EØS udelukkede, i afventning af den internationale udvikling³.

Den seneste revision af direktiv 2003/87/EF, som blev foretaget i 2017, indebar, at CORSIA, som anført i artikel 28b, skulle tages i betragtning gennem en ændring af den ordning, der gælder for EU ETS, med forbehold af en vurdering af de vigtigste elementer i CORSIA, herunder hvad angår deltagelse, og at dette skal opnås på en måde, der forenelig med EU's klimamål for 2030 (i overensstemmelse med princippet om at forhindre tilbageskridt i henhold til Parisaftalen⁴).

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDtages PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Baggrund

Unionen støtter ihærdigt ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart, CORSIA, der bidrager til at tackle klimaændringerne. Unionens støtte er bl.a. blevet vist derved, at Europa-Parlamentet og Rådet har ændret EU ETS tre gange med henblik på at lette fremskridt i ICAO.

Mens det oprindelige formål med CORSIA er begrænset til at kompensere for væksten i emissionerne fra 2020, er det vigtigt at støtte indledende fremskridt og bidrage til tilstrækkelig deltagelse for at CORSIA kan opfylde sit formål.

Ved Rådets afgørelse (EU) 2016/915⁵ blev Unionens holdning fastlagt angående et internationalt instrument, som skal udarbejdes i ICAO's organer og føre til, at der fra 2020 gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart.

skal meddele ICAO enhver afgørelse om at ophøre med frivilligt at deltage senest den 30. juni hvert år, der går forud for det år, hvor den frivillige deltagelse ophører.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008 om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfartsaktiviteter i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet (EUT L 8 af 13.1.2009, s. 3).

³ I tilfælde af, at Europa-Parlamentet og Rådet ikke senest i december 2023 vedtager ændringer af EU ETS-direktivet, vender EU ETS for luftfart derefter tilbage til sit oprindelige anvendelsesområde, nemlig til at omfatte alle flyvninger fra lufthavne i EU-medlemsstater og alle EFTA-stater til andre lufthavne i EU/EFTA eller tredjelande og, hvis ikke undtaget via delegeret lovgivning, flyvninger, der ankommer fra tredjelande til lufthavne i EU/EFTA.

⁴ Artikel 3 i Parisaftalen.

⁵ Rådets afgørelse (EU) 2016/915 af 30. maj 2016 om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, angående et internationalt instrument, som skal udarbejdes i ICAO's organer og føre til, at der fra 2020 gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart (EUT L 153 af 10.6.2016, s. 32).

Formålet med forordning (EU) 2017/2392⁶ er især at "forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021". Som anført i forordningen vil den konkrete operationalisering heraf dog kræve, at ICAO-parterne gør en indsats på nationalt plan.

I artikel 28b i direktiv 2003/87/EF (ETS-direktivet)⁷ fastsættes følgende: "Inden for 12 måneder efter ICAO's vedtagelse af de relevante instrumenter, og inden den globale markedsbaserede foranstaltning tages i anvendelse, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori den overvejer, hvordan disse instrumenter kan gennemføres i EU-retten ved en revision af dette direktiv. Kommissionen overvejer i denne rapport, hvis det er relevant, også reglerne for flyvninger inden for EØS. Den undersøger desuden ambitionen for og den samlede miljømæssige integritet af den globale markedsbaserede foranstaltning, herunder sine generelle ambitioner for så vidt angår mål i henhold til Parisaftalen, graden af deltagelse, dens håndhævelse, gennemsigtighed, sanktioner for manglende overholdelse, procedurerne for inddragelse af offentligheden, kvaliteten af kompensationskreditter, overvågning, rapportering og verifikation af emissioner, registre, ansvarlighed samt regler for anvendelse af biobrændstoffer."

I Rådets afgørelse (EU) 2018/2027⁸ fastsættes den holdning, der skulle indtages på Unionens vegne i ICAO vedrørende første udgave af SARPs om CORSIA, for så vidt angår underretning om uoverensstemmelser. I overensstemmelse med afgørelsen underrettede medlemsstaterne ICAO om forskelle fra ICAO's norm, idet de understregede uoverensstemmelserne mellem EU ETS og CORSIA (henholdsvis rutebaseret og statsbaseret), og at gennemførelsen af CORSIA i Unionen ville finde sted ved hjælp af en revision af EU ETS, som aftalt ved den seneste revision i 2017⁹. Målet var at bevare gældende EU-ret og politisk råderum samt niveauet for Unionens klimaambitioner.

