



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.10.2018
COM(2018) 723 final/2
DOWNGRADED on 31.5.2023

2018/0372 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-
Organisation einzunehmenden Standpunkt hinsichtlich der ersten Ausgabe der
Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz –
Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr**

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag bezieht sich auf den Beschluss über den Standpunkt, der im Namen der Union in Beantwortung des State Letter 2018/78 der ICAO in Verbindung mit der Annahme der ersten Ausgabe von Anhang 16 Band IV einzunehmen ist.

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 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 des Übereinkommens.

2.2. Die ICAO

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) 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

2.3. Das Klimaschutzinstrument der ICAO

Die erste Ausgabe der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen, Umweltschutz — System zur Verrechnung und Reduzierung von CO₂ für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) (Anhang 16, Band IV des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt) wurde vom ICAO-Rat auf der zehnten Sitzung seiner 214. Tagung am 27. Juni 2018 angenommen. Die erste Ausgabe von Anhang 16 Band IV enthält Richtlinien und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) als Bestandteil des Klimaschutzinstruments für den internationalen Luftverkehr (CORSIA).

Am 20. Juli 2018 versandte die ICAO den State Letter AN 1/17.14 – 18/78, in dem sie die ICAO-Mitgliedstaaten dazu aufforderte, a) etwaige Einsprüche vor dem 22. Oktober 2018 und b) vor dem 1. Dezember 2018 etwaige Unterschiede und das voraussichtliche Datum für die Beseitigung dieser Unterschiede hinsichtlich der Annahme der ersten Ausgabe von Anhang 16, Band IV mitzuteilen.

In Übereinstimmung mit Artikel 90 des Chicagoer Abkommens treten diese Bestimmungen drei Monate nach dem Einspruchsstichtag in Kraft, wenn nicht eine Mehrheit der ICAO-Staaten die SARP von CORSIA ablehnt. Die in der ersten Ausgabe von Anhang 16 Band IV festgelegten Anforderungen an Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (monitoring, reporting and verification, MRV) hinsichtlich der CO₂-Emissionen internationaler Flüge werden vom 1. Januar 2019 an gelten. Die CO₂-Kompensationsanforderungen auf der

Grundlage der ersten Ausgabe von Anhang 16 Band IV werden vom 1. Januar 2021 an gelten. Die in CORSIA enthaltenen Regeln sollen in Einklang mit dem Übereinkommen und innerhalb seiner Grenzen verbindlich vorgeschrieben werden. Ihre Verbindlichkeit soll sich auch auf die Union und ihre Mitgliedstaaten im Rahmen bestehender internationaler Luftverkehrsabkommen erstrecken.

3. DER IM NAMEN DER UNION EINZUNEHMENDE STANDPUNKT

Die Union und ihre Mitgliedstaaten unterstützen die Bemühungen der ICAO nachdrücklich, als Klimaschutzbeitrag einen weltweit wirksamen globalen marktbasierten Mechanismus für die internationale Luftfahrt einzuführen. Dies lässt sich sowohl daran erkennen, dass das Europäische Parlament und der Rat das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) dreimal geändert haben, um es der ICAO zu erleichtern, Fortschritte bei ihrem globalen marktbasierten Mechanismus zu erzielen, als auch daran, dass die Union und ihre Mitgliedstaaten dem ICAO-Sekretariat in den letzten sechs Jahren erhebliche finanzielle Mittel und Fachwissen¹ zur Verfügung gestellt haben, um die ICAO zu unterstützen.

Die CORSIA-Richtlinien und Empfehlungen, mit denen die äußerst begrüßenswerte Absicht umgesetzt werden soll, die Luftfahrtemissionen auf dem Niveau von 2020 zu stabilisieren, stellen dabei einen wesentlichen Schritt auf dem Weg dar, die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen und die Erderwärmung deutlich unter 2 °C zu halten.

Die Union und ihre Mitgliedstaaten zählen zu den Ersten, die legislative Vorschriften zur Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO verabschiedet haben, aber auch von anderen Staaten wird erwartet, dass sie eine derartige Implementierung für das eigene Staatsgebiet vornehmen.

