



Brüssel, den 31. Mai 2023  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2018/0372(NLE)**

---

---

13808/1/18  
REV 1

AVIATION 144  
RELEX 920  
ENV 714  
CLIMA 197

## VORSCHLAG

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 723 final/2
Betr.:	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

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 723 final/2.

---

Anl.: COM(2018) 723 final/2



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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen internationaler Flüge werden vom 1. Januar 2019 an gelten. Die CO<sub>2</sub>-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 Fachwissen<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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 Verkehrspolitik<sup>2</sup>, 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 ist<sup>3</sup>.

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

---

<sup>2</sup> COM (2016) 110 final.

<sup>3</sup> 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“<sup>4</sup>.

#### 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 Rates<sup>5</sup>. 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

---

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

<sup>5</sup> 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 begrenzen<sup>6</sup>. Der diesbezügliche Standpunkt der Union wurde durch den Beschluss (EU) 2016/915<sup>7</sup> 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“).

---

<sup>6</sup> [https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution\\_A39\\_3.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf)

<sup>7</sup> 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 CO<sub>2</sub>-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 Rates<sup>8</sup>.
- (15) Angesichts des Fortschritts, der mit CORSIA auf internationaler Ebene erreicht werden kann, sollten keine Einsprüche nach Artikel 90 des Abkommens mitgeteilt werden.

---

<sup>8</sup> 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*