



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 19. Mai 2020
(OR. en)

8122/20

**Interinstitutionelles Dossier:
2020/0096 (NLE)**

**AVIATION 85
CLIMA 88
RELEX 349**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	19. Mai 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 219 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES zur Änderung des Beschlusses (EU) 2016/915 des Rates hinsichtlich des – im Zusammenhang mit CORSIA – für die Messung des Anstiegs der CO ₂ -Emissionen zu verwendenden Bezugszeitraums unter Berücksichtigung der Folgen der COVID-19-Pandemie

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 219 final.

Anl.: COM(2020) 219 final



Brüssel, den 19.5.2020
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Änderung des Beschlusses (EU) 2016/915 des Rates hinsichtlich des – im Zusammenhang mit CORSIA – für die Messung des Anstiegs der CO₂-Emissionen zu verwendenden Bezugszeitraums unter Berücksichtigung der Folgen der COVID-19-Pandemie

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser als Folge der COVID-19-Pandemie angenommene Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Anpassung des im Namen der Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu vertretenden Standpunkts zum System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSA) hinsichtlich seines Bezugszeitraums für die Messung des Anstiegs der CO₂-Emissionen („Basiswert“).

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Chicagoer Abkommen und das Übereinkommen von Paris

Das Chicagoer Abkommen (im Folgenden das „Abkommen“) zielt darauf ab, den internationalen Luftverkehr zu regulieren. Mit dem am 4. April 1947 in Kraft getretenen Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.

Das Übereinkommen von Paris wurde auf der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Dezember 2015 angenommen. Sein Ziel ist es, den weltweiten Temperaturanstieg im Vergleich zum vorindustriellen Niveau deutlich unter 2 °C zu halten und die Anstrengungen fortzusetzen, den Temperaturanstieg auf 1,5 °C zu begrenzen. Alle Sektoren der Wirtschaft, auch die internationale Luftfahrt, sollten zum Erreichen dieser Emissionssenkungen einen Beitrag leisten.

Alle EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien sowohl des Abkommens als auch des Übereinkommens. Die EU und ihre Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris und haben sich gemeinsam zur Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen verpflichtet.

2.2. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Ihre Ziele sind die Ausarbeitung von Prinzipien und Techniken für die internationale Luftfahrt sowie die Förderung der Planung und Entwicklung des internationalen Luftverkehrs. Die EU ist Ad-hoc-Beobachter in vielen ICAO-Gremien (Versammlung und sonstige Fachgremien).

2.3. Das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA)

Die Internationalen Richtlinien und Empfehlungen, Umweltschutz — System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) wurden vom ICAO-Rat auf seiner 214. Tagung am 27. Juni 2018 als Anhang 16, Band IV des Chicagoer Abkommens angenommen.

Gemäß dem Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates¹ meldeten die Mitgliedstaaten der ICAO Unterschiede. Einer dieser Unterschiede zwischen der Richtlinie 2003/87/EG und CORSIA

¹ Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates vom 29. November 2018 über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation einzunehmenden Standpunkt zur ersten Ausgabe der Internationalen Richtlinien und zu Empfehlungen zum Umweltschutz –

besteht insbesondere darin, dass die Richtlinie 2003/87/EG unabhängig von der Staatsangehörigkeit des Flugzeugbetreibers gilt. Sie gilt grundsätzlich für Flüge, die an einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, auf das der Vertrag Anwendung findet, beginnen oder enden. Sie gilt ohne Unterschied für Flüge innerhalb von Mitgliedstaaten und/oder EWR-Ländern sowie zwischen Mitgliedstaaten und/oder EWR-Ländern.

In Teil II Absatz 3.2 der SARP „CO₂ Offsetting Requirements“ wird für die unter CORSIA fallenden Strecken der Durchschnitt der jährlichen CO₂-Emissionen in den Jahren 2019 und 2020 als Basiswert festgelegt.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Hintergrund

Es geht um die Frage, wie sich die COVID-19-Pandemie auf den CORSIA-Basiswert auswirkt, der als Grundlage dafür dient, die künftigen Kompensationspflichten für die Flugzeugbetreiber so festzulegen, dass ab dem Jahr 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum erreicht wird.

Die derzeitige COVID-19-Pandemie wird sicherlich zu einem deutlichen Rückgang der CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr im Jahr 2020 führen. Die Pandemie dürfte also zu einem deutlich niedrigeren Basiswert führen, es sei denn, er wird neu festgelegt, was zur Folge hätte, dass höhere Kompensationen geleistet werden müssten. Dies hängt natürlich auch von der Erholungsrate des internationalen Luftverkehrs und der Entwicklung der CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr ab.

