



Brüssel, den 7. März 2019
(OR. en)

7252/19

AVIATION 49
DELECT 49

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	6. März 2019
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2019) 1644 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 6.3.2019 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2019) 1644 final.

Anl.: C(2019) 1644 final

Brüssel, den 6.3.2019
C(2019) 1644 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 6.3.2019

**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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Union und ihre Mitgliedstaaten unterstützen nachdrücklich die Absicht der ICAO, als Beitrag zum Klimaschutz einen globalen marktbasierten Mechanismus für die internationale Luftfahrt weltweit einzuführen. Dies wird durch die Tatsache, dass das Europäische Parlament und der Rat das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) dreimal geändert haben, um die Fortschritte der ICAO in Bezug auf ihren globalen marktbasierten Mechanismus zu erleichtern, aber auch durch die erheblichen finanziellen und fachlichen Beiträge untermauert, die die Union und ihre Mitgliedstaaten¹ in den vergangenen sechs Jahren an das ICAO-Sekretariat geleistet haben, um zum Erfolg der ICAO beizutragen. Als einer der ersten Rechtsräume hat die Union rechtsverbindliche Bestimmungen zur Umsetzung des ICAO-Mechanismus „CORSA“ erlassen, zu denen auch dieser delegierte Rechtsakt gehört; andere Staaten werden den Mechanismus voraussichtlich ebenfalls in ihrem Gebiet umsetzen.

Alle Wirtschaftszweige müssen zur Bekämpfung des Klimawandels beitragen. Die Bepreisung von Treibhausgasemissionen ist wichtig, damit Marktkräfte genutzt und kosteneffiziente Emissionsreduktionen erzielt werden können. Das EU-EHS bildet seit 2005 den Eckpfeiler der Klimapolitik der Europäischen Union und ist ein wichtiges Instrument zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Einklang mit der Verpflichtung der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris, welches darauf abzielt, den Anstieg der durchschnittlichen Temperaturen deutlich unter 2 °C und falls möglich unter 1,5 °C zu halten. Durch die Einbeziehung von innereuropäischen Flügen in das EU-EHS wurden zwischen 2012 und 2018 rund 100 Millionen Tonnen an CO₂ reduziert/ausgeglichen.² Im Jahr 2017 wurde die EU-EHS-Richtlinie überarbeitet, um in gebührendem Maße zu den Klima- und Energiezielen bis 2030³ beizutragen und die Umsetzung des ICAO-Mechanismus⁴ vorzubereiten.

Derzeit werden Unionsvorschriften vorbereitet, um den ICAO-Mechanismus in zwei Schritten umzusetzen. In einem ersten Schritt werden geeignete Bestimmungen in drei Durchführungs- bzw. delegierte Rechtsakte aufgenommen, nämlich in diesen delegierten Rechtsakt, die Durchführungsverordnung der Kommission über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen⁵ und die Durchführungsverordnung der

¹ Dazu gehören eine finanzielle Unterstützung von mehr als 15 Millionen EUR für EU-Projekte zum Aufbau von Kapazitäten in Entwicklungsländern, die Arbeitszeit des Personals der Kommission, der EASA und von Eurocontrol, das an den ICAO-Arbeiten beteiligt war, eine intensive Beteiligung von Regierungssachverständigen und Sachverständigen der Industrie sowie die Abordnung von Mitarbeitern an das ICAO-Sekretariat.

² Für weitere Informationen siehe den gemeinsamen Abschnitt zu Europa im ICAO-Aktionsplan Österreichs für Emissionsverringerungen unter https://www.icao.int/environmental-protection/Lists/ActionPlan/Attachments/78/CO2%20Reduction%20Action%20Plan_Austria_July%202018.pdf, Seiten 45-49.

³ Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Unterstützung kosteneffizienter Emissionsreduktionen und zur Förderung von Investitionen mit geringem CO₂-Ausstoß und des Beschlusses (EU) 2015/1814 (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3).

⁴ Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ab 2021 (ABl. L 350 vom 29.12.2017, S. 7).

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des

Kommission über die Prüfung von Datenberichten und zur Akkreditierung von Prüfstellen⁶. Der zweite Schritt ist in Artikel 28b der Richtlinie vorgesehen und betrifft Änderungen des EU-EHS durch das Europäische Parlament und den Rat im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens.

