EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation einzunehmenden Standpunkt zur zweiten Ausgabe der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz — Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA)

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag bezieht sich auf den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union (im Folgenden „Union“ oder „EU“) in Bezug auf die Notifizierung von Abweichungen von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1 Das Abkommen von Chicago, ICAO und das Übereinkommen von Paris

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet wurde, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten.

Die ICAO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die globale Richtlinien, Empfehlungen und Strategien für die internationale Zivilluftfahrt in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugsicherung, Umwelt, Erleichterungen und Wirtschaft erarbeitet.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (im Folgenden die „EU-Mitgliedstaaten”) sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen annehmen.

Das Übereinkommen von Paris wurde im Dezember 2015 von der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen angenommen. Sein Ziel ist es, den weltweiten Temperaturanstieg auf unter 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen und die Anstrengungen zur Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 1,5 °C fortzusetzen.

Alle EU-Mitgliedstaaten und die Union sind Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris.

2.2 CORSIA – Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago

Nach Annahme der Änderung 1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago nahm der ICAO-Rat auf seiner 228. Tagung im März 2023 die zweite Ausgabe der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen „Environmental Protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)“ (Umweltschutz – System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA))[1] an.

Die 2. Ausgabe gilt seit dem 1. Januar 2024.

[1] Anhang 16 – „Environmental Protection - Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)“ (Umweltschutz – Band IV – Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA)), 2. Ausgabe, Juli 2023.

Der Gegenstand von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago fällt in die Zuständigkeit der Union und wird daher in den EU-Mitgliedstaaten über Unionsrecht umgesetzt.

Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago sind die ICAO-Vertragsstaaten verpflichtet, die ICAO zu unterrichten, wenn ihre eigenen Vorschriften oder Verfahren von der entsprechenden internationalen Richtlinie abweichen.

Entsprechend den ICAO-Leitlinien[2] wird für die Einreichung über das System für die elektronische Übermittlung von Abweichungen (Electronic Filing of Difference, EFOD) zwischen drei verschiedenen Kategorien unterschieden: Kategorie A – Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (Standard and Recommended Practices, SARP) oder darüber hinausgehend: Diese Kategorie gilt, wenn die nationale Regelung strenger ist als die entsprechende SARP oder im Anwendungsbereich des Anhangs eine Verpflichtung auferlegt, die von einer SARP nicht abgedeckt ist. Dies ist dann von besonderer Bedeutung, wenn ein ICAO-Vertragsstaat einen höheren Standard verlangt und dies sich auf den Betrieb von Luftfahrzeugen anderer ICAO-Vertragsstaaten in und über seinem Hoheitsgebiet auswirkt. Kategorie B – Unterschiede im Charakter oder andere Nachweisverfahren: Diese Kategorie gilt, wenn eine nationale Regelung ihrem Charakter nach von der entsprechenden ICAO-SARP abweicht oder wenn die nationale Regelung vom Grundsatz her, nach ihrer Art oder ihrem System von der entsprechenden SARP abweicht, ohne notwendigerweise eine zusätzliche Verpflichtung aufzuerlegen. Kategorie C – Geringerer Schutz oder nur teilweise/nicht umgesetzt: Diese Kategorie gilt, wenn die nationale Regelung weniger Schutz bietet als die entsprechende SARP oder wenn keine nationale Regelung für die teilweise oder vollständige Berücksichtigung der entsprechenden SARP veröffentlicht wurde.

3. IM NAMEN DER EU UND IHRER MITGLIEDSTAATEN ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1 Einhaltung der EU-EHS-Verpflichtungen

Die EU implementiert ein regionales Emissionshandelssystem (im Folgenden „EU-EHS“). Das EU-EHS ist ein Handelssystem mit festen Emissionsobergrenzen („Cap-and-Trade“), das sich seit 2012 auch auf Treibhausgasemissionen aus der Luftfahrt erstreckt. Durch die Festsetzung von Obergrenzen für die Gesamtemissionen, die es Emittenten ermöglicht, zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen Zertifikate zu kaufen und zu verkaufen, wird eine kosteneffiziente Verringerung der Emissionen gefördert.

Im Jahr 2023 trat die Richtlinie (EU) 2023/958[3] zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG[4] in Kraft. Mit der Änderung wurde das EU-EHS in Bezug auf die Emissionen aller großen Luftfahrtunternehmen, die innerhalb des EWR, in die Schweiz und in das Vereinigte Königreich fliegen, gestärkt. Zudem wurden im Hinblick auf die Emissionen von im

[2] Manual on Notification and Publication of Differences (Doc 10055).

[3] Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag des Luftverkehrs zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 115).

[4] 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).

Europäischen Wirtschaftsraum ansässigen Luftfahrtunternehmen Bestimmungen zur Implementierung des globalen marktbasierten Mechanismus CORSIA aufgenommen.