Den 4. marts 2020 vedtog Kommissionen et forslag til en "europæisk klimalov"¹⁰, i henhold til hvilken Unionen vil blive bundet af et mål om klimaneutralitet i Unionen senest i 2050 i bestræbelserne på at nå det langsigtede temperaturmål, som er fastsat i artikel 2 i Parisaftalen. Forslaget er baseret på konklusionen om, at det er nødvendigt at træffe yderligere foranstaltninger, og alle sektorer skal bidrage, eftersom de nuværende politikker kun forventes at reducere drivhusgasemissionerne med 60 % i 2050, og meget mere derfor stadig skal gøres for at opnå klimaneutralitet.

Endelig har Unionen ved adskillige lejligheder udtrykt politisk vilje til at gennemføre CORSIA fra begyndelsen af dets pilotfase. Senest tjente erklæringen på Unionens og dens

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2392 af 13. december 2017 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021 (EUT L 350 af 29.12.2017, s. 7).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

⁸ Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 af 29. november 2018 om den holdning, som på Den Europæiske Unions vegne skal indtages i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår første udgave af "International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)" (EUT L 325 af 20.12.2018, s. 25).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2392 af 13. december 2017 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021 (EUT L 350 af 29.12.2017, s. 7).

¹⁰ Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") af 4.3.2020 (COM(2020) 80).

medlemsstaters vegne ved det 40. møde i ICAO-Forsamlingen i 2019 til på den ene side at påpege, at Unionen ville bevare sit politiske råderum og sin klimaambition, når det drejede sig om gennemførelsen af CORSIA gennem EU ETS, og på den anden siden at give udtryk for, at Unionen og dens medlemsstater fortsat kraftigt støtter CORSIA og fortsat forpligter sig fuldt ud til at gennemføre CORSIA fra begyndelsen af dets pilotfase. Unionen har konsekvent påpeget behovet for at bevare relevant EU-ret og klimaambitionen, i overensstemmelse med EU ETS som senest revideret, og gentog dette i meddelelsen af uoverensstemmelser fra 2018 samt i EU-erklæringen fremlagt ved det 40. møde i ICAO-Forsamlingen. Europa-Parlamentet har siden opfordret Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre Unionens lovgivningsmæssige autonomi i gennemførelsen af ETS-direktivet¹¹.

3.2. Foreslået holdning

For at give medlemsstaterne mulighed for at fremsende de nødvendige meddelelser er det vigtigt at vedtage den holdning, der skal indtages på Unionens vegne inden den frist den 30. juni 2020, der er fastsat i SARPs for CORSIA.

Med hensyn til det første spørgsmål, meddelelse af enhver beslutning om frivilligt at deltage fra den 1. januar 2021, foreslås det, i betragtning af den politiske vilje, som Unionen gentagne gange har givet udtryk for, og som ICAO allerede har anerkendt, de forventede miljømæssige fordele og fordele for international transport, der er forbundet med CORSIA, og manglen på et levedygtigt alternativ på globalt plan, at meddele om medlemsstaternes frivillige deltagelse fra starten af pilotfasen den 1. januar 2021. Meddelelsen vil være med forbehold af de uoverensstemmelser fra 2018, der blev underrettet om i henhold til Rådets afgørelse (EU) 2018/2027, enhver fremtidig uoverensstemmelse, revisionen af EU ETS, som aftalt i 2017, og Unionens klimaambition samt direktivet om vedvarende energi¹².

Med hensyn til det andet spørgsmål, meddelelse af den mulighed, der er valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023, foreslås det, at muligheden emissionerne for hvert år i pilotfasen, henholdsvis 2021, 2022 og 2023, vælges frem for 2020-emissionerne for hvert af de respektive år. Ved denne tilgang tages de forventede miljømæssige fordele og fordele for international transport, behovet for at skabe incitamenter for operatørerne til at reducere deres miljøpåvirkninger og vigtigheden af at handle på et tidligt tidspunkt i betragtning, samtidig med at der tages hensyn til omfanget af potentielle kompensationsomkostninger for europæiske operatører og eventuelle indvirkninger på deres internationale konkurrenceevne. Således bør det føre til højere miljøeffektivitet at vælge årene 2021, 2022 og 2023 som referenceår i stedet for 2020. Dette skyldes, at emissionerne fra international luftfart forventes at blive højere i 2021, 2022 og 2023 end i 2020, ikke mindst som følge af covid-19-pandemien væsentlige indvirkning på luftrafik og emissioner.