Neben diesem delegierten Rechtsakt wurde sowohl die Verordnung der Kommission über die Überwachung und Berichterstattung (Monitoring-Verordnung) als auch die Verordnung der Kommission über die Prüfung von Treibhausgasemissionsberichten und Tonnenkilometerberichten sowie die Akkreditierung von Prüfstellen (AVR) geändert, um den Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsbestimmungen der Richtlinien und Empfehlungen (Standard Recommended Practice - SARP) Rechnung zu tragen. Die EU hat im Rahmen der EU-EHS-Richtlinie seit 2010 Erfahrungen bei der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung betreffend Luftverkehrsemissionen gesammelt, und es gibt mehrere Ähnlichkeiten zwischen den Bestimmungen des ICAO-Mechanismus und diesen beiden Verordnungen. Parallel zur Annahme dieses delegierten Rechtsakts wurden die wenigen verbleibenden Unterschiede, die mithilfe der Durchführungsbefugnisse im Rahmen der genannten Richtlinie angegangen werden können, mit Inkrafttreten am 1. Januar 2018 beseitigt.

Gemäß Artikel 28c der Richtlinie 2003/87/EG muss die Kommission Bestimmungen für die angemessene Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung zur Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO auf allen von ihm erfassten Strecken erlassen. Diese Bestimmungen müssen auf den von der ICAO angenommenen einschlägigen Instrumenten beruhen, Wettbewerbsverzerrungen vermeiden und im Einklang mit den Überwachungs- und Berichterstattungsgrundsätzen des EU-EHS stehen. Die Emissionsberichte müssen gemäß den Prüfungsgrundsätzen und -kriterien der EU-EHS-Richtlinie geprüft werden. Der delegierte Rechtsakt ergänzt die Berichterstattung im Rahmen der genannten Verordnungen in Bezug auf Flüge und Tätigkeiten, die derzeit nicht unter die EU-EHS-Richtlinie fallen (z. B. Flüge zwischen dem EWR und Drittländern, Flüge zwischen dem EWR und verschiedenen anderen Gebieten sowie Flüge nur zwischen Drittländern oder zwischen Drittländern und überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten). Da eine Reihe von Luftfahrzeugbetreibern in der Vergangenheit geprüfte Emissionen aus Flügen von, nach und zwischen Flugplätzen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) einschließlich seiner Gebiete in äußerster Randlage sowie seiner überseeischen Gebiete und Schutzgebiete gemeldet haben, gibt es bereits Vorlagen für die Berichterstattung über diese Emissionen; diese Vorlagen werden aktualisiert, damit sie im Hinblick auf allgemeinere Angaben zu Emissionen, die für den ICAO-Mechanismus relevant sind, verwendet werden können. Im Gegensatz zu den Verordnungen über die Überwachung, Berichterstattung, Prüfung und Akkreditierung dient dieser delegierte Rechtsakt nur dem Zweck, dem ICAO-Sekretariat Informationen zur Verfügung zu stellen. Er beruht soweit wie möglich auf bestehenden Vorschriften und Rahmenbedingungen, um den Verwaltungsaufwand für Luftfahrzeugbetreiber, Prüfstellen und andere Akteure möglichst gering zu halten, und legt fest, wie Angaben gemäß den Verordnungen über die Überwachung, Berichterstattung, Prüfung und Akkreditierung an das ICAO-Sekretariat übermittelt werden.

Der zweite Schritt ist in Artikel 28b Absätze 1, 2 und 3 der Richtlinie festgelegt und betrifft Änderungen des EU-EHS, die nur durch das Europäische Parlament und den Rat im Rahmen

Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1).