Nach Artikel 25a Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG erlässt die Kommission jährlich eine Liste der Staaten (ohne die EWR-Länder, die Schweiz und das Vereinigte Königreich), bei denen davon ausgegangen wird, dass sie CORSIA anwenden – veröffentlicht mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/622 der Kommission[5] für das Jahr 2023 und der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2850 der Kommission[6] für 2024.

Darüber hinaus hat die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2024/1879 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Berechnung der Kompensationspflichten für die Zwecke von CORSIA[7] erlassen und die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen[8] aktualisiert.

Ferner erlässt die Kommission nach Artikel 28c der genannten Richtlinie delegierte Rechtsakte über die angemessene Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung für die Zwecke der Implementierung von CORSIA. Der erste dieser Rechtsakte war die Delegierte Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission[9].

Nach der Annahme dieser verschiedenen Rechtsakte bestehen nach wie vor Unterschiede zwischen den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 2003/87/EG, einschließlich ihrer jeweiligen Durchführungsverordnungen, und Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago, die Auswirkungen auf die Implementierung von CORSIA durch die EU und ihre Mitgliedstaaten haben.

Mit dem vorliegenden Beschluss wird der Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates[10] aktualisiert, mit dem erstmals Abweichungen mitgeteilt wurden. In der erstmaligen Notifizierung von Abweichungen wurde darauf hingewiesen, dass Abweichungen sowohl bei den

---

5 Durchführungsverordnung (EU) 2024/622 der Kommission vom 22. Februar 2024 über die Liste von Staaten, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie für die Zwecke der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates CORSIA in Bezug auf Emissionen im Jahr 2023 anwenden (ABl. L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Durchführungsverordnung (EU) 2024/2850 der Kommission vom 11. November 2024 über die Liste von Staaten, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie für die Zwecke der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates CORSIA in Bezug auf Emissionen im Jahr 2024 anwenden (ABl. L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 Durchführungsverordnung (EU) 2024/1879 der Kommission vom 9. Juli 2024 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Berechnung der Kompensationspflichten für die Zwecke von CORSIA (ABl. L, 2024/1879, 10.7.2024).

8 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).

9 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).

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).

Anforderungen an die Überwachung, die Berichterstattung und die Prüfung als auch bei den Kompensationspflichten bestehen.

Der Gegenstand des vorgesehenen Rechtsakts betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV die ausschließliche Außenkompetenz hat, da der vorgesehene Rechtsakt einen Bereich des Emissionshandels betrifft, der weitgehend unter Unionsvorschriften fällt, insbesondere unter die Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem, die Überwachungs- und Berichterstattungsverordnung sowie die Akkreditierungs- und Überprüfungsverordnung.

3.2 Einhaltung der CORSIA-Anforderungen

3.2.1 Verwaltung

Nach Artikel 51 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 ist jeder Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet, die Emissionen aller Flüge zu überwachen und zu melden, die von ihm während des Berichtszeitraums durchgeführt werden und für die er verantwortlich ist. Anhang 16 Band IV Nummer 1.2.6 des Abkommens von Chicago sieht eine in der Richtlinie 2003/87/EG nicht enthaltene Ausnahme vor: Ein Luftfahrzeugbetreiber, bei dem es sich um ein 100 %iges Tochterunternehmen eines Eigentümers handelt und der in demselben Staat rechtmäßig eingetragen ist wie sein Eigentümer, kann zusammen mit diesem als ein einziger konsolidierter Luftfahrzeugbetreiber behandelt werden. Nach den EU-EHS-Vorschriften hingegen muss jeder Luftfahrzeugbetreiber ein eigenes Monitoringkonzept erstellen und seine Emissionen nach dem Standardverfahren melden, d. h. getrennt von anderen Luftfahrzeugbetreibern, auch wenn diese sich vollständig in seinem Besitz befinden.

Diese Einschränkung, die über die in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgeht, sollte der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 1 Nummer 1.2.6 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.

Zudem sind Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 68 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 verpflichtet, der zuständigen Behörde ihren Emissionsbericht alljährlich bis zum 31. März zu übermitteln. Nach Nummer 1.2.7 von Anhang 16 Band IV müssten die ICAO-Vertragsstaaten und Luftfahrzeugbetreiber jedoch die in Anlage 1 festgelegten Zeitvorgaben einhalten. Für die Jahre 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 und 2033-2035 gilt für die Übermittlung des überprüften Emissionsberichts an die Behörden als Frist der 30. April jedes Jahres. Dementsprechend müssen Luftfahrzeugbetreiber nach EU-Recht den jährlichen Emissionsbericht einen Monat früher vorlegen.

Diese Einschränkung, die über die in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgeht, sollte der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 1 Nummer 1.5 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.