Wie aus den Artikeln 28b und 28c der Richtlinie 2003/87/EG deutlich wird, ist die Union dazu bereit, nach der vorgezogenen Annahme der einschlägigen ICAO-Instrumente (hier: CORSIA) Folgemaßnahmen zu ergreifen.

Nach Artikel 28c der Richtlinie 2003/87/EG ist die Kommission gehalten, Rechtsakte für die angemessene Emissionsüberwachung, -berichterstattung und prüfung für die Zwecke der Durchführung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO zu erlassen. Ein Rechtsakt auf der Grundlage dieser Bestimmung wird zurzeit ausgearbeitet.

Zudem bereitet die Kommission eine Durchführungsverordnung zur Überwachung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen sowie eine weitere Durchführungsverordnung zur Prüfung der Berichte über Treibhausgasemissionen und Tonnenkilometer sowie die Akkreditierung von Prüfstellen vor.

Artikel 28b der Richtlinie betrifft Änderungen der EU-EHS seitens des Europäischen Parlaments und des Rats im Wege des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens. In Folge der Überarbeitungen der EU-EHS-Richtlinie [Verordnung (EU) 2017/2392] im Jahr 2017 muss die Kommission prüfen, wie die einschlägigen Instrumente (hier: CORSIA) durch eine mit den EU-2030-Klimazielen kohärente Überarbeitung der Richtlinie in EU-Recht umgesetzt werden können. Zu diesem Zweck wird die Kommission innerhalb eines Jahres nach der Annahme der relevanten Rechtsinstrumente durch die ICAO und vor deren Inkrafttreten dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem sie unter anderem die

¹ Die Unterstützung beinhaltete über 15 Mio. Euro für Projekte zum Kapazitätsaufbau in Entwicklungsländern, den Zeitaufwand des Personals von Kommission, EASA und EUROCONTROL, das an den ICAO-Arbeiten mitgewirkt hat, sowie die intensive Einbeziehung von Sachverständigen aus Behörden und der Luftfahrtbranche und die Entsendung von Personal an das ICAO-Sekretariat.

Zielvorgaben und die Umweltwirksamkeit des ICAO-Instruments bewertet. Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag für einen Rechtsakt beigelegt.

Zurzeit bestehen weiterhin gewisse Unterschiede zwischen den Unionsvorschriften, insbesondere der Richtlinie 2003/87/EG, und der ersten Ausgabe von Anhang 16, Band IV. Die Frist, binnen derer mögliche Unterschiede nach dem ICAO State Letter AN 1/17.14 – 18/78 mitgeteilt werden müssen, ist jedoch zu kurz, als dass irgendwelche Angleichungen innerhalb dieser Frist durch die Union angenommen werden könnten. Damit die ICAO das geltende Unionsrecht sowie Arbeiten, die im Bereich von Überwachung, Berichterstattung und Prüfung begonnen worden sind, umfassend berücksichtigen kann, wird daher vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten in ihrer Antwort auf den State Letter AN 1/17.14-18/78 auf bestehende Unterschiede unter Bezugnahme auf das geltende EU-Recht hinweisen und die laufenden Anpassungen des EU-Rechts und der bestehenden Vorschriften im Hinblick auf die künftige Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG erläutern. Der Inhalt des geplanten Rechtsakts betrifft einen Bereich, in dem die Union aufgrund des letzten Teils von Artikel 3 Absatz 2 AEUV ausschließliche Außenkompetenz hat, weil der geplante Rechtsakt Regeln und Umfang des Emissionshandelssystems der EU beeinflussen kann.

Daher ist es erforderlich, dass die Union sobald wie möglich und deutlich vor der durch den ICAO State Letter gesetzten Frist am 1. Dezember ihren Standpunkt festlegt, damit die Mitgliedstaaten die erforderlichen Mitteilungen über bestehende Unterschiede einreichen können. Zur Wahrung der Kohärenz mit dem geltenden EU-Recht muss die EU daher ihren Standpunkt festlegen.

