EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT **DER RAT**

Brüssel, den 15. Dezember 2022
(OR. en)

2021/0204(COD) **PE-CONS 61/22**

AVIATION 276
ICAO 93
RELEX 1500
CLIMA 586
CODEC 1705

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.:	BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union

BESCHLUSS (EU) 2022/…
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom …

zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[1],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[2],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren[3],

---

1 ABl. C 105 vom 4.3.2022, S. 140.
2 ABl. C 301 vom 5.8.2022, S. 116.
3 Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. Dezember 2022 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom ….

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) wird seit 2019 für die Überwachung von, die Berichterstattung über und die Prüfung von Emissionen eingesetzt und soll als global angewandter marktbasierter Mechanismus seit dem 1. Januar 2021 dazu beitragen, die ein festgelegtes Niveau überschreitenden Kohlendioxidemissionen aus der internationalen Luftfahrt durch bestimmte Ausgleichszertifikate zu kompensieren.

(2) Das Übereinkommen von Paris, das im Dezember 2015 im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC)[1] angenommen wurde, ist im November 2016 in Kraft getreten. Seine Vertragsparteien haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Diese Verpflichtung wurde durch die Annahme des Klimapakts von Glasgow im November 2021 verstärkt, in dem die Konferenz der Vertragsparteien anerkannte, dass die Auswirkungen des Klimawandels bei einem Temperaturanstieg um 1,5 °C gegenüber 2 °C deutlich geringer sein würden, und sich dazu entschloss, Anstrengungen zu unternehmen, den Temperaturanstieg auf 1,5 °C zu begrenzen.

[1] ABl. L 282 vom 19.10.2016, S 4.

(3) Vorbehaltlich der Abweichungen zwischen dem Unionsrecht und den Bestimmungen der ersten Ausgabe von Anhang 16 Band IV des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt – System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt, mit dem die Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz für CORSIA (CORSIA SARPs) eingeführt wurden –, die der ICAO im Anschluss an die Annahme des Beschlusses (EU) 2018/2027[1] mitgeteilt wurden, und entsprechend der Art und Weise, in der das Europäische Parlament und der Rat Rechtsvorschriften der Union ändern, beabsichtigt die Union, CORSIA über die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[2] umzusetzen.

---

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

[2] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

(4) Für die angemessene Umsetzung der CORSIA-Vorschriften für die Überwachung von, die Berichterstattung über und die Prüfung von Luftverkehrsemissionen wurde die Delegierte Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission[1] angenommen. Die Kompensation im Sinne der CORSIA SARPs wird auf der Grundlage der nach jener Delegierten Verordnung geprüften CO_2-Emissionen berechnet.

(5) Aufgrund des starken Rückgangs der Luftverkehrsemissionen im Jahr 2020 infolge der COVID-19-Pandemie beschloss der ICAO-Rat auf seiner 220. Tagung im Juni 2020, dass die Emissionen des Jahres 2019 als Referenzwert für die durch Luftfahrzeugbetreiber vorzunehmende Berechnung der Kompensation für die Jahre 2021-2023 herangezogen werden sollten. Dieser Beschluss wurde von der 41. Versammlung der ICAO im Oktober 2022 gebilligt.

(6) Die Luftverkehrsemissionen haben im Jahr 2021 ihr Gesamtniveau des Jahres 2019 nicht überschritten. Am 31. Oktober 2022 hat die ICAO bekanntgegeben, dass der Anstiegsfaktor auf Sektorenebene für die Emissionen des Jahres 2021 null beträgt. Der Anstiegsfaktor auf Sektorenebene ist ein Parameter der CORSIA-Methodik zur Berechnung der jährlichen Kompensationspflichten der Betreiber. Daher wird die Kompensation zusätzlicher Emissionen durch die Luftfahrzeugbetreiber für das Jahr 2021 bei null liegen.

---

1 Delegierte Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission vom 18. Juli 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommenen Maßnahmen für die Überwachung von, die Berichterstattung über und die Prüfung von Luftverkehrsemissionen für die Zwecke der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 250 vom 30.9.2019, S. 10).