⁶ Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Prüfung von Daten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 94).

von ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erfolgen können. Die Kommission ist verpflichtet, dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei den ICAO-Verhandlungen zu berichten. Dies betrifft insbesondere die einschlägigen internationalen Instrumente⁷, vom Rat gebilligte Empfehlungen, die Einrichtung eines globalen Registers, nationale Maßnahmen von Drittländern zur Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus, die Auswirkungen von Vorbehalten seitens Drittländern sowie andere wichtige internationale Entwicklungen und anwendbare Instrumente. Im Einklang mit der weltweiten Bestandsaufnahme des UNFCCC berichtet die Kommission außerdem über die Anstrengungen zur Verwirklichung des langfristigen Emissionsreduktionsziels für den Luftverkehrssektor, die CO₂-Emissionen gegenüber dem Stand von 2005 zu halbieren.⁸ Die Kommission wird dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem sie Wege prüft, wie diese Instrumente durch eine Überarbeitung der EU-EHS-Richtlinie umgesetzt werden können, wobei die für EWR-interne Flüge geltenden Bestimmungen gegebenenfalls berücksichtigt werden.

Außerdem werden in dem Bericht die Zielvorgaben und die gesamte Umweltwirksamkeit des globalen marktbasierten Mechanismus sowie seine allgemeinen Zielvorgaben in Bezug auf die Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris, das Ausmaß der Beteiligung, seine Durchsetzbarkeit, die Transparenz, die Sanktionen bei Nichteinhaltung, Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, die Qualität der Kompensationsgutschriften, die Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung, die Register, die Rechenschaftspflicht und die Vorschriften für die Verwendung von Biokraftstoffen untersucht. Die Kommission kann dem in Absatz 2 genannten Bericht gegebenenfalls Legislativvorschläge an das Europäische Parlament und den Rat beifügen, die im Einklang mit der Verpflichtung der Union zur gesamtwirtschaftlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 die Änderung, Streichung, Erweiterung oder Ersetzung der Ausnahmen gemäß Artikel 28a der EU-EHS-Richtlinie vorsehen, damit die Umweltwirksamkeit und Effektivität der Klimaschutzmaßnahmen der Union gewahrt werden. In der Richtlinie wird außerdem klargestellt, dass im Bericht geprüft wird, ob die Rechtsgrundlage dieses delegierten Rechtsakts⁹ überarbeitet werden muss.

Die Richtlinie 2003/87/EG gilt unabhängig von der Staatsangehörigkeit des Luftfahrtunternehmers grundsätzlich für Flüge, die auf einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen oder enden. Gemäß Artikel 28a sind Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Ländern außerhalb des EWR in jedem Kalenderjahr bis 2023 ausgenommen. Die Gleichbehandlung von Luftfahrzeugbetreibern, die auf denselben Strecken tätig sind, ist entscheidend, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, und wird auch als wichtiges Thema in der ICAO-Entschliebung von 2016 genannt. EWR-interne Flüge werden von mehr als 500 Luftfahrzeugbetreibern einschließlich 100 gewerblicher Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz außerhalb des EWR durchgeführt, welche die Vorschriften in hohem Maße befolgen. Der Geltungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG könnte nur vom Europäischen Parlament und dem Rat¹⁰ geändert werden.

Dieser delegierte Rechtsakt sieht im Einklang mit Artikel 28c der EU-EHS-Richtlinie eine Gleichbehandlung vor. Die Kommission übermittelt dem ICAO-Sekretariat nur die im Rahmen des ICAO-Mechanismus erwarteten Angaben zu Flügen; die Emissionen von

⁷ Siehe die Studie der Kommission über mögliche rechtliche Vorkehrungen zur Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus für Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr unter https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/aviation/docs/gmbm_legal_study_en.pdf.

⁸ Siehe Erwägungsgrund 11 der Verordnung (EU) 2017/2392 des Rates vom 13. Dezember 2017.

⁹ Siehe Artikel 28b Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/2392 des Rates vom 13. Dezember 2017.

¹⁰ Mit Ausnahme der delegierten Rechtsakte gemäß Artikel 25a der Richtlinie 2003/87/EG.