I den sammenhæng er det nødvendigt at sikre, at der tages behørigt hensyn til de nuværende og mulige fremtidige uoverensstemmelser mellem EU-retten og CORSIA. Ovennævnte meddelelse bør derfor omfatte en henvisning til de uoverensstemmelser, der meddeles på grundlag af Rådets afgørelse (EU) 2018/2027. Da uoverensstemmelserne, for så vidt som de stadig er relevante, kun vedrører fordelingen af staters kompetence over for de forskellige operatører, hvilket skyldes forskelle i udformningen af CORSIA og EU ETS, bør ovennævnte meddelelse også indeholde en mulighed for at meddele yderligere uoverensstemmelser.

¹¹ Europa-Parlamentets beslutning af 28. november 2019 om FN's konference om klimaændringer 2019 i Madrid, Spanien (COP 25) P9_TA(2019)0079).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

4. SAMMENHÆNG MED UNIONENS POLITIK PÅ ANDRE OMRÅDER

Den foreslåede afgørelse er i overensstemmelse med og supplerer andre af Unionens politikker, navnlig energi-, miljø- og transportpolitikker. I afgørelsen mindes der om forbindelsen mellem deltagelse i CORSIA og Europa-Parlamentets og Rådets revision af EU ETS-direktivet, som fastsat i forordning (EU) 2017/2392. Kommissionen har dog endnu ikke fremlagt den rapport, der planlægges i henhold til artikel 28b i ETS-direktivet, og i det hele taget er lovgiverens fremtidige afgørelse på dette område endnu ikke kendt. Derfor skal meddelelsen anses for at være et foreløbigt skridt, under henvisning til kapitel 3, stk. 3.1.3 og 3.2.1, i og tillæg 1 til bilag 16, bind IV, til Chicagokonventionen.

For at sikre, at dette foreløbige skridt er med forbehold af medlovgivernes fremtidige politiske beslutninger, skal meddelelsen indeholde en henvisning til de uoverensstemmelser, som allerede er meddelt i overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 og med mulighed for, at der meddeles om yderligere uoverensstemmelser, som anført ovenfor.

5. RETSGRUNDLAG

5.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

5.1.1. Principper

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

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen¹³.

5.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

I henhold til kapitel 3, stk. 3.1.3, i og tillæg 1 ("Administration Procedures") til bilag 16, bind IV, til konventionen skal stater senest den 30. juni 2020 meddele ICAO deres beslutning om frivilligt at deltage eller ophøre med frivilligt at deltage fra den 1. januar 2021 samt om hvilken mulighed, de har valgt i henhold til stk. 3.2.1. i bilag 16, bind IV, for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023.

Det følger af disse bestemmelser, at visse retsvirkninger af CORSIA, som vedtages ved en beslutning i ICAO-Rådet, et organ, der er nedsat ved en aftale, afhænger af fremsendelsen af de relevante meddelelser til ICAO og af vilkårene i disse meddelelser. Derfor er vedtagelsen af Unionens holdning til sådanne meddelelser omfattet af anvendelsesområdet for artikel 218, stk. 9, i TEUF.

5.2. Materielt retsgrundlag

I henhold til artikel 192, stk. 1, og artikel 191 i TEUF skal Den Europæiske Union bl.a. bidrage til opnåelsen af følgende mål: bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimaændringer.

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

5.2.1. *Principper*

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

5.2.2. *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

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

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 192, stk. 1, i TEUF.

5.3. **Konklusion**

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

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart, for så vidt angår meddelelse af frivillig deltagelse i ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) fra den 1. januar 2021 og den mulighed, der er valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Chicagokonventionen angående international civil luftfart ("konventionen"), der tager sigte på at regulere den internationale luftfart, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.
- (2) Alle EU-medlemsstater er kontraherende stater i konventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer.
- (3) På den 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer vedtog man i december 2015 Parisaftalen, hvis mål er at holde den globale temperaturstigning et godt stykke under 2 °C sammenlignet med det førindustrielle niveau og at søge at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C. Alle økonomiske sektorer bør bidrage til at nå disse emissionsreduktioner, herunder den internationale luftfart.
- (4) På det 39. møde i ICAO-Forsamlingen i 2016 blev det ved resolution A39-3 vedtaget at udvikle en global markedsbaseret foranstaltning til at begrænse udledningen af drivhusgasser fra den internationale luftfart til 2020-niveauet. Unionens holdning, for så vidt angår udarbejdelsen og vedtagelsen af denne foranstaltning og dens forskellige detaljerede elementer, er fastsat ved Rådets afgørelse (EU) 2016/915¹.
- (5) Den 27. juni 2018 vedtog ICAO-Rådet på det 10. møde i forbindelse med sin 214. plenarforsamling første udgave af konventionens bilag 16, bind IV, om internationale normer og anbefalet praksis vedrørende miljøbeskyttelse — ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart ("CORSIA").