3.2.2 Die jährlichen Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers – Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV)

In Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG sind die Tätigkeiten aufgeführt, die in den Anwendungsbereich des EU-EHS fallen. Zusätzlich zu den in Nummer 2.1.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago genannten Flügen sind auch die folgenden Flüge, die aus einem EWR-Staat abgehen oder in einem EWR-Staat enden, von den Monitoringpflichten

ausgenommen: Flüge nach Sichtflugregeln, Flüge für wissenschaftliche Forschung und Erprobung von Luftfahrzeugen sowie Flüge im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Nach Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago sind jedoch nur Staats- und Militärflüge sowie Flüge im humanitären Einsatz, Ambulanzflüge und Löschflüge sowie Flüge vor oder nach Flügen im humanitären, medizinischen oder Löscheinsatz ausgenommen, sofern diese Flüge mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurden und für die Durchführung der damit verbundenen humanitären, medizinischen oder Löschtätigkeiten oder für die anschließende Neupositionierung des Luftfahrzeugs für seine nächste Tätigkeit erforderlich waren. Diese Ausnahme stellt eine weitere Abweichung dar, die der ICAO in der Kategorie C – „Nur teilweise umgesetzt“ notifiziert werden sollte. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 2 Nummer 2.1.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.

Nach Anhang IV der Richtlinie 2003/87/EG muss für jeden Flug der tatsächliche Kraftstoffverbrauch gemeldet werden, worunter auch der vom Hilfstriebwerk verbrauchte Kraftstoff fällt. Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 müssen daher Luftfahrzeugbetreiber, die über dem Schwellenwert des EU-EHS für Kleinemittenten liegen, für die Meldung ihrer jährlichen CO_2-Emissionen aus internationalen Flügen festlegen, ob sie sich für das Monitoring des Kraftstoffverbrauchs für die Methode A oder Methode B entscheiden. Unabhängig davon, ob Flüge den Kompensationspflichten unterliegen oder nicht, muss dieselbe Methode verwendet werden.

Nach Anhang 16 Band IV Anlage 2 des Abkommens von Chicago können Luftfahrzeugbetreiber für das Monitoring ihres Kraftstoffverbrauchs jedoch zwischen fünf in den ICAO-SARP aufgeführten Methoden wählen, darunter auch die Methoden A und B. Darüber hinaus können Luftfahrzeugbetreiber nach Anhang 16 Band IV Kapitel 2 des Abkommens von Chicago beschließen, die Methoden für das Monitoring des Kraftstoffverbrauchs nur für die Meldung von Flügen zu verwenden, die den Kompensationspflichten unterliegen, und für die Meldung von Flügen, die keinen Kompensationspflichten unterliegen, ein Instrument zur Emissionsschätzung verwenden.

Diese Einschränkungen im EU-Recht, die über die in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgehen, sollten der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago zu Kapitel 2 Nummern 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 und 2.2.1.3.6 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago, in denen Ausnahmen hinsichtlich der Anwendung einer Methode für das Monitoring des Kraftstoffverbrauchs und der Vorlage aktualisierter Emissionsmonitoringkonzepte festgelegt sind.

Der Schwellenwert für Kleinemittenten nach Artikel 55 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 weicht von dem in den CORSIA-SARP festgelegten Schwellenwert ab. Als Kleinemittenten gelten Luftfahrzeugbetreiber, die in drei aufeinanderfolgenden Viermonatszeiträumen weniger als 243 Flüge je Berichtszeitraum durchführen, sowie Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge mit einer jährlichen Gesamtemission von weniger als 25 000 Tonnen CO_2 durchführen.

Diese Definition, die über die in Anhang 16 Band IV Nummer 2.2.1.3.1 des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgeht, sollte der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ als Abweichung notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 2 Nummer 2.2.1.3.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens

von Chicago, die für Luftfahrzeugbetreiber gilt, die internationale Flüge mit einer jährlichen Gesamtemission von mehr als 50 000 Tonnen CO_2 durchführen.

Nach Artikel 52 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 muss der Luftfahrzeugbetreiber der zuständigen Behörde sein Monitoringkonzept spätestens vier Monate vor Aufnahme der unter Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG fallenden Luftverkehrstätigkeiten vorlegen. Luftfahrzeugbetreiber, die eine solche Tätigkeit erstmals durchführen (die vier Monate vor Aufnahme der Tätigkeit nicht vorhersehbar war), müssen der zuständigen Behörde umgehend, spätestens aber sechs Wochen nach Durchführung dieser Tätigkeit, ein Monitoringkonzept vorlegen.

Der in den SARP festgelegte Zeitplan weicht von dem in der Richtlinie 2003/87/EG festgelegten Zeitplan ab. Nach Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago müssen ICAO-Vertragsstaaten und Luftfahrzeugbetreiber den in Anlage 1 des Abkommens festgelegten Zeitvorgaben genügen. Dabei ist die Vorlage nur einmal erforderlich, sofern keine Überprüfung notwendig ist. Neue Marktteilnehmer müssen innerhalb von drei Monaten, nachdem sie in den Anwendungsbereich fallen, Emissionsmonitoringkonzepte vorlegen. Sonstige Luftfahrzeugbetreiber (die zum ersten Mal in den Anwendungsbereich fallen, ohne als neue Marktteilnehmer zu gelten) sollten ihre Konzepte innerhalb von drei Monaten vorlegen.