(7) Die Mitgliedstaaten sollten CORSIA umsetzen, indem sie den Luftfahrzeugbetreibern, die über ein von einem Mitgliedstaat ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen und Luftfahrzeugbetreibern, die in einem Mitgliedstaat registriert sind, die Kompensation dieser Luftverkehrsbetreiber für das Jahr 2021 bis zum 30. November 2022 mitteilen.

(8) Da die Ziele dieses Beschlusses von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht dieser Beschluss nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(9) Es ist wichtig, so bald wie möglich im Jahr 2022 für Rechtssicherheit für die nationalen Behörden und Luftfahrzeugbetreiber hinsichtlich der CORSIA-Kompensation für das Jahr 2021 zu sorgen. Dieser Beschluss sollte daher unverzüglich in Kraft treten.

(10) Unbeschadet der Annahme einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ist dieser Beschluss lediglich als vorübergehende Maßnahme gedacht, die nur bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist der genannten Richtlinie gilt. Für den Fall, dass die Umsetzungsfrist nicht bis zum 30. November 2023 abgelaufen sein sollte, und die ICAO feststellt, dass der Anstiegsfaktor auf Sektorenebene für 2022 null beträgt, sollten die Mitgliedstaaten den Luftfahrzeugbetreibern mitteilen, dass ihre Kompensationspflichten für das Jahr 2022 bei null liegen. Beträgt der Anstiegsfaktor auf Sektorenebene für die Emissionen des Jahres 2022 nicht null, sollte es der Kommission möglich sein, gegebenenfalls einen neuen Vorschlag für die Berechnung und Mitteilung dieser Kompensationspflichten vorlegen.

(11) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

In Artikel 12 der Richtlinie 2003/87/EG werden die folgenden Absätze angefügt:

„(6) Die Mitgliedstaaten teilen den Luftfahrzeugbetreibern bis zum 30. November 2022 mit, dass für das Jahr 2021 ihre Kompensationspflichten im Sinne von Absatz 3.2.1 der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen der ICAO zum Umweltschutz im Zusammenhang mit dem System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA SARPs) bei null liegen. Die Mitteilung der Mitgliedstaaten richtet sich an die Luftfahrzeugbetreiber, die folgende Bedingungen erfüllen:

a) Sie verfügen über ein von einem Mitgliedstaat ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder sind in einem Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage sowie der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete dieses Mitgliedstaats, registriert; und

b) sie erzeugen seit dem 1. Januar 2021 jährliche CO_2-Emissionen von mehr als 10 000 Tonnenaus dem Einsatz von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg, die Flüge nach Anhang I der vorliegenden Richtlinie und Artikel 2 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission* durchführen, die nicht in demselben Mitgliedstaat – einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage jenes Mitgliedstaats – abgehen und enden.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe b werden CO_2-Emissionen aus den nachstehend genannten Arten von Flügen nicht berücksichtigt:

i) Flüge im staatlichen Auftrag;

ii) Flüge im humanitären Einsatz;

iii) medizinische Flüge,

iv) Militärflüge,

v) Löschflüge;

vi) Flüge vor oder nach einem Flug im humanitären Einsatz, einem medizinischen Flug oder einem Löschflug, sofern diese Flüge mit demselben Luftfahrzeug erfolgten und für die Durchführung der damit verbundenen Tätigkeiten in den Bereichen humanitäre Hilfe, medizinische Versorgung oder Brandbekämpfung oder die anschließende Verlegung des Luftfahrzeugs für seinen nächsten Einsatz erforderlich waren.

(7) Solange noch kein Rechtsakt zur Änderung der vorliegenden Richtlinie in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus vorliegt und für den Fall, dass die Frist für die Umsetzung eines solchen Rechtsakts nicht bis zum 30. November 2023 abgelaufen ist und der von der ICAO zu veröffentlichende Anstiegsfaktor auf Sektorenebene für die Emissionen im Jahr 2022 null ist, teilen die Mitgliedstaaten den Luftfahrzeugbetreibern bis zum 30. November 2023 mit, dass für das Jahr 2022 ihre Kompensationspflichten im Sinne von Absatz 3.2.1 der CORSIA SARPs der ICAO bei null liegen.

---

* Delegierte Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommenen Maßnahmen für die Überwachung von, die Berichterstattung über und die Prüfung von Luftverkehrsemissionen für die Zwecke der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 250 vom 30.9.2019, S. 10).“

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu …

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident/Die Präsidentin*