¹ Rådets afgørelse (EU) 2016/915 af 30. maj 2016 om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, angående et internationalt instrument, som skal udarbejdes i ICAO's organer og føre til, at der fra 2020 gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart (EUT L 153 af 10.6.2016, s. 32).

- (6) I 2017 reviderede Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2003/87/EF² ved forordning (EU) 2017/2392³, særlig for at forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021, for at fastsætte EU-retlige krav til overvågning, rapportering og verifikation af emissioner med henblik på CORSIA og for at specificere bestemmelser om rapportering og revision, for så vidt angår CORSIA.
- (7) Reglerne i CORSIA kan blive bindende i overensstemmelse med og inden for de begrænsninger, der er fastsat i konventionen. De kan også blive bindende for Unionen og dens medlemsstater i henhold til gældende internationale lufttransportaftaler.
- (8) For at ICAO fuldt ud kan tage højde for den nuværende retlige situation på EU-plan, har medlemsstaterne, jf. Rådets afgørelse (EU) 2018/2027⁴, underrettet om uoverensstemmelser. Ifølge disse underretninger finder direktiv 2003/87/EF i sin nuværende form anvendelse uanset luftfartøjsoperatørens nationalitet og omfatter i princippet flyvninger, der afgår fra eller ankommer til en flyveplads, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse. Direktiv 2003/87/EF finder anvendelse uden sondring på flyvninger inden for og mellem medlemsstater og/eller EØS-lande. Disse principper finder også anvendelse på kravene til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) og på kompensationskravene.
- (9) Med forbehold af uoverensstemmelser finder kravene til overvågning, rapportering og verifikation, som fastsat i CORSIA, anvendelse fra den 1. januar 2019 og er blevet indarbejdet i EU-lovgivningen⁵. I henhold til EU-lovgivningen vil emissionsdata blive indsamlet og overført til ICAO's sekretariat, når det gælder emissioner i løbet af pilotfasen.
- (10) I henhold til kapitel 3, stk. 3.1.3, i og tillæg 1 ("Administration Procedures") til bilag 16, bind IV, til konventionen skal stater senest den 30. juni 2020 meddele ICAO deres beslutning om frivilligt at deltage eller ophøre med frivilligt at deltage fra den 1. januar 2021 samt om hvilken mulighed, de har valgt i henhold til stk. 3.2.1 i bilag

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2392 af 13. december 2017 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021 (EUT L 350 af 29.12.2017, s. 7).

⁴ Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 af 29. november 2018 om den holdning, som på Den Europæiske Unions vegne skal indtages i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår første udgave af "International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)" (EUT L 325 af 20.12.2018, s. 25).

⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 af 19. december 2018 om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 (EUT L 334 af 31.12.2018, s. 1), Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2067 af 19. december 2018 om verifikation af data og om akkreditering af verifikatorer i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L 334 af 31.12.2018, s. 94) og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603 af 18. juli 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for så vidt angår foranstaltninger vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart om overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra luftfarten med henblik på gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning (EUT L 250 af 30.9.2019, s. 10).

16, bind IV, for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023.