Der ICAO-Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP) hat Untersuchungen durchgeführt, um anhand verschiedener Szenarien und Optionen für den Basiswert herauszufinden, in welcher Größenordnung sich die COVID-19-Pandemie auf die Nachfrage nach Emissionseinheiten (Kompensationen) im Rahmen von CORSIA auswirken wird und wie sich dies quantifizieren ließe.²

Der CAEP hat in seinen Untersuchungen verschiedene Optionen für den Basiswert in Betracht gezogen – vom Status quo bis zur Verwendung der Emissionen des Jahres 2019 oder eines Emissionsdurchschnitts mehrerer Jahre bis hin sogar zu extrapolierten Schätzungen dessen, was 2020 hätte sein können, wenn es keine Krise gegeben hätte. Daraus ergab sich unter anderem Folgendes:

- Die CO₂-Emissionen im Jahr 2020 könnten etwa 40 % niedriger sein als im Jahr 2016 erwartet.
- Die sich auf den aktuellen CORSIA-Basiswert beziehenden Referenzemissionen könnten um etwa 18 % unter den Werten von 2019 liegen.
- Ein niedrigerer Basiswert könnte sich deutlich auf die gesamten Kompensationspflichten auswirken:
 - In der Pilotphase (2021-2023): von +280 % in einem V-förmigen Erholungsszenario bis zu +150 % in einem Szenario mit U-förmigem Erholungsverlauf und dauerhaften Verlusten.

Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), ABl. L 325 vom 20.12.2018, S. 25.

² Auch IATA, ICSA und andere Organisationen haben entsprechende Studien durchgeführt. Siehe z. B.: <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> oder https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSIA_baseline_analysis.pdf

- In allen Phasen (2021-2035): von +45 % in einem V-förmigen Erholungsszenario bis zu -24 % in einem Szenario mit U-förmigem Erholungsverlauf und dauerhaften Verlusten.
- Ein vom Jahr 2019 abweichender Basiswert könnte insgesamt zu folgenden Kompensationspflichten führen:
 - In der Pilotphase (2021-2023): bis 2023 bei COVID-19-Szenarien Null oder nahe Null und
 - in allen Phasen (2021-2035): von -9 % in einem V-förmigen Erholungsszenario bis zu -32 % in einem Szenario mit U-förmigem Erholungsverlauf und dauerhaften Verlusten.

Die Untersuchung zur Größenordnung wurde auf der Sitzung der CAEP-Lenkungsgruppe am 11. Mai 2020 einstimmig gebilligt und wird dem ICAO-Rat auf seiner 220. Tagung im Juni 2020 zur Prüfung vorgelegt.

3.2. Vorgeschlagener Standpunkt

Unter Berücksichtigung der Umweltwirksamkeit mit Blick auf das Ziel der ICAO, ab 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum zu gewährleisten, der Notwendigkeit, die Unterstützung für CORSIA unter den durch die COVID-19-Pandemie hervorgerufenen Umständen sicherzustellen und um zu verhindern, dass das Kernkonzept von CORSIA in seine Einzelelemente zerlegt wird, sowie des rechtlichen Verfahrens in der ICAO, würde ein vorsichtiger erster Ansatz auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen³ darin bestehen, gegebenenfalls zu akzeptieren, die CORSIA-Konzeption so anzupassen, dass für die unter CORSIA fallenden CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr nur das Jahr 2019 als Basiswert herangezogen wird.

Beschließt der ICAO-Rat auf dieser Tagung eine Anpassung des CORSIA-Basiswerts, ginge hiervon das Signal aus, dass die ICAO aktiv Schritte unternimmt, Anpassungen an die Krise vorzunehmen und dafür zu sorgen, dass die Staaten weiterhin CORSIA unterstützen und daran teilnehmen. Da es dringend notwendig ist, einen Beschluss zu fassen, gleichzeitig aber auch die Verfahrensregeln der ICAO eingehalten werden müssen, kann im Anschluss an einen solchen Beschluss des ICAO-Rates eine Konsultation per Rundschreiben („State Letter“) durchgeführt werden mit förmlicher Annahme auf der darauffolgenden (221.) ICAO-Ratstagung.