Diese Einschränkungen, die über die in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgehen, sollten der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 2 Nummern 2.2.2.1, 2.2.2.2 und 2.2.2.3 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.

Nach Artikel 68 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 und Artikel 27 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 sind nur Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet, der zuständigen Behörde ihres Verwaltungsstaats sowohl den Emissionsbericht als auch den Prüfbericht vorzulegen. Nach Nummer 2.4.1.5 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago müssen sowohl der Luftfahrzeugbetreiber als auch die Prüfstelle den Behörden unabhängig voneinander ein Exemplar des Emissionsberichts und des zugehörigen Prüfberichts vorlegen.

Diese Abweichung von der in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegten Richtlinie sollte der ICAO in der Kategorie B – „Andere Nachweisverfahren für ICAO-Richtlinien und Empfehlungen (SARP)“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 2 Nummer 2.4.1.5 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.

In Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 sind die Bedingungen für die Akkreditierung als „Prüfstelle“ festgelegt: Es muss sich um eine juristische Person oder sonstige juristische Einheit handeln, die Prüftätigkeiten nach Maßgabe der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 durchführt und von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 akkreditiert wurde, oder um eine natürliche Person, die unbeschadet Artikel 5 Absatz 2 der letztgenannten Verordnung zum Zeitpunkt der Ausstellung eines Prüfberichts anderweitig ermächtigt ist. Dies bedeutet, dass die Prüfung des Emissionsberichts Prüfstellen obliegt, die im Gebiet des EWR ansässig sind – ein Kriterium, das in den SARP so nicht festgelegt ist.

Diese Abweichung von der in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegten Richtlinie sollte der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 2 Nummer 2.4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.

Schließlich muss der Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 66 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 Datenlücken schließen, indem er entweder konservative Ersatzdatenwerte oder Daten aus einem Instrument zur Emissionsschätzung verwendet, sofern die Datenlücken 5 % aller gemeldeten Flüge, d. h. aller internationalen Flüge, nicht überschreiten. Wird dieser Schwellenwert überschritten, muss der Luftfahrzeugbetreiber Abhilfemaßnahmen zur Verbesserung seiner Methodik für das Monitoring ergreifen.

Diese Abweichung, die über die in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgeht, sollte der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 2 Nummer 2.5.1.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago, in der ein Schwellenwert von 5 % der internationalen Flüge, die Kompensationspflichten unterliegen, festgelegt ist.

3.2.3 Kompensationspflichten

Nach der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1879 müssen die Kompensationspflichten für die jeweiligen Emissionen für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2026 wie folgt berechnet werden:

ORy = OEy * SGFy, dabei ist

ORy = Kompensationspflichten des Luftfahrzeugbetreibers im betreffenden Jahr y;

OEy = CO_2-Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers aus internationalen Flügen im betreffenden Jahr y;

SGFy = Anstiegsfaktor auf Sektorenebene.

Diese Formel entspricht zwar der SARP-Berechnungsmethode, doch nach Artikel 25a Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG muss eine Liste der Staaten veröffentlicht werden, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie CORSIA anwenden. Diese Liste wird zwar jedes Jahr mit den Staaten aktualisiert, die sich freiwillig an CORSIA beteiligen, doch unterscheidet sie sich nach wie vor von der ICAO-Liste, da EWR-Länder, die Schweiz und das Vereinigte Königreich nicht darin enthalten sind, die ihre eigenen regionalen Emissionshandelssysteme[11] für EWR-interne Flüge und Flüge zwischen EWR-Ländern und der Schweiz und dem Vereinigten Königreich anwenden.

Dies bedeutet, dass selbst wenn die EWR-Länder ihre Emissionen der ICAO nach der SARP-Methodik melden, um die Berechnung des Anstiegsfaktors auf Sektorebene zu erleichtern, sie

[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 Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32), Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 Nr. 1557), Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Verknüpfung ihrer jeweiligen Systeme für den Handel mit Treibhausgasemissionen (ABl. L 322 vom 7.12.2017, S. 3).

keine Kompensationspflichten für Flüge berechnen, die den regionalen Emissionshandelssystemen unterliegen.

Die Anwendung der regionalen Emissionshandelssysteme auf internationale Flüge zwischen EWR-Ländern und zwischen dem EWR und der Schweiz und dem Vereinigten Königreich verpflichtet die Luftfahrzeugbetreiber, die Emissionen dieser Flüge zu verringern. Ökologisch gesehen ist das EU-EHS ein strengeres Instrument als CORSIA, da es nicht nur auf Emissionen abstellt, die über dem CORSIA-Basisszenario liegen, sondern auf einen viel größeren Anteil an den Gesamtemissionen.