Luftfahrzeugbetreibern, die in allen anderen Ländern erhebliche Emissionen verursachen, sollten dem ICAO-Sekretariat von anderen Ländern übermittelt werden. Es ist im eigenen Interesse der Luftfahrzeugbetreiber, ihre Emissionsdaten für internationale Flüge¹¹ in den Jahren 2019 und 2020 zu melden, da dadurch die Emissionen verringert werden, die sie zu einem späteren Zeitpunkt ausgleichen müssen. Im Falle der Nichtmeldung sehen die SARP vor, dass andere Informationsquellen zur Schließung von Lücken genutzt werden können.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Am 13. Juli 2018 fand im Rahmen der Sachverständigengruppe zum Klimawandel eine Sitzung der Interessenträger statt, an der Vertreter der Industrie, der Zivilgesellschaft und der Mitgliedstaaten teilnahmen. Eine zweite Sitzung fand am 3. Dezember 2018 vor der Annahme des delegierten Rechtsakts statt, auf der der delegierte Rechtsakt und der allgemeinere Kontext der EU-EHS-Durchführungsbestimmungen für die Überwachung, Berichterstattung, Prüfung und Akkreditierung geprüft wurden. Ferner konnte vom 28. November bis zum 26. Dezember 2018 vier Wochen lang online zum Wortlaut der delegierten Verordnung über das Portal „Bessere Rechtsetzung“ Stellung genommen werden. Es gingen fünf Beiträge von Fluggesellschaften ein. Im Anschluss an die Annahme wird der delegierte Rechtsakt für einen Zeitraum von zwei Monaten vom Europäischen Parlament und vom Rat geprüft.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Der Geltungsbereich des delegierten Rechtsakts ist durch die überarbeitete EU-EHS-Richtlinie vorgegeben. Eine Verordnung wird als das geeignete Instrument angesehen. Wie bereits dargelegt, liegt es im Interesse der Luftfahrzeugbetreiber, diese Verordnung im Hinblick auf die Festlegung erster Referenzemissionen im Rahmen des ICAO-Mechanismus zu befolgen.

Artikel 1

In diesem Artikel wird festgelegt, für welche Luftfahrzeugbetreiber diese Verordnung gilt und welche Arten nicht gewerblicher Flüge befreit sind und von ihnen durchgeführt werden können.

Artikel 2

Absätze 1 und 2 dieses Artikels enthalten die zusätzlichen geprüften Angaben zu Emissionen, die die Luftfahrzeugbetreiber melden sollten, um die bereits gemäß der Monitoring-Verordnung gemeldeten geprüften Emissionen zu ergänzen. Die Emissionsberichterstattung gemäß der Monitoring-Verordnung und dieser Absätze ist verpflichtend; bei Unterlassung werden die Durchsetzungsverfahren gemäß Artikel 16 der EU-EHS-Richtlinie angewandt.

Die erste Kategorie zusätzlicher Emissionsdaten für Flüge zwischen Flugplätzen im EWR und Flugplätzen in Drittländern ist in Absatz 1 Buchstabe a festgelegt (z. B. Paris-Marrakesch).

Die zweite Kategorie zusätzlicher Emissionsdaten in Absatz 1 Buchstabe b bezieht sich auf Flüge zwischen Flugplätzen im EWR und Flugplätzen in Gebieten in äußerster Randlage anderer EWR-Mitgliedstaaten (z. B. Dublin-Lanzarote) und in überseeischen Gebieten oder

¹¹ Internationale Flüge verursachen rund 60 % der weltweiten Luftverkehrsemissionen, während die übrigen 40 % durch innerstaatliche Flüge entstehen. Das Mandat der ICAO erstreckt sich nicht auf den innerstaatlichen Luftverkehr, siehe <https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/STATEMENTS/cop4.PDF>.

Schutzgebieten dieser Mitgliedstaaten¹² (z. B. Irland-Grönland). Es wird darauf hingewiesen, dass innerstaatliche Flüge wie beispielsweise Madrid-Lanzarote nicht vom ICAO-Mechanismus erfasst werden und daher nicht Teil dieses delegierten Rechtsakts sind.

Die dritte Kategorie zusätzlicher Emissionsdaten in Absatz 1 Buchstabe c bezieht sich auf Flüge zwischen Flugplätzen in Gebieten in äußerster Randlage sowie überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten der EWR-Mitgliedstaaten und Flugplätzen in Drittländern oder überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten eines anderen Mitgliedstaats (z. B. Grönland-Kanada).

In Absatz 2 wird festgelegt, dass die Anforderungen gemäß Absatz 1 auch für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber gelten, die in drei aufeinanderfolgenden Viermonatszeiträumen je Zeitraum weniger als 243 Flüge durchführen, die auf einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen oder enden (Verweis auf Buchstabe j unter der Tätigkeit „Luftverkehr“ in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG).