Möglicherweise sollten in diesem Zusammenhang bestimmte konzeptuelle Anpassungen von CORSIA vorgenommen werden wie beispielsweise:

- eine entsprechende Anpassung der Option, für die Berechnung der Kompensationspflichten in der sogenannten „Pilotphase“, d. h. in den ersten drei Jahren der freiwilligen Teilnahme (2021-2023), die Emissionen des Jahres 2020 zugrunde zu legen;
- eine Klarstellung, dass bei der Berechnung der Kompensationspflichten für ein bestimmtes Jahr der sektorale Anstiegsfaktor nicht negativ sein kann, wodurch verhindert wird, dass negative Kompensationspflichten in einem Jahr positive Pflichten in einem anderen Jahr desselben Erfüllungszeitraums aufheben.

Einige Länder haben bereits zu verstehen gegeben, dass sie möglicherweise versuchen werden, die Gelegenheit für eine mögliche Änderung des Basiswerts dahingehend zu nutzen, je nach Land unterschiedliche Basiswerte zu fordern – abhängig vom jeweiligen

³ Insbesondere aus dem CAEP der ICAO.

Entwicklungsstand, vom Beitrittsjahr zu CORSIA und von anderen Kriterien. Eine solche Änderung liefe den Grundsätzen der EntschlieÙung A40-19 und des Abkommens von Chicago sowie dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung zuwider und würde zu erheblichen Risiken einer Zerlegung von CORSIA in seine Einzelelemente führen.

Sollte es mehrere Jahre dauern, bis beim Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Emissionen das Niveau von vor der Krise erreicht wird, dürfte das Jahr 2019 als Basiswert mit höheren Emissionen während der Pilotphase zu keinen oder minimalen Kompensationspflichten führen. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass in der EntschlieÙung A40-19 der Versammlung vorgesehen ist, dass CORSIA alle drei Jahre überprüft wird, und zwar erstmals im Jahr 2022. Darin heißt es, dass die Überprüfungen eine Bewertung der Fortschritte bei der Verwirklichung des von der ICAO angestrebten Ziels umfassen sollten, die globalen Netto-CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs ab 2020 auf demselben Niveau zu halten. Ferner sollte bewertet werden, wie sich das System auf die Märkte und Kosten auswirkt und welche Folgen dies für die Staaten und die Flugzeugbetreiber sowie für die internationale Luftfahrt hat. Außerdem sollte die Funktionsweise der konzeptuellen Elemente des Systems bewertet werden. Zudem sollte bei den Überprüfungen in Betracht gezogen werden, wie sich der Zweck des Pariser Übereinkommens, insbesondere die längerfristigen Temperatur-Ziele, durch Verbesserungen des Systems unterstützen lieÙe und wie durch eine Aktualisierung der konzeptuellen Elemente die Umsetzung des System verbessert, seine Effektivität erhöht und Marktverzerrungen minimiert werden könnten.

Wie wichtig eine solche Überprüfung ist, wird angesichts der Notwendigkeit deutlich, Kohärenz mit einem von der Versammlung zu prüfenden langfristigen Ziel der Verringerung der CO₂-Emissionen herzustellen.

Je nach der Erholungsrate des internationalen Luftverkehrs und dem Umfang, in dem CORSIA zu einem langfristig angestrebten Ziel der Verringerung der CO₂-Emissionen beiträgt, könnte es sinnvoll sein, die mit CORSIA angestrebten Ziele, möglicherweise auch die Frage des Basiswerts, im Rahmen einer künftigen Überprüfung erneut zu untersuchen. Eine Erhöhung der mit CORSIA angestrebten Ziele stünde im Einklang mit dem im Beschluss (EU) 2016/915 des Rates festgelegten Standpunkt der Union.

Eine Änderung des Standpunkts der Union zu CORSIA infolge der COVID-19-Pandemie würde keinen Einfluss auf die Unterstützung der EU als solche für die Politik haben, die dem angestrebten Ziel der ICAO, eines CO₂-neutralen Wachstums ab 2020, zugrunde liegt und in der EntschlieÙung A40-19 der Versammlung festgelegt wurde.

4. KOHÄRENZ MIT DER POLITIK DER UNION IN ANDEREN BEREICHEN

Der vorgeschlagene Beschluss steht mit anderen Politikbereichen der Union, namentlich der Energie-, der Umwelt- und der Verkehrspolitik, im Einklang und ergänzt diese.

5. RECHTSGRUNDLAGE

5.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

5.1.1. Prinzipien

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die *„Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame*

Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat,“ mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist⁴.

5.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Rechtsakt (CORSIA SARP), zu dessen Änderung der ICAO-Rat aufgefordert werden kann, stellt einen Akt mit Rechtswirkung dar. Er kann den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich beeinflussen, insbesondere die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates. Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen der Übereinkunft weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

5.2. Materielle Rechtsgrundlage

Im Einklang mit Artikel 192 Absatz 1 und Artikel 191 AEUV trägt die Europäische Union zur Verfolgung unter anderem der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung, Schutz und Verbesserung der Qualität der Umwelt, Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels.