2022 beliefen sich die im EU-EHS-System innerhalb des EWR erfassten Emissionen auf 49,1 Mt CO_2. Insgesamt wurden rund 27 Millionen Zertifikate vergeben. 2022 wurden 23,1 Millionen Zertifikate kostenlos zugeteilt und etwa 3,7 Millionen Luftverkehrszertifikate versteigert[12]. Damit wurden 2022 mehr als 50 % der Emissionen erfasst, wobei das EU-EHS durch die schrittweise Abschaffung der kostenlosen Zertifikate für den Luftfahrtsektor im Zeitraum 2024-2026 immer weiter verschärft wird – so wurden die kostenlosen Zertifikate 2024 um 25 % reduziert, 2025 sollen sie um 50 % reduziert werden und bis 2026 wird es keine kostenlosen Zuteilungen mehr geben.

Bis mindestens 31. Dezember 2026 beziehen sich die Emissionen, die unter die regionalen Emissionshandelssysteme und somit nicht unter eine CORSIA-Kompensationspflicht für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz im EWR fallen, auf Flüge zwischen EWR-Ländern und zwischen dem EWR und der Schweiz und dem Vereinigten Königreich.

Würden vergleichsweise die CORSIA-Kompensationspflichten für Flüge gelten, die bereits unter das EU-EHS fallen, würden sie sich auf der Grundlage der AERO-MS-Modellierung für 2024 auf 5 Mio. t CO_2 belaufen.

Aus ökologischer Sicht ist daher die Erfassung von Flügen zwischen EWR-Ländern und zwischen dem EWR und der Schweiz und dem Vereinigten Königreich stringenter.

Diese Einschränkung, die über die in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgeht, sollte der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 3 Nummern 3.1.4 und 3.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.

Nach Artikel 4 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1879 können die EWR-Mitgliedsländer für den Fall, dass die Summe der Kompensationspflichten eines Luftfahrzeugbetreibers in den drei Jahren eines entsprechenden Zeitraums ($OR_{1,C} + OR_{2,C} + OR_{3,C}$) weniger als 3 000 Tonnen CO_2 beträgt, auf Antrag des betreffenden Luftfahrzeugbetreibers davon absehen, Kompensationspflichten für diesen Luftfahrzeugbetreiber für den entsprechenden Zeitraum zu berechnen. Nach Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago hat ein Luftfahrzeugbetreiber, der die Bedingungen von Nummer 3.4.2 jenes Anhangs erfüllt, hingegen keine Kompensationspflichten, kann sich jedoch für eine freiwillige Kompensation dieser Emissionen entscheiden. Der einzige Unterschied besteht darin, dass der Luftfahrzeugbetreiber statt einer freiwilligen Teilnahme (opt-in) die Möglichkeit hat, bestimmten Pflichten nicht nachzukommen (opt-out).

Diese Einschränkung, die über die in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgeht, sollte der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die

[12] Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über das Funktionieren des europäischen CO_2-Marktes im Jahr 2022 gemäß Artikel 10 Absatz 5 und Artikel 21 Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG.

ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 3 Nummer 3.4.2 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.

3.2.4 Zulässige Einheiten

Nach Artikel 11a der Richtlinie 2003/87/EG über Projektmaßnahmen müssen Gutschriften eine bestimmte Anzahl von Kriterien erfüllen, damit sie auf die Einhaltung der Kompensationspflichten für CORSIA angerechnet werden können.

Nach Artikel 11a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, in denen die Einheiten aufgeführt sind, die sich EWR-Luftfahrzeugbetreiber auf die Einhaltung von CORSIA anrechnen lassen können. Darunter fallen Einheiten, die vom ICAO-Rat als zulässig eingestuft werden, sofern sie aus Staaten stammen, die an CORSIA teilnehmen und Vertragspartei des Übereinkommens von Paris sind.

Diese Einschränkung, die über die in Nummer 4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegte Richtlinie hinausgeht, sollte der ICAO in der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“ notifiziert werden. Dies erfordert eine Notifizierung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Kapitel 4 Nummer 4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago, in der es heißt: „Als im Rahmen von CORSIA zulässige Emissionseinheiten gelten nur die Einheiten, die im ICAO-Dokument mit dem Titel ‚CORSIA Eligible Emissions Units‘ (im Rahmen von CORSIA zulässige Emissionseinheiten) aufgeführt sind und die im ICAO-Dokument mit dem Titel ‚CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria‘ (Kriterien für die im Rahmen von CORSIA zulässigen Emissionseinheiten) enthaltenen Zulässigkeitskriterien erfüllen.“

Zusätzlich zu den oben genannten Anforderungen sieht Artikel 11a Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG die Anerkennung von zwei weiteren Arten von Gutschriften vor:

- Gutschriften, die von Vertragsparteien der Abkommen nach Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG genehmigt wurden;
- Gutschriften, die nach Artikel 24a der Richtlinie 2003/87/EG für Projekte auf Unionsebene erteilt wurden.

Konkret bezieht sich Artikel 11a Absatz 5 auf mit Drittländern geschlossene Abkommen und legt den Umfang der Nutzung von Gutschriften fest. Bislang gibt es allerdings keine derartigen Abkommen mit Drittländern.

Artikel 11a Absatz 1 Buchstabe d bezieht sich auf Gutschriften, die nach Artikel 24a der Richtlinie 2003/87/EG für Projekte auf Unionsebene erteilt wurden. Bislang gibt es allerdings keine Projekte im Sinne von Artikel 24a der Richtlinie 2003/87/EG.