4. KOHÄRENZ MIT ANDEREN POLITIKFELDERN DER UNION

Der vorgeschlagene Beschluss steht mit anderen Strategien der Union, insbesondere mit ihrer Energie-, Umwelt- und Verkehrspolitik², in Einklang. Der weltweite Wandel hin zu sauberen Energieformen wird Veränderungen im Geschäfts- und Investitionsverhalten sowie Anreize über das gesamte politische Spektrum hinweg erforderlich machen.

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 ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist³.

Der Begriff *„rechtswirksame Akte“* erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Daneben fallen

² COM (2016) 110 final.

³ Urteil des Gerichtshofes vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Randnummer 64.

Instrumente darunter, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“⁴.

5.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die ICAO ist eine durch das Abkommen von Chicago eingerichtete Organisation.

Der Rechtsakt, zu dessen Annahme die Mitgliedstaaten aufgerufen sind, stellt einen Akt mit Rechtswirkung dar. Der geplante Rechtsakt kann den Inhalt von EU-Recht maßgeblich beeinflussen, insbesondere die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵. Der geplante Rechtsakt ersetzt oder verändert den institutionellen Rahmen des Abkommens nicht.

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

5.2. Materielle Rechtsgrundlage

Im Einklang mit Artikel 191 und Artikel 192 Absatz 1 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 vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und lässt sich einer davon als der wichtigste ermitteln, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wichtigste 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.

2018/0372 (NLE)

Vorschlag für einen

⁴ Urteil des Gerichtshofes vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Randnummern 61 bis 64.

⁵ 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 (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation einzunehmenden Standpunkt hinsichtlich der ersten Ausgabe der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz – Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr

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) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten dieses Abkommens und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.
- (3) Nach Artikel 54 des Abkommens kann der ICAO-Rat Internationale Richtlinien und Empfehlungen annehmen.
- (4) Die 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen wurde im Dezember 2015 durch die Annahme des Übereinkommens von Paris erfolgreich abgeschlossen, dessen Ziel es ist, den weltweiten Temperaturanstieg auf deutlich unter 2 °C im Vergleich zur vorindustriellen Periode zu begrenzen und die Anstrengungen fortzusetzen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C zu begrenzen. Alle Sektoren der Wirtschaft, auch die internationale Luftfahrt, sollten zur Verwirklichung dieser Emissionsreduzierung beitragen.
- (5) 2016 beschloss die ICAO auf ihrer 39. Generalversammlung, einen globalen marktbasierten Mechanismus zu entwickeln, um die Treibhausgasemissionen durch die internationale Luftfahrt auf ihr Niveau von 2020 zu begrenzen⁶. Der diesbezügliche Standpunkt der Union wurde durch den Beschluss (EU) 2016/915⁷ des Rates festgelegt.
- (6) Der ICAO-Rat hat auf der zehnten Sitzung seiner 214. Tagung am 27. Juni 2018 die Erste Ausgabe von Band IV von Anhang 16 zum Abkommen angenommen: die Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz – Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr („CORSIA“).

⁶ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

⁷ Beschluss (EU) 2016/915 des Rates vom 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 marktbasierten 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).