5.2.1. Prinzipien

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem geplanten Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

5.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptziel und Inhalt des geplanten Rechtsakts beziehen sich auf die Klimapolitik im Zusammenhang der internationalen Luftfahrt.

Somit ist Artikel 192 Absatz 1 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

5.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 192 Absatz 1 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

⁴ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Änderung des Beschlusses (EU) 2016/915 des Rates hinsichtlich des – im Zusammenhang mit CORSIA – für die Messung des Anstiegs der CO₂-Emissionen zu verwendenden Bezugszeitraums unter Berücksichtigung der Folgen der COVID-19-Pandemie

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.
- (2) Alle Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.
- (3) Das Übereinkommen von Paris wurde auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Dezember 2015 angenommen. Sein Ziel ist es, den weltweiten Temperaturanstieg im Vergleich zum vorindustriellen Niveau deutlich unter 2 °C zu halten und die Anstrengungen fortzusetzen, den Temperaturanstieg auf 1,5 °C zu begrenzen. Alle Sektoren der Wirtschaft, auch die internationale Luftfahrt, sollten zum Erreichen dieser Emissionssenkungen einen Beitrag leisten.
- (4) 2016 beschloss die ICAO auf ihrer 39. Generalversammlung mit ihrer Entschließung A39-3, einen globalen marktgestützten Mechanismus zu entwickeln, um die Treibhausgasemissionen durch die internationale Luftfahrt auf ihr Niveau von 2020 zu begrenzen. Der Standpunkt der Union zur Ausarbeitung und Annahme dieses Mechanismus und seiner verschiedenen Einzelbestandteile wurde mit dem Beschluss (EU) 2016/915 des Rates¹ festgelegt. Dieser Beschluss spiegelt die Tatsache wider, dass die einschlägigen Beschlüsse des ICAO-Rates, eines durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremiums, Rechtswirkungen entfalten. Sie können in Übereinstimmung mit dem Abkommen und innerhalb seiner Grenzen verbindlich

¹ Beschluss (EU) 2016/915 des Rates vom 30. Mai 2016 über den im Namen der Europäischen Union in Bezug auf ein innerhalb der ICAO-Gremien zu erarbeitendes internationales Instrument, das zur Anwendung eines einheitlichen globalen marktbasiereten Mechanismus für Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr ab dem Jahr 2020 führen soll, zu vertretenden Standpunkt (ABl. L 153 vom 10.6.2016, S. 32).

werden und auch für die Union und ihre Mitgliedstaaten im Rahmen bestehender internationaler Luftverkehrsabkommen bindend werden.

- (5) Am 27. Juni 2018 hat der ICAO-Rat auf der zehnten Sitzung seiner 214. Tagung die Erste Ausgabe von Anhang 16 Band IV des Abkommens angenommen: die Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz — System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (im Folgenden „CORSIA“). In diesem Text werden unter anderem die Emissionswerte festgelegt, die zur Berechnung der Faktoren für den Anstieg (sowohl auf Ebene des Sektors als auch der Flugzeugbetreiber verwendet werden. Diese Werte werden als Durchschnitt der in den Jahren 2019 und 2020 unter CORSIA fallenden CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr festgelegt (sowohl auf der Ebene des Sektors als auch der einzelnen Flugzeugbetreiber).
- (6) Gemäß dem Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates² haben die Mitgliedstaaten der ICAO Unterschiede zwischen der Richtlinie 2003/87/EG und diesen Richtlinien und Empfehlungen notifiziert.
- (7) Die derzeitige COVID-19-Pandemie wird zu einem deutlichen Rückgang der CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr im Jahr 2020 führen³. Damit werden auch die zur Berechnung der Anstiegsfaktoren herangezogenen CORSIA-Emissionswerte deutlich niedriger ausfallen⁴. Werden diese Werte nicht geändert, könnte dies, abhängig von der Erholungsrate des internationalen Luftverkehrs und der Entwicklung der CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr dazu führen, dass deutlich höhere Kompensationen geleistet werden müssten.
- (8) Es ist davon auszugehen und in der Tat wichtig, dass der ICAO-Rat auf seiner 220. Tagung vom 8. bis 26. Juni 2020 einen Beschluss über die Änderung der Emissionswerte fasst, die zur Berechnung der Anstiegsfaktoren im Rahmen von CORSIA verwendet werden, genauer gesagt in Bezug auf den zu berücksichtigenden Bezugszeitraum („Basiszeitraum“). Alternativ kann auf der folgenden (221.) ICAO-Ratstagung ein endgültiger Beschluss in dieser Angelegenheit gefasst werden. Dieses Szenario könnte sich insbesondere dann konkretisieren, wenn der ICAO-Rat befindet, dass einem solchen Beschluss eine Konsultation per Rundschreiben vorausgehen sollte.
- (9) Wie CORSIA selbst stellt jede Änderung seiner Bedingungen einen Beschluss eines durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremiums dar, der Rechtswirkungen entfaltet.
- (10) Zwar haben sich die Union und ihre Mitgliedstaaten stets für ein globales Reduktionsziel für Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Luftverkehr ausgesprochen, das das Niveau von 2020 nicht überschreitet, doch scheint unter den derzeitigen Umständen eine Bezugnahme auf das Jahr 2019 als Basiszeitraum der bestmögliche, auf realen Daten beruhende Näherungswert zu sein, um das langfristige Ziel der ICAO eines CO₂-neutralen Wachstums ab 2020, wie es in der

² Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates vom 29. November 2018 über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation einzunehmenden Standpunkt zur ersten Ausgabe der Internationalen Richtlinien und zu Empfehlungen zum Umweltschutz – Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), ABl. L 325 vom 20.12.2018, S. 25.

³ Die CO₂-Emissionen im Jahr 2020 könnten etwa 40 % niedriger ausfallen als im Jahr 2016 erwartet (ICAO CAEP, 11. Mai 2020).

⁴ Die sich auf den CORSIA-Basiswert beziehenden Referenzemissionen könnten um etwa 18 % unter den Werten von 2019 liegen (ICAO CAEP, 11. Mai 2020).

Entschließung A39-3 festgelegt wurde, widerzuspiegeln. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick darauf, auch weiterhin ausreichende Unterstützung zu erhalten und die Kernelemente der CORSIA-Konzeption zu wahren, sowie auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen erscheint es sinnvoll, das Kalenderjahr 2019 als einzigen Basiszeitraum zu akzeptieren.

- (11) Die in der aktuellen Debatte angesprochene Alternative, abhängig von Entwicklungsstand, Jahr der Teilnahme an CORSIA oder anderen Kriterien unterschiedliche Basiswerte je nach Land festzulegen, sollte nicht unterstützt werden. Dies würde gegen den in der Entschließung A40-19 genannten Grundsatz der Nichtdiskriminierung verstoßen und könnte den Fortbestand von CORSIA in seiner derzeitigen Form gefährden.
- (12) Daher sollte der Beschluss (EU) 2016/915 des Rates geändert werden, damit die Union und ihre Mitgliedstaaten das Kalenderjahr 2019 als einzigen Basiszeitraum akzeptieren können.
- (13) Der Grundsatz der regelmäßigen Überprüfung gilt weiterhin. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass in der Entschließung A40-19 der Versammlung vorgesehen ist, dass CORSIA alle drei Jahre überprüft wird, und zwar erstmals im Jahr 2022. Eine solche Überprüfung wird umso wichtiger je länger der Sektor braucht, um beim Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Emissionen das Vor-Krisen-Niveau zu erreichen. Im Falle einer langsamen Erholung dürfte die Festlegung der Emissionen des Jahres 2019 als Basiswert während der CORSIA-Pilotphase (2021-2023) zu keinen oder minimalen Kompensationspflichten führen⁵. Wie wichtig eine solche Überprüfung ist, wird angesichts der Notwendigkeit deutlich, Kohärenz mit einem von der Versammlung zu prüfenden langfristigen Ziel der Verringerung der CO₂-Emissionen herzustellen.
- (14) In Bezug auf alle Wirtschaftszweige, die zur Verringerung der CO₂-Emissionen beitragen, leistet der Luftverkehr durch seine Einbeziehung in das Emissionshandelssystem der EU seit 2012 seinen Beitrag. Die Kommission wird dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht erstatten und gegebenenfalls einen Vorschlag zur Umsetzung von CORSIA vorlegen, der im Einklang mit der Gewährleistung des Beitrags des Luftverkehrs zur gesamtwirtschaftlichen Verpflichtung der Union steht, die Treibhausgasemissionen bis 2030 zu verringern.
- (15) Der Beschluss (EU) 2016/915 des Rates sollte entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/915 wird gemäß dem Anhang des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

⁵ ICAO CAEP, 11. Mai 2020.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*