- (11) Det følger af disse bestemmelser, at visse retsvirkninger af CORSIA, som vedtages ved en beslutning i ICAO-Rådet, et organ, der er nedsat ved en aftale, afhænger af fremsendelsen af de relevante meddelelser til ICAO og af vilkårene i disse meddelelser. Derfor er vedtagelsen af Unionens holdning til sådanne meddelelser omfattet af anvendelsesområdet for artikel 218, stk. 9, i TEUF.
- (12) I den forbindelse bør den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, fastlægges under henvisning til ovennævnte underretningskrav, særlig fordi den frivillige deltagelse i CORSIA og valget af mulighed i henhold til stk. 3.2.1 i bilag 16, bind IV, til konventionen kan få afgørende indflydelse på rettigheder og forpligtelser på et område, der er omfattet af EU-retten, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder⁶.
- (13) Unionen og medlemsstaternes har gentagne gange erklæret⁷, at de er villige til at deltage i CORSIA fra den 1. januar 2021.
- (14) Frivillig deltagelse i CORSIA medfører også, at der skal vælges en mulighed i henhold til stk. 3.2.1 i bilag 16, bind IV, til konventionen for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023. I den forbindelse bør beregningerne baseres på emissionerne i henholdsvis 2021, 2022 og 2023. Denne mulighed vil sandsynligvis medføre større miljømæssige fordele og fordele for international transport end den anden tilgængelige mulighed, nemlig at basere beregningerne på emissionerne i 2020, da emissionerne fra international luftfart forventes at blive højere i 2021, 2022 og 2023 end i 2020 og således føre til højere kompensationskrav. Det vil også sikre større kontinuitet med tanke på, at det i stk. 3.2.2 i bilag 16, bind IV, også fastsættes, at beregningen fra 2024 baseres på det pågældende år.
- (15) Valget af emissionerne fra henholdsvis 2021, 2022 og 2023 for beregningen af kompensationskravene vil findes anvendelse i perioden 2021-2023 for alle flyvemaskineoperatører, som er tilknyttet den pågældende medlemsstat.
- (16) Som nævnt ovenfor afviger systemet i direktiv 2003/87/EF på visse måder fra CORSIA. I henhold til artikel 28b i direktiv 2003/87/EF skal Kommissionen aflægge rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, hvori den overvejer, hvordan CORSIA kan gennemføres i EU-retten ved en revision af direktivet, der er i overensstemmelse med Unionens forpligtelse for 2030 til at reducere drivhusgasemissionerne for hele økonomien med henblik på at bevare den miljømæssige integritet og effektiviteten af Unionens klimainsats. For at opnå dette forelægger Kommissionen inden for et år efter ICAO's vedtagelse af de relevante retlige instrumenter Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori den bl.a. vurderer ambitionen for og den miljømæssige integritet af ICAO's instrument. Om nødvendigt ledsages rapporten af et forslag til retsakt. Kommissionen har endnu ikke fremlagt rapporten.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

⁷ F.eks. "Bratislava-erklæringen" (godkendt af Coreper, ST 12029/16 (bilag I)), ICAO A39-WP/414 (godkendt af Coreper, ST 12029/16 (bilag II)), ICAO A40-WP/102 (godkendt af Rådet, ST 10227/1/19 (tillæg H)).

- (17) I den sammenhæng er det nødvendigt at sikre, at der tages behørigt hensyn til nuværende og mulige fremtidige uoverensstemmelser mellem EU-retten og CORSIA med henblik på i den udstrækning, det er nødvendigt, at bevare EU-systemet, herunder lovgiverens råderum til at træffe afgørelse om den fremtidige EU-ordning, der finder anvendelse på de pågældende område. Med henblik herpå har Europa-Parlamentet siden opfordret Kommissionen og medlemsstaterne⁸ til at sikre Unionens lovgivningsmæssige autonomi i gennemførelsen af direktiv 2003/87/EF.
- (18) Ovennævnte meddelelse bør derfor omfatte en henvisning til de uoverensstemmelser, der er underrettet om på grundlag af Rådets afgørelse (EU) 2018/2027, som finder anvendelse på spørgsmål omfattet af den frivillige deltagelse. Da uoverensstemmelserne, for så vidt som de stadig er relevante, kun vedrører fordelingen af staters kompetence over for de forskellige operatører, bør ovennævnte meddelelse også indeholde en mulighed for at meddele yderligere uoverensstemmelser.
- (19) Unionens holdning bør fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i forbindelse med kapitel 3, stk. 3.1.3 og 3.2.1, i og tillæg 1 til bilag 16, bind IV, til Chicagokonventionen angående international civil luftfart og vedrørende meddelelse til Organisationen for International Civil Luftfart af

— medlemsstaternes frivillige deltagelse i ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart fra januar 2021 og

— den mulighed, der er valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023,

er fastsat i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne

Formand

⁸ Europa-Parlamentets beslutning af 28. november 2019 om FN's konference om klimaændringer 2019 i Madrid, Spanien (COP 25) P9_TA(2019)0079).