Absatz 3 betrifft die Berichterstattung über geprüfte Emissionsdaten für Flüge zwischen Flugplätzen in zwei verschiedenen Drittländern, d. h. zwischen Flugplätzen außerhalb des EWR und Flugplätzen in anderen Ländern außerhalb des EWR (z. B. Mexiko-Stadt - Rio de Janeiro). Hinsichtlich dieser Kategorie wird empfohlen, Emissionen zu melden. Die Frage, ob mehr Befugnisse angemessen wären, sollte im Bericht an das Europäische Parlament und den Rat geprüft werden.

In Absatz 4 wird klargestellt, welche Arten von Flügen für die Zwecke des ICAO-Mechanismus zu melden sind.

Artikel 3

In Absatz 1 dieses Artikels wird bekräftigt, dass die Emissionsberichterstattung gemäß Artikel 2 den in den einschlägigen Bestimmungen der EU-EHS-Richtlinie und der Monitoring-Verordnung festgelegten Standards entsprechen muss.

Absatz 2 bezieht sich auf elektronische Vorlagen, die für die Berichterstattung zu verwenden sind. Mehr als 900 Luftfahrzeugbetreiber haben sie für die Berichterstattung über ihre geprüften Emissionen sowie für die Beantragung kostenloser Zuteilungen im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems verwendet. Die Kommission aktualisiert die Vorlagen für die Zwecke des ICAO-Mechanismus.

Artikel 4

Nach diesem Artikel gelten für die Emissionsberichterstattung gemäß Artikel 2 die in den einschlägigen Bestimmungen der EU-EHS-Richtlinie und der AVR festgelegten Standards.

Artikel 5

Dieser Artikel sieht vor, dass der für einen Luftfahrzeugbetreiber zuständige Verwaltungsmitgliedstaat der Mitgliedstaat gemäß Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG ist. Nicht alle Betreiber, die im Rahmen dieser Verordnung Bericht erstatten müssen, sind im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission aufgeführt. In solchen Fällen sollte der Luftfahrzeugbetreiber seine geprüften Emissionsdaten dem Mitgliedstaat übermitteln, der sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, oder – wenn kein Mitgliedstaat ein solches Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, – dem Mitgliedstaat, in dem der Luftfahrzeugbetreiber gerichtlich registriert ist.

Artikel 6

¹² Für eine vollständige Liste dieser Flüge siehe Antwort 5 in der Rubrik „Häufig gestellte Fragen“ unter https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/aviation/docs/faq_aviation_2013-2016_en.pdf.

Aufgrund dieses Artikels kann die Kommission Eurocontrol um Unterstützung bei der Ergänzung von Emissionsdaten ersuchen. Eurocontrol kann zwecks Meldung genauer relevanter Emissionsdaten Datenbanken heranziehen, zu denen die Organisation Zugang hat. Dies schließt die Verwendung anderer Datenquellen nicht aus.

Artikel 7

Diesem Artikel zufolge ist die Kommission verpflichtet, relevante geprüfte Emissionsdaten an das ICAO-Sekretariat zu übermitteln. Dies betrifft nur Daten von Luftfahrzeugbetreibern, deren Emissionsdaten das ICAO-Sekretariat von der Union erhalten sollte (z. B. europäische Fluggesellschaften). Die Übermittlung sollte im Anschluss an eine Plausibilitätsprüfung der Daten, einschließlich aller Daten von Eurocontrol, mit Zustimmung des betreffenden Mitgliedstaats erfolgen.

Die Rolle des Europäischen Parlaments und des Rats bei Entscheidungen über Änderungen des Unionsrechts wird uneingeschränkt geachtet, daher greift dieser Artikel Erwägungen des Europäischen Parlaments und des Rates über die Art und Weise, wie der ICAO-Mechanismus mithilfe einer zukünftigen Überarbeitung der EU-EHS-Richtlinie in Unionsrecht umgesetzt werden könnte, nicht vor.

Im EU-EHS sind drei Emissionsfaktoren für Flugkraftstoffe vorgesehen:

Treibstoff	Emissionsfaktor (t CO₂/t Treibstoff)
Flugbenzin (AvGas)	3,10
Jetbenzin (JET B)	3,10
Jetkerosin (JET A1 oder JET A)	3,15

Im Rahmen des ICAO-Mechanismus beträgt der Emissionsfaktor für den Treibstoff Jetkerosin (JET A1 oder JET A) 3,16. Für die Übermittlung an das ICAO-Sekretariat wird dieser Emissionsfaktor verwendet. Im Bericht gemäß Artikel 28b der Richtlinie wird geprüft, ob dies geändert werden sollte, und das Europäische Parlament und der Rat können gegebenenfalls Maßnahmen ergreifen, einschließlich der Änderung des Emissionsfaktors für Jetkerosin im Rahmen des EU-EHS.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 6.3.2019

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates, insbesondere auf Artikel 28c, in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Artikel 28c der Richtlinie 2003/87/EG wird der Kommission die Befugnis übertragen, Bestimmungen zu erlassen, die eine angemessene Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung für die Zwecke der Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden „ICAO“) auf allen von ihm erfassten Strecken betreffen. Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Klarheit ist es notwendig, unter Bezugnahme auf die relevanten Strecken und Luftfahrzeugbetreiber die Flüge festzulegen, die diesen Bestimmungen unterliegen.
- (2) Für die Zwecke des EU-Emissionshandelssystems sind Regelungen für die Überwachung von und die Berichterstattung über Emissionen sowie die Prüfung von Emissionsberichten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission¹³ und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Kommission¹⁴ anwendbar. Diese Regelungen wurden im Hinblick auf die Überwachung von und die Berichterstattung über Emissionen mit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission¹⁵, die ab dem 1. Januar 2021 gilt, aktualisiert und weiterentwickelt. In den Durchführungsverordnungen (EU) 2018/2066 und (EU) 2018/2067 wird die erste Ausgabe der internationalen Richtlinien und Empfehlungen, die die ICAO am 27. Juni

¹³ Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission vom 21. Juni 2012 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 181 vom 12.7.2012, S. 30).

¹⁴ Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Prüfung von Daten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 94).

¹⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1).

2018 erlassen hat, berücksichtigt. Aus Gründen der Verwaltungseffizienz und zur Minimierung der Kosten der Einhaltung der Vorschriften für Betreiber sollten die Bestimmungen für die Umsetzung des globalen marktbasierenden Mechanismus der ICAO und die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 sowie die Bestimmungen der genannten Durchführungsverordnungen aneinander angeglichen werden.

- (3) Nach der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission können die Mitgliedstaaten die Verwendung elektronischer Vorlagen und spezifischer Dateiformate für die Zwecke der Berichterstattung über Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG vorschreiben. Um sicherzustellen, dass die Luftfahrzeugbetreiber diese Anforderungen auch bei der Berichterstattung über Emissionen im Rahmen des globalen marktbasierenden Mechanismus der ICAO einhalten können, sollte die Kommission ein spezifisches elektronisches Datenaustauschformat veröffentlichen.
- (4) Es wird davon ausgegangen, dass Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsvorschriften für bestimmte Flüge, die nur für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz im EWR gelten, nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führen. Daher können solche Vorschriften auf der Grundlage von Artikel 28c der Richtlinie 2003/87/EG erlassen werden.
- (5) Um zu gewährleisten, dass alle relevanten Emissionen genau ermittelt werden, sollte die Kommission die Möglichkeit erhalten, gegebenenfalls Eurocontrol um Unterstützung bei der Ergänzung der Emissionsdaten zu ersuchen.
- (6) Die Kommission sollte relevante geprüfte Emissionsdaten an das ICAO-Sekretariat übermitteln, damit eine vollständige, rechtzeitige Berichterstattung über Emissionsdaten zu allen relevanten Flügen gewährleistet wird —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Berichterstattungspflichten gemäß Artikel 2 gelten nur für Luftfahrzeugbetreiber, die alle nachstehend genannten 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;
 - (b) sie erzeugen seit dem 1. Januar 2019 jährliche CO₂-Emissionen von mehr als 10 000 Tonnen durch Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg, die Flüge zwischen Flugplätzen in verschiedenen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) oder Flüge gemäß Artikel 2 Absatz 1 durchführen.
2. Für die Zwecke des Absatzes 1 Buchstabe b werden Emissionen aus den nachstehend genannten Arten von Flügen nicht berücksichtigt:
 - (a) Flüge in staatlichem Auftrag;
 - (b) Flüge im humanitären Einsatz;
 - (c) medizinische Flüge;
 - (d) Militärflüge;

- (e) Löschflüge.