- (7) Die in CORSIA enthaltenen Regeln sollten in Einklang mit dem Abkommen und innerhalb seiner Grenzen verbindlich vorgeschrieben werden. Ihre Verbindlichkeit soll sich auch auf die Union und ihre Mitgliedstaaten im Rahmen bestehender internationaler Luftverkehrsabkommen erstrecken.
- (8) Im Einklang mit Artikel 90 des Abkommens wird CORSIA drei Monate nach Ablauf der Einspruchsfrist in Kraft treten, sofern nicht die Mehrheit der Vertragsstaaten CORSIA ablehnt.
- (9) Artikel 38 des Abkommens erstreckt sich auf Abweichungen von internationalen Normen und Verfahren. Nach den Bestimmungen dieses Artikels muss jeder Vertragsstaat, der es für praktisch unmöglich erachtet, eine solche Norm oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht anzuwenden, oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken umfassend mit einer internationalen Norm oder einem Verfahren in Einklang zu bringen, nachdem diese geändert wurden, oder es für notwendig hält, Regeln oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den Vorgaben einer internationalen Norm abweichen, die ICAO über die Unterschiede zwischen seinen eigenen Praktiken und den Vorgaben der internationalen Norm unverzüglich in Kenntnis setzen.
- (10) Die ICAO hat am 20. Juli 2018 einen State Letter mit dem Aktenzeichen AN 1/17.14 – 18/78 versandt, in dem sie die Vertragsstaaten dazu aufforderte, erstens etwaige Einsprüche gegen einen Teil von CORSIA vor dem 22. Oktober 2018 und zweitens etwaige Unterschiede zwischen ihren nationalen Praktiken und CORSIA sowie das voraussichtliche Datum bis zur Beseitigung dieser Unterschiede vor dem 1. Dezember 2018 mitzuteilen.
- (11) CORSIA soll für Flugzeugbetreiber gelten, die jährlich mehr als 10 000 Tonnen CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr mit Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg produzieren, mit Ausnahme von Flügen im humanitären Einsatz, Ambulanzflügen oder Löschflügen.
- (12) Die in CORSIA festgelegten Anforderungen an die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) sollen ab dem 1. Januar 2019 Anwendung finden.
- (13) Ab dem 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2035 sollen die Kompensationsanforderungen von CORSIA auf Flugzeugbetreiber Anwendung finden, die internationale Flüge (wie in Teil II, Kapitel 1, Punkt 1.1.2 und Teil II Kapitel 2 Punkt 2.1 definiert) zwischen den im ICAO-Dokument mit dem Titel „CORSIA States for Chapter 3 State Pairs“ aufgeführten Vertragsstaaten durchführen, das in Kürze erscheinen wird.
- (14) Zur Beantwortung des ICAO State Letter AN 1/17.14 – 18/78 sollte der im Namen der Union einzunehmende Standpunkt festgelegt werden. CORSIA wird nämlich den Inhalt von EU-Recht maßgeblich beeinflussen, insbesondere die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁸.
- (15) Angesichts des Fortschritts, der mit CORSIA auf internationaler Ebene erreicht werden kann, sollten keine Einsprüche nach Artikel 90 des Abkommens mitgeteilt werden.

⁸ 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 (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

- (16) Die Union unterstützt alle innerhalb der ICAO unternommenen Bemühungen mit dem Ziel, CORSIA so schnell wie möglich Geltung zu verschaffen. Im Einklang mit der Richtlinie 2003/87/EG ist die Kommission derzeit damit befasst, die CORSIA-Vorgaben für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) in EU-Recht zu überführen, das bis Januar 2019 in Kraft treten soll. Zudem muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem sie darlegt, wie diese Instrumente in EU-Recht umgesetzt werden könnten. Die in dem ICAO State Letter AN 1/17.14 – 18/78 festgelegte Frist für die Meldung etwaiger Unterschiede ist zu kurz, als dass irgendwelche Anpassungen an CORSIA innerhalb dieser Frist von der Union verabschiedet werden könnten. Damit die ICAO umfassend die aktuelle rechtliche Situation auf Unionsebene sowie die Arbeiten, die im Bereich der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung begonnen worden sind, in vollem Umfang berücksichtigen kann, sollten die Mitgliedstaaten in Beantwortung von State Letter AN 1/17.14-18/78 die im Anhang zu diesem Beschluss aufgelisteten Unterschiede mitteilen.
- (17) Artikel 28b Absätze 2 und 3 der Richtlinie 2003/87/EG erstreckt sich auf das weitere Vorgehen, sobald das Ergebnis der Arbeiten auf ICAO-Ebene vorliegt. Die ICAO sollte über diese Bestimmungen in Kenntnis gesetzt werden.
- (18) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der ICAO sind, vertreten –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union in Beantwortung des am 20. Juli 2018 von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation veröffentlichten State Letter mit dem Aktenzeichen AN 1/17.14 – 18/78 einzunehmen ist, wird im Anhang dargelegt.