Da diese Gutschriften bislang weder genehmigt noch erteilt wurden, muss die ICAO nicht unverzüglich über die mögliche Abweichung im Unionsrecht informiert werden, zumal dies bisher in der Praxis irrelevant war.

Die EU-Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die ICAO unverzüglich zu unterrichten, sobald die rechtlichen Voraussetzungen für die Genehmigung oder Erteilung dieser Gutschriften bestehen. In diesem Fall sollte die Kommission den Rat mit einem Informationsvermerk entsprechend unterrichten, während die EU-Mitgliedstaaten nach Artikel 3 Absatz 13 und Artikel 3 Absatz 14 dieses Ratsbeschlusses die ICAO nach Artikel 38 des Abkommens von

Chicago unverzüglich über die sich daraus ergebenden Abweichungen von Kapitel 4 Nummer 4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago unterrichten. Diese Abweichungen werden im EFOD-System als Abweichung der Kategorie B – „Andere Nachweisverfahren“ gekennzeichnet.

3.3 Meldung von Abweichungen an die Kommission

Nachdem die Abweichungen der ICAO gemeldet wurden und spätestens zwei Monate nach Annahme dieses Ratsbeschlusses unterrichten die EU-Mitgliedstaaten die Kommission über die gemeldeten Abweichungen. Dies ist erforderlich, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Ratsbeschlusses sicherzustellen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1 Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1 Grundsätze

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“, durch Beschlüsse festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[13].

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“[14].

4.1.2 Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

Die Annahme der zweiten Ausgabe von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago ist für die Union nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago bindend.

Die von den EU-Mitgliedstaaten vorzunehmende Notifizierung von Abweichungen hat Rechtswirkung, da sie Einfluss darauf haben kann, wie in einem von gemeinsamen Regeln erfassten Bereich die ICAO-Richtlinien von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden.

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

---

13 Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

14 Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

4.2 Materielle Rechtsgrundlage

Im Einklang mit Artikel 192 Absatz 1 und Artikel 191 AEUV trägt die Europäische Union zur Verfolgung unter anderem der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung ihrer Qualität; Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels.

4.2.1 Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von 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 ist einer davon der wesentliche, 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 wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2 Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die von den EU-Mitgliedstaaten vorzunehmende Notifizierung von Abweichungen hat Rechtswirkung, da sie Einfluss darauf haben kann, wie in einem von gemeinsamen Regeln erfassten Bereich die ICAO-Richtlinien von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden.

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.

4.3 Schlussfolgerungen

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 192 Absatz 1 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

2025/0065 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation einzunehmenden Standpunkt zur zweiten Ausgabe der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz — Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA)

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, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet wurde, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten.

(2) Die Mitgliedstaaten der Union (im Folgenden die „EU-Mitgliedstaaten”) sind Vertragsstaaten des 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 (International Standards and Recommended Practices, SARP) annehmen.

(4) Die 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen wurde im Dezember 2015 erfolgreich mit der Annahme des Übereinkommens von Paris abgeschlossen, dessen Ziel es ist, den weltweiten Temperaturanstieg auf unter 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen und die Anstrengungen zur Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 1,5 °C fortzusetzen. Alle Wirtschaftszweige – auch die internationale Luftfahrt – sollten zur Verwirklichung dieser Emissionssenkungen 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[15]. Der Standpunkt der Union hierzu wurde durch den Beschluss (EU) 2016/915 des Rates[16] festgelegt.

---

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

16 Beschluss (EU) 2016/915 des Rates vom 30. 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).

(6) Der ICAO-Rat hat auf der zehnten Sitzung seiner 214. Tagung die erste Ausgabe von Anhang 16 Band IV des Abkommens angenommen: die Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz — System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (im Folgenden „CORSIA“).

(7) Der ICAO-Rat hat auf seiner 228. Tagung die Änderung 1 zu Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago angenommen, die sich aus den vom Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt vorgeschlagenen Änderungen und den Ergebnissen der regelmäßigen CORSIA-Überprüfung 2022 ergeben hat. Die daraus entstandene zweite Ausgabe von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago trat am 1. Januar 2024 in Kraft.

(8) Angesichts einiger Abweichungen zwischen dem Unionsrecht und der zweiten Ausgabe von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago, sollte ein Standpunkt der Union zur Notifizierung dieser Abweichungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago festgelegt werden.

(9) Da die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften zur Umsetzung von CORSIA in der EU verabschiedet wurden, wird im Folgenden nunmehr die Notifizierung der entsprechenden Abweichungen vorgeschlagen.

(10) Wie dem ICAO-Sekretariat mitgeteilt und von diesem anerkannt, erfolgt die Meldung der jährlichen CO_2-Emissionen für alle den Kompensationspflichten unterliegenden Staatenpaare an das ICAO-Sekretariat durch die Mitgliedstaaten unbeschadet der Berechnung der Kompensationspflichten und der Anzahl der zum Nachweis der Compliance zu löschenden CORSIA-Einheiten.