Artikel 2

1. Luftfahrzeugbetreiber erstatten über Emissionen aus folgenden Flügen Bericht:
 - (a) Flüge zwischen Flugplätzen in Mitgliedstaaten und Flugplätzen in Drittländern;
 - (b) Flüge zwischen Flugplätzen in Mitgliedstaaten und Flugplätzen in Gebieten in äußerster Randlage sowie überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten anderer Mitgliedstaaten;
 - (c) Flüge zwischen Flugplätzen in Gebieten in äußerster Randlage sowie überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten von Mitgliedstaaten und Flugplätzen in Drittländern oder überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten anderer Mitgliedstaaten.
2. Absatz 1 gilt auch für gewerbliche Luftverkehrsbetreiber, die in drei aufeinanderfolgenden Viermonatszeiträumen je Zeitraum weniger als 243 Flüge durchführen, die auf einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen oder enden.
3. Den Luftfahrzeugbetreibern wird empfohlen, auch ihre Emissionen aus Flügen zwischen Flugplätzen in zwei verschiedenen Drittländern zu prüfen und zu melden.
4. Die Absätze 1 und 3 gelten für Emissionen aus allen Arten von Flügen, ausgenommen der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Arten von Flügen, einschließlich:
 - (a) Flüge zu Ausbildungs-, Such- und Rettungszwecken;
 - (b) Flüge, die nach Sichtflugregeln durchgeführt werden;
 - (c) Flüge zur wissenschaftlichen Forschung und zu Testzwecken;
 - (d) Flüge im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Artikel 3

1. Für die Zwecke der Berichterstattung über ihre Emissionen gemäß Artikel 2 dieser Verordnung gelten für Luftfahrzeugbetreiber die Vorschriften gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2003/87/EG und der Verordnung (EU) Nr. 601/2012. Ab dem 1. Januar 2021 gelten für sie die Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066.
2. Die Kommission veröffentlicht ein elektronisches Datenaustauschformat für die Zwecke der Berichterstattung über die in Artikel 2 aufgeführten Flüge. Die Luftfahrzeugbetreiber müssen dieses elektronische Datenaustauschformat verwenden.

Artikel 4

Für die Prüfung der gemäß Artikel 2 dieser Verordnung zu meldenden Emissionsdaten und die Akkreditierung der Prüfstellen, die diese Prüfung durchführen, gelten die Vorschriften gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2003/87/EG und Anhang V Teil B der Richtlinie sowie der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067.

Artikel 5

Ein Luftfahrzeugbetreiber, der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission¹⁶ aufgeführt ist, meldet seine Emissionen dem in diesem Anhang festgelegten Verwaltungsmitgliedstaat.

Ein Luftfahrzeugbetreiber, der nicht im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 aufgeführt ist, meldet seine Emissionen dem Mitgliedstaat, der sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, oder – wenn kein Mitgliedstaat das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, – dem Mitgliedstaat, in dem der Luftfahrzeugbetreiber gerichtlich registriert ist.

Artikel 6

Die Kommission kann Eurocontrol gegebenenfalls um Unterstützung ersuchen, um die Genauigkeit der gemäß Artikel 2 gemeldeten Emissionsdaten zu verbessern.

Artikel 7

Unbeschadet der Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG durch das Europäische Parlament und den Rat übermittelt die Kommission dem Sekretariat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation die einschlägigen Emissionsdaten, die gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2003/87/EG und gemäß dieser Verordnung gemeldet wurden. Vor dieser Übermittlung unterziehen die zuständigen Behörden die zu übermittelnden Daten einer Plausibilitätskontrolle.

Für die Zwecke der Übermittlung der Emissionsdaten gemäß Absatz 1 wird der in Anhang 16 Band IV des am 7. Dezember 1944 unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) für den Treibstoff Jetkerosin (JET A1 oder JET A) festgesetzte Emissionsfaktor verwendet.

Artikel 8

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft*.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 6.3.2019

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

¹⁶ Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats (ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1).