Artikel 2

Der Standpunkt, auf den in Artikel 1 Bezug genommen wird, wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sind, zum Ausdruck gebracht.

Artikel 3:

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am...

*Für den Rat
Der Präsident*



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.10.2018
COM(2018) 723 final/2
DOWNGRADED on 31.5.2023

ANNEX

ANHANG

zum

Vorschlag für einen Beschluss des Rates

**über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-
Organisation einzunehmenden Standpunkt hinsichtlich der ersten Ausgabe der
Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz –
Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr**

ANHANG

Zu Antrag 5.a):

Gegen die erste Ausgabe von Anhang 16, Band IV soll kein Einspruch eingereicht werden.

Zu Antrag 5.b):

Die folgenden Unterschiede sollen mitgeteilt werden:

I.1. Im Bereich der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung bestehen gewisse Unterschiede zwischen der Richtlinie 2003/87/EG und den detaillierten Regeln, die von der Kommission verabschiedet wurden, einerseits und CORSIA andererseits.

Die Anforderungen an die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung, wie in Teil II Kapitel 1 und 2 der ersten Ausgabe von Anhang 16 Band IV definiert, werden vom 1. Januar 2019 an für Flugzeugbetreiber gelten, die jährlich mehr als 10 000 Tonnen CO₂-Emissionen durch internationale Flüge mit Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg produzieren, mit Ausnahme von Flügen im humanitären Einsatz, Ambulanzflügen oder Löschflügen.

Ab dem 1. Dezember 2018 gelten in der Europäischen Union in diesem Bereich vor allem die Regeln, die in der 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 (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32) festgelegt sind. Jene Richtlinie bildet die Rechtsgrundlage für die Verordnung (EU) Nr. 600/2012 der Kommission vom 21. Juni 2012 über die Prüfung von Treibhausgasemissionsberichten und Tonnenkilometerberichten sowie die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 181 vom 12.7.2012, S. 1) sowie die 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), in denen detaillierte einschlägige Vorschriften enthalten sind.

Die Europäische Kommission ist gegenwärtig damit befasst, Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte auszuarbeiten, mit denen die Unterschiede zu den CORSIA-Anforderungen an die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in der ersten Ausgabe von Anhang 16, Band IV beseitigt werden dürften, wobei davon ausgegangen wird, dass sie vor dem 1. Januar 2019 in Kraft treten.

In ihrer gegenwärtigen Form findet die Richtlinie 2003/87/EG jedoch unabhängig von der Nationalität des Flugzeugbetreibers Anwendung, ohne zwischen Flügen innerhalb und zwischen Mitgliedstaaten und/oder EWR-Ländern zu unterscheiden.

I.2. Mit Blick auf die CO₂-Kompensation (Offsetting) bestehen gewisse Unterschiede zwischen der Richtlinie 2003/87/EG und den von der Kommission festgelegten detaillierten Regeln einerseits und CORSIA andererseits.

Ab dem 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2035 sollen die Kompensationsanforderungen der ersten Ausgabe von Anhang 16, Band IV auf Flugzeugbetreiber Anwendung finden, die internationale Flüge (wie in Teil II Kapitel 1 Punkt 1.1.2 und Teil II Kapitel 2 Punkt 2.1 definiert) zwischen den im ICAO-Dokument mit dem Titel „CORSIA States for Chapter 3 State Pairs“ aufgeführten Vertragsstaaten durchführen, das in Kürze erscheinen wird.