(11) Artikel 38 des Abkommens erstreckt sich auf Abweichungen von internationalen Richtlinien und Verfahren. Nach diesen Bestimmungen muss jeder ICAO-Vertragsstaat — der es für undurchführbar hält, einer solchen internationalen Richtlinie oder einem solchen internationalen Verfahren in jeder Hinsicht nachzukommen oder seine eigenen Vorschriften und Maßnahmen mit einer internationalen Richtlinie oder einem internationalen Verfahren nach ihrer Abänderung in volle Übereinstimmung zu bringen, oder der es für nötig hält, Vorschriften oder Verfahren anzunehmen, die irgendwie von denjenigen abweichen, die durch eine internationale Richtlinie festgesetzt sind — die Abweichung zwischen seiner eigenen Regelung und derjenigen, die durch die internationale Richtlinie festgelegt ist, unverzüglich der ICAO anzeigen.

(12) Mit dem Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates wurden Abweichungen zwischen der Richtlinie 2003/87/EG und der ersten Ausgabe von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago notifiziert. Diese gelten sowohl für die Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfpflichten (MRV) als auch für Kompensationspflichten und sind nach wie vor gültig.

(13) Mit der Annahme der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission[17] finden die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation für die Zwecke der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus gemäß Anhang 16 Band IV

[17] 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).

des Abkommens von Chicago angenommenen MRV-Pflichten in Bezug auf Luftverkehrsemissionen in der Union Anwendung. Die vollständige Anwendung der MRV-Pflichten gewährleistet die in Anhang 16 Band IV Kapitel 3 Nummer 3.1 des Abkommens von Chicago festgelegte Einbeziehung der Emissionen von Staatenpaaren. Folglich wird der Anstiegsfaktor auf Sektorebene nicht durch Abweichungen bei der Umsetzung von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago durch EWR-Länder beeinflusst.

(14) 2023 wurde die Richtlinie 2003/87/EG durch die Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates geändert. Eines der Ziele der Änderung bestand darin, die Implementierung von CORSIA in der Europäischen Union weiter voranzutreiben.

(15) Die Richtlinie 2003/87/EG gilt unabhängig von der Staatszugehörigkeit des Luftfahrzeugbetreibers und unterschiedslos für Flüge innerhalb und zwischen EU-Mitgliedstaaten und/oder EWR-Ländern.

(16) Nach Artikel 12 der Richtlinie 2003/87/EG erlässt die Europäische Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Methode für die Berechnung der Kompensationspflichten von Luftfahrzeugbetreibern.

(17) Am 9. Juli 2024 hat die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2024/1879 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Berechnung der Kompensationspflichten für die Zwecke von CORSIA erlassen.

(18) Nach Artikel 25a Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG erlässt die Kommission jährlich eine Liste der Staaten (ohne die EWR-Länder, die Schweiz und das Vereinigte Königreich), bei denen davon ausgegangen wird, dass sie CORSIA anwenden. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG werden die Kompensationspflichten für Betreiber mit Sitz in EU-Mitgliedstaaten für alle Flüge zwischen an CORSIA teilnehmenden Staaten berechnet, mit Ausnahme von Flügen innerhalb des EWR sowie zwischen dem EWR und der Schweiz und dem Vereinigten Königreich. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(19) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1879 müssen sich Kleinbetreiber von der Kompensationspflicht befreien (opt-out), während sie nach Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago standardmäßig davon ausgenommen sind, sich jedoch freiwillig für eine Teilnahme entscheiden können (opt-in). Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(20) Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG gelten als im Rahmen von CORSIA zulässige Einheiten die vom ICAO-Rat festgelegten Einheiten, sofern sie aus einem Staat stammen, der das Übereinkommen von Paris umsetzt und an CORSIA teilnimmt. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(21) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 müssen der Emissionsbericht und der unabhängige Prüfbericht nicht direkt von der Prüfstelle an die nationalen Behörden übermittelt werden – anders als nach Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago, der eine direkte Übermittlung vorschreibt. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(22) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 dürfen Luftfahrzeugbetreiber Ersatzdaten für höchstens 5 % aller von ihnen gemeldeten Flüge verwenden. Anhang 16 Band IV begrenzt dies auf 5 % der Flüge, für die Kompensationspflichten gelten. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(23) Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG sind zusätzlich zu den in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago genannten Flügen auch folgende Flüge von den Monitoringpflichten ausgenommen: Flüge nach Sichtflugregeln, Flüge für wissenschaftliche Forschung und Erprobung von Luftfahrzeugen sowie Flüge im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(24) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 müssen Luftfahrzeugbetreiber, für die die Verwendung von Instrumenten zur Emissionsschätzung nicht zulässig ist, Methode A oder Methode B für das Monitoring ihres Kraftstoffverbrauchs verwenden. Sie müssen für die Meldung aller Flüge, auch für solche, für die keine Kompensationspflichten gelten, dieselbe Methode anwenden. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(25) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 ist die Frist, in der ein Luftfahrzeugbetreiber im Falle einer wesentlichen Änderung ein aktualisiertes Emissionsmonitoringkonzept vorlegen kann, kürzer als in den SARP vorgesehen. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(26) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 muss jeder Luftfahrzeugbetreiber über ein eigenes gesondertes Monitoringkonzept verfügen und gesonderte Berichte vorlegen, unabhängig davon, ob es sich um ein Tochterunternehmen oder um ein Unternehmen in 100 %igem Besitz eines anderen Luftfahrzeugbetreibers handelt. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(27) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 endet die Berichterstattungsfrist für Luftfahrzeugbetreiber am 31. März jedes Jahres für die Übermittlung von Emissionsdaten aus dem vorangegangenen Kalenderjahr, während die CORSIA-SARP die Übermittlung bis zum 30. April jedes Jahres vorschreiben. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(28) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 legt der Luftfahrzeugbetreiber sein Monitoringkonzept wie folgt vor: i) spätestens vier Monate vor Aufnahme von Luftverkehrstätigkeiten, die unter Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG fallen, oder ii) umgehend nach Aufnahme dieser Tätigkeiten, spätestens aber sechs Wochen danach. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(29) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 muss der Emissionsbericht von Prüfstellen geprüft werden, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle eines der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums akkreditiert wurden, während die CORSIA-SARP keine solche Einschränkung enthalten. Diese Abweichung sollte der ICAO mitgeteilt werden.

