



Brüssel, den 14. Dezember 2022
(OR. en)

15927/22

**Interinstitutionelles Dossier:
2021/0204(COD)**

**CODEC 1990
ICAO 99
CLIMA 667
RELEX 1716
AVIATION 314
PE 150**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Vorschlag für einen 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
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments
(Straßburg, 12. bis 15. Dezember 2022)

I. EINLEITUNG

Im Einklang mit Artikel 294 AEUV und mit der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des Mitentscheidungsverfahrens¹ haben der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission informelle Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Dossier zu gelangen.

In diesem Zusammenhang hat die Berichterstatterin, Sunčana GLAVAK (PPE, HR), im Namen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit einen Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 8) zu dem oben genannten Beschlussvorschlag vorgelegt. Über diesen Änderungsantrag war bei den genannten informellen Gesprächen Einvernehmen erzielt worden. Weitere Änderungsanträge wurden nicht eingereicht.

¹ ABl. C 145 vom 30.6.2007, S. 5.

II. ABSTIMMUNG

Das Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 13. Dezember 2022 den Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 8) zu dem oben genannten Beschlussvorschlag angenommen. Es wurden keine weiteren Änderungsanträge angenommen. Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer Entschließung (siehe Anlage) enthalten².

Der Standpunkt des Parlaments entspricht der zuvor zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung. Folglich dürfte der Rat in der Lage sein, den Standpunkt des Parlaments zu billigen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Parlaments erlassen.

² Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen Entschließung sind die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch ***Fettdruck und Kursivschrift*** kenntlich gemacht. Das Symbol „█“ weist auf Textstreichungen hin.

P9_TA(2022)0428

Mitteilung im Rahmen des Systems zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA)

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 13. Dezember 2022 zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierter Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union (COM(2021)0567 – C9-0323/2021 – 2021/0204(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2021)0567),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0323/2021),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die vom irischen Senat im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegte begründete Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 20. Oktober 2021³,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 28. April 2022⁴,
- unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 74 Absatz 4 seiner Geschäftsordnung vom zuständigen Ausschuss angenommen wurde, und auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 11. November 2022 gemachte Zusage, den Standpunkt des Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,

³ ABl. C 105 vom 4.3.2022, S. 140.

⁴ ABl. C 301 vom 5.8.2022, S. 116.

- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A9-0145/2022),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest⁵;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

⁵ Dieser Standpunkt ersetzt die am 8. Juni 2022 angenommenen Abänderungen (Angenommene Texte P9_TA(2022)0231).

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 13. Dezember 2022 im Hinblick auf den Erlass des Beschlusses (EU) 2022/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierter 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 Sozialausschusses⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁷,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren⁸,

⁶ ABl. C 105 vom 4.3.2022, S. 140.

⁷ ABl. C 301 vom 5.8.2022, S. 116.

⁸ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. Dezember 2022.

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)⁹ 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.*
- (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) 2018/2027¹⁰ mitgeteilt wurden, und entsprechend der Art und Weise, in der das Europäische Parlament und der Rat

⁹ ABl. L 282 vom 19.10.2016, S 4.

¹⁰ 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).

Rechtsvorschriften der Union ändern, beabsichtigt die Union, CORSIA *über die Richtlinie 2003/87/EG* des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ umzusetzen.

¹¹ 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 Kommission¹² angenommen. Die Kompensation im Sinne der CORSIA SARPs wird auf der Grundlage der nach jener Delegierten Verordnung geprüften CO₂-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.*

¹² 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).

- (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.
- (7) Die Mitgliedstaaten sollten CORSIA umsetzen, indem sie den Luftfahrzeugbetreibern, die über ein von einem Mitgliedstaat ausgestelltes Luftverkehrsunternehmen verfügen und Luftfahrzeugbetreibern, die in einem Mitgliedstaat registriert sind, die Kompensation dieser Luftverkehrsunternehmen 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 marktbasierter 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 Luftverkehrsbetreibergesetz 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 CO₂-Emissionen von mehr als 10 000 Tonnen aus 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 CO₂-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 marktbasierter 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 veröffentlichte 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 marktbasierter 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

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident/Die Präsidentin
