

## I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

## AFGØRELSER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2023/136

af 18. januar 2023

**om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår meddelelsen om kompensation i forbindelse med en global markedsbaseret foranstaltning for luftfartøjsoperatører, der er etableret i Unionen**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) ordning for CO<sub>2</sub>-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) har været i kraft siden 2019 for så vidt angår overvågning, rapportering og verifikation af emissioner og er tænkt som en globalt anvendt markedsbaseret foranstaltning, der skal kompensere for CO<sub>2</sub>-emissioner fra international luftfart fra den 1. januar 2021 over et fast emissionsniveau med visse kompensationskreditter.
- (2) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC) <sup>(4)</sup>, trådte i kraft i november 2016. Parterne hertil er blevet enige om at holde stigningen i den globale gennemsnitstemperatur til et godt stykke under 2 °C over det førindustrielle niveau og fortsætte bestræbelserne på at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C i forhold til det førindustrielle niveau. Denne forpligtelse blev styrket med vedtagelsen af Glasgowklimaaførelsen i november 2021, hvor partskonferencen anerkendte, at virkningerne af klimaændringerne ville være langt mindre ved en temperaturstigning på 1,5 °C sammenlignet med en på 2 °C, og besluttede at fortsætte bestræbelserne på at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C.

<sup>(1)</sup> EUT C 105 af 4.3.2022, s. 140.

<sup>(2)</sup> EUT C 301 af 5.8.2022, s. 116.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 13.12.2022 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 19.12.2022.

<sup>(4)</sup> EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

- (3) Med forbehold af de uoverensstemmelser mellem EU-lovgivning og bestemmelserne i første udgave af bilag 16, bind IV, til konventionen angående international civil luftfart — ordningen for CO<sub>2</sub>-kompensation og -reduktion for international luftfart, der fastlægger de internationale standarder og den anbefalede praksis for miljøbeskyttelse i forbindelse med CORSIA (CORSIA SARP'er), og som blev meddelt ICAO efter vedtagelsen af Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 <sup>(5)</sup>, og med forbehold af måden, hvorpå Europa-Parlamentet og Rådet ændrer EU-lovgivning, har Unionen til hensigt at gennemføre CORSIA gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF <sup>(6)</sup>.
- (4) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603 <sup>(7)</sup> blev vedtaget for på passende vis at gennemføre reglerne i CORSIA vedrørende overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra luftfarten. Kompensationen i henhold til CORSIA SARP'erne beregnes på grundlag af CO<sub>2</sub>-emissioner, der verificeres i overensstemmelse med nævnte delegerede forordning.
- (5) På grund af et stort fald i emissionerne fra luftfarten i 2020 som følge af covid-19-pandemien besluttede ICAO-Rådet på sit 220. møde i juni 2020, at emissionerne i 2019 skulle anvendes som udgangspunkt for beregningen af kompensationen, som skal foretages af luftfartøjsoperatørerne for 2021-2023. Denne beslutning blev godkendt af ICAO's 41. forsamling i oktober 2022.
- (6) I 2021 oversteg emissionerne fra luftfarten ikke det samlede niveau i 2019. Den 31. oktober 2022 fastslog ICAO, at sektorens vækstfaktor for emissioner i 2021 er lig med nul. Sektorens vækstfaktor er en parameter i CORSIA-metoden, der anvendes til at beregne operatørernes årlige kompensationskrav. Derfor skal luftfartøjsoperatørernes yderligere kompensation for 2021 være nul.
- (7) Medlemsstaterne bør gennemføre CORSIA ved senest den 30. november 2022 at underrette luftfartøjsoperatører, der er indehavere af et AOC (air operator certificate) udstedt af en medlemsstat, og luftfartøjsoperatører, der er registreret i en medlemsstat, om disse luftfartøjsoperatørers kompensationskrav for 2021.
- (8) Målene for denne afgørelse kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne afgørelse ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (9) Det er vigtigt at sikre de nationale myndigheders og luftfartøjsoperatørernes retssikkerhed vedrørende kompensationskravene i henhold til CORSIA for 2021 så hurtigt som muligt i 2022. Denne afgørelse bør derfor træde i kraft straks.
- (10) Uden at det berører vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning, er det hensigten, at denne afgørelse skal være en rent midlertidig foranstaltning, der kun finder anvendelse, indtil gennemførelsesperioden for nævnte direktiv udløber. I tilfælde af at gennemførelsesperioden ikke er udløbet den 30. november 2023, og ICAO fastslår, at sektorens vækstfaktor for emissionerne fra 2022 er lig med nul, bør medlemsstaterne underrette luftfartøjsoperatørerne om, at deres kompensationskrav for 2022 er nul. Hvis sektorens vækstfaktor for emissionerne fra 2022 er forskellig fra nul, bør Kommissionen, hvis det er relevant, kunne forelægge et nyt forslag til beregning og meddelelse af disse kompensationskrav.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

<sup>(7)</sup> 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).

(11) Direktiv 2003/87/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

I artikel 12 i direktiv 2003/87/EF tilføjes følgende stykker:

»6. Senest den 30. november 2022 underretter medlemsstaterne luftfartøjsoperatører om, at deres kompensationskrav for 2021, jf. punkt 3.2.1 i ICAO's internationale standarder og anbefalede praksis for miljøbeskyttelse i forbindelse med ordningen for CO<sub>2</sub>-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA SARP'er), er nul. Medlemsstaterne underretter luftfartøjsoperatører, der opfylder følgende betingelser:

- a) luftfartøjsoperatørerne er indehaver af et AOC (air operator certificate), der er udstedt af en medlemsstat eller registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi samt i områder og territorier, der hører under den pågældende medlemsstat, og
- b) de producerer CO<sub>2</sub>-emissioner på mere end 10 000 ton om året fra anvendelsen af luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, der foretager flyvninger omfattet af bilag I til dette direktiv og af artikel 2, stk. 3, i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603 (\*), bortset fra luftfartøjer, der afgår fra og ankommer til samme medlemsstat, herunder den pågældende medlemsstats regioner i den yderste periferi, fra den 1. januar 2021.

I forbindelse med første afsnit, litra b), medregnes CO<sub>2</sub>-emissioner fra følgende typer flyvninger ikke:

- i) statslige flyvninger
- ii) humanitære flyvninger
- iii) ambulanceflyvninger
- iv) militære flyvninger
- v) brandslukningsflyvninger
- vi) flyvninger forud for eller efter en humanitær flyvning, en ambulanceflyvning eller en brandslukningsflyvning, forudsat at de pågældende flyvninger blev foretaget med samme luftfartøj og var nødvendige for at udføre de dermed forbundne humanitære, medicinske eller brandslukningsmæssige aktiviteter eller for at omplacere luftfartøjet efter disse aktiviteter med henblik på dets næste aktivitet.

7. I afventning af en lovgivningsmæssig retsakt om ændring af dette direktiv for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning, og i tilfælde af at gennemførelsesperioden for en sådan lovgivningsmæssig retsakt ikke er udløbet senest den 30. november 2023, og sektorens vækstfaktor for emissioner fra 2022, der skal offentliggøres af ICAO, er lig med nul, underretter medlemsstaterne senest den 30. november 2023 luftfartøjsoperatørerne om, at deres kompensationskrav for 2022, jf. punkt 3.2.1 i ICAO's CORSIA SARP'er, er nul.

(\*) 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).«

#### Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Strasbourg, den 18. januar 2023.

*På Europa-Parlamentets vegne*  
R. METSOLA  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
J. ROSWALL  
*Formand*

---