(30) Bislang gibt es weder Gutschriften, die von Vertragsparteien der Abkommen nach Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG genehmigt wurden, noch Gutschriften, die gemäß Artikel 24a der Richtlinie 2003/87/EG für Projekte auf Unionsebene erteilt wurden. In der Praxis entsteht daraus keine Abweichung. Sobald jedoch Gutschriften aus Projekten zur Verringerung von Treibhausgasemissionen, die im Rahmen von Abkommen mit Drittländern durchgeführt oder von EU-Mitgliedstaaten verwaltet werden und nicht bereits unter die Richtlinie 2003/87/EG fallen, genehmigt bzw. erteilt werden, sollten die Mitgliedstaaten der ICAO mitteilen, dass solche Gutschriften für die Einhaltung von CORSIA verwendet werden können und damit eine Abweichung darstellen.

(31) In diesem Fall sollte die Kommission den Rat mit einem Informationsvermerk entsprechend unterrichten, während die EU-Mitgliedstaaten dies unverzüglich der ICAO notifizieren.

(32) Die EU-Mitgliedstaaten sollten die Kommission über die Abweichungen unterrichten, die sie der ICAO notifiziert haben, sobald diese übermittelt wurden, spätestens jedoch zwei Monate nach Inkrafttreten dieses Rechtsakts.

(33) Der im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretende Standpunkt sollte festgelegt werden, da gemäß Artikel 90 des Abkommens von Chicago die zweite Ausgabe von Anhang 16 Band IV mit ihrer Annahme für die Mitgliedstaaten bindend ist.

(34) Dieser Standpunkt sollte von allen Mitgliedstaaten der Union gemeinsam im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

In Bezug auf die zu Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago zu notifizierenden Abweichungen wird folgender Standpunkt vertreten: Jeder Mitgliedstaat übermittelt die in Artikel 2 genannte Erläuterung über das ICAO-System für die elektronische Übermittlung von Abweichungen wie in Artikel 3 Absätze 1 bis 15 dieses Beschlusses dargelegt.

Artikel 2

Für die nachstehenden Abweichungen muss die folgende Erläuterung gegeben werden:

„*Hinsichtlich der Kompensation bestehen zwischen der Richtlinie 2003/87/EG und den von der Kommission verabschiedeten detaillierten Vorschriften einerseits und CORSIA andererseits Abweichungen. Die diesbezüglich am [20. Dezember 2024] geltenden Vorschriften der Europäischen Union sind vor allem in der Richtlinie 2003/87/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2023/958, der Richtlinie (EU) 2023/959 und dem Beschluss Nr. 334/2023 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses festgelegt.*

Die von [Mitgliedstaat] am [Datum] gemäß dem Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates mitgeteilten Abweichungen behalten ihre Gültigkeit.“

Artikel 3

(1) Abweichung von Kapitel 3 Nummern 3.1.4 und 3.2 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „CO_2-Kompensationspflichten“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass Emissionen von Flügen von Betreibern mit Sitz in [Mitgliedstaat], innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums oder von Flügen aus dem Europäischen Wirtschaftsraum von und nach der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich gemäß der Richtlinie 2003/87/EG keinen Kompensationspflichten unterliegen. Die Emissionen aus diesen Flügen werden bei der Berechnung der Variablen OE in Nummer 3.2.1 für Betreiber, die von [Mitgliedstaat] verwaltet werden, nicht berücksichtigt.

Die Beteiligung an den regionalen Handelssystemen verpflichtet Betreiber aus [Mitgliedstaