



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 22 november 2018  
(OR. en)

14330/18

---

Interinstitutionellt ärende:  
2018/0372 (NLE)

---

AVIATION 152  
RELEX 963  
ENV 771  
CLIMA 224

## RÄTTSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

---

Ärende: RÅDETS BESLUT 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)

---

**RÅDETS BESLUT (EU) 2018/...**

**av den**

**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)**

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) Enligt artikel 54 i konventionen ska Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderad praxis.
- (4) Den 21:a partskonferensen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar avslutades framgångsrikt i december 2015 genom antagandet av Parisavtalet. Parisavtalets syfte är att begränsa den globala temperaturökningen till långt under 2 °C över förindustriell nivå och att sträva efter att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över dessa nivåer. Alla ekonomiska sektorer bör bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar, även internationell luftfart.

- (5) Icaos 39:e generalförsamling 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 i frågan fastställdes genom rådets beslut (EU) 2016/915<sup>1</sup>.
- (6) Den 27 juni 2018, vid det tionde sammanträdet inom ramen för Icao-rådets 214:e möte, antog Icao-rådet den första utgåvan av bilaga 16, volym IV, till konventionen: Internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (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) I överensstämmelse med artikel 90 i konventionen ska Corsia, såvida inte en majoritet av Icao-staterna anmäler sitt ogillande, träda i kraft tre månader efter fristen för anmälan av ogillande.

---

<sup>1</sup> 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).

- (9) Artikel 38 i konventionen behandlar avvikelser från internationella standarder och förfaranden. I enlighet med den artikeln ska varje avtalsslutande stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller internationellt förfarande, eller att se till att dess egna lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med någon internationell standard eller internationellt förfarande, efter ändring av den eller det senare, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från de som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.
- (10) Den 20 juli 2018 sände Icao ut en skrivelse AN 1/17.14 – 18/78 (nedan kallad *skrivelsen*) och ombad de avtalsslutande staterna att, för det första, före den 22 oktober 2018 meddela eventuellt ogillande av någon del av Corsia och, för det andra, före den 1 december 2018 meddela eventuella avvikelser mellan deras nationella praxis och Corsia och det förväntade datumet för efterlevnad.
- (11) Corsia kommer att tillämpas på en flygplansoperatör som årligen producerar koldioxidutsläpp på mer än 10 000 ton från internationella flygningar utförda med flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 5 700 kg, med undantag för humanitära flygningar, ambulansflygningar och flygningar för brandbekämpning.
- (12) De krav på övervakning, rapportering och verifiering som anges i Corsia ska tillämpas från och med den 1 januari 2019.

- (13) Från och med den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2035 ska kompensationskraven i Corsia tillämpas på en flygplansoperatör som utför internationella flygningar (enligt definitionen i kapitel 1, punkt 1.1.2 i del II och kapitel 2, punkt 2.1 i del II) mellan de avtalsslutande stater som anges i det kommande Icao-dokumentet *CORSIA States for Chapter 3 State Pairs*.
- (14) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar som svar på skrivelsen. Corsia kan nämligen inverka på innehållet i unionsrätten på ett avgörande sätt, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG<sup>1</sup>.
- (15) Med tanke på att betydliga framsteg skulle kunna uppnås på internationell nivå genom Corsia, bör inget ogillande meddelas enligt artikel 90 i konventionen.

---

<sup>1</sup> 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).

- (16) Unionen stöder till fullo de ansträngningar som görs inom Icao för att Corsia så snart som möjligt ska bli fullt fungerande. I enlighet med direktiv 2003/87/EG arbetar kommissionen för närvarande med att överföra Corsias krav på övervakning, rapportering och verifiering till unionsakter som förväntas träda i kraft senast i januari 2019. Kommissionen ska dessutom lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet där det övervägs på vilka sätt dessa instrument kan genomföras i unionsrätten. Den tidsfrist inom vilken eventuella avvikelser måste meddelas i enlighet med skrivelsen är för kort för att eventuella anpassningar av Corsia ska kunna antas av unionen inom denna frist. För att Icao ska ta full hänsyn till den nuvarande rättsliga situationen på unionsnivå samt det arbete som inletts på området övervakning, rapportering och verifiering bör därför medlemsstaterna som svar på skrivelsen meddela avvikelser enligt vad som anges i addendumet till detta beslut.
- (17) Artikel 28b.2 och 28b.3 i direktiv 2003/87/EG omfattar den uppföljning som ska göras av resultatet av arbetet på Icao-nivå. Icao bör underrättas om dessa bestämmelser.
- (18) Unionens ståndpunkt ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i Icao.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar som svar på skrivelse AN 1/17.14 – 18/78 som utfärdades av Internationella civila luftfartsorganisationen den 20 juli 2018 anges i addendumet till detta beslut.

### *Artikel 2*

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i Icao.

### *Artikel 3*

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar*

*Ordförande*