Ab dem 1. Dezember 2018 gelten in der Europäischen Union in diesem Bereich vor allem die Regeln, die in der 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 (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32) festgelegt sind. Soweit die Luftfahrt betroffen ist, wurden die grundlegenden Bestimmungen der Richtlinie 2003/87/EG, die ab dem 1. Dezember 2018 gelten, mit der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft (ABl. L 8 vom 13.1.2009, S. 3) umgesetzt. Die Richtlinie 2003/87/EG gilt ab dem 1. Dezember 2018 in der durch 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 zuletzt geänderten Fassung (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3). Was CORSIA-kompatible Treibstoffe betrifft, so gelten die Bestimmungen der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16)

Keine der obenerwähnten Regeln, die alle in den jeweiligen Ausgaben des Amtsblatts der Europäischen Union eingesehen werden können, ist seit der Annahme der ersten Ausgabe von Anhang 16, Band IV verändert worden.

Die Richtlinie 2003/87/EG gilt unabhängig von der Nationalität des Luftfahrtunternehmens und deckt im Prinzip Flüge ab, die auf einem Flugplatz beginnen und enden, der im Hoheitsgebiet eines unter den Vertrag fallenden Mitgliedstaats liegt. Richtlinie 2003/87/EG gilt ohne Unterschied für Flüge innerhalb von Mitgliedstaaten und zwischen Mitgliedstaaten und/oder EWR-Ländern.

Weitere relevante Regeln sind in den Beschlüssen des Gemeinsamen EWR-Ausschusses enthalten, darunter in dem jüngst verabschiedeten Beschluss Nr. 99/2018 vom 27. April 2018 zur Änderung von Anhang XX (Umwelt) des EWR-Abkommens in Bezug auf die 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 sowie im Beschluss (EU) 2018/219 des Rates vom 23. Januar 2018 über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Verknüpfung ihrer jeweiligen Systeme für den Handel mit Treibhausgasemissionen (ABl. L 43 vom 16.2.2018, S. 1).

II. Unter Berücksichtigung der laufenden internationalen Entwicklungen hat der EU-Gesetzgeber die Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 zur Änderung von Richtlinie 2003/87/EG verabschiedet, um die derzeitige Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten aufrechtzuerhalten und die Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ab 2021 vorzubereiten (ABl. L 350 vom 29.12.2017, S. 7). Mit dieser Verordnung wurde Artikel 28a Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/87/EG dahingehend geändert, dass vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023 in jedem Kalenderjahr alle Emissionen von Flügen von und zu Flugplätzen in Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) ausgenommen wurden. Mit dieser Verordnung wurde Artikel 28b in die Richtlinie 2003/87/EG eingefügt.

Nach dieser Bestimmung legt die Kommission innerhalb von 12 Monaten nach der Annahme der einschlägigen Instrumente durch die ICAO und vor Einführung des globalen

marktbasierten Mechanismus dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem sie Wege prüft, wie diese Instrumente durch eine Überarbeitung dieser Richtlinie in Unionsrecht übernommen werden können. Die Kommission prüft in diesem Bericht gegebenenfalls auch die Vorschriften für Flüge innerhalb des EWR. Darin werden zudem die Zielvorgaben und die gesamte Umweltwirksamkeit des globalen marktbasierten Mechanismus überprüft, darunter auch 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, die Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, die Qualität der Kompensationszertifikate, die Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung, die Register, die Rechenschaftspflicht sowie die Vorschriften über die Verwendung von Biokraftstoffen. Darüber hinaus wird in dem Bericht geprüft, ob die gemäß Artikel 28c der Richtlinie 2003/87/EG¹ angenommenen Bestimmungen überarbeitet werden müssen.

Nach Artikel 28b der Richtlinie 2003/87/EG fügt die Kommission dem in Absatz 2 jenes Artikels genannten Bericht gegebenenfalls einen Vorschlag an das Europäische Parlament und den Rat bei, im Einklang mit der Verpflichtung der Union zur gesamtwirtschaftlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 die in Artikel 28a jener Richtlinie vorgesehenen Ausnahmen zu ändern, zu streichen, auszuweiten oder zu ersetzen, damit die Umweltwirksamkeit und Effektivität der Klimaschutzmaßnahmen der Union gewahrt werden.

¹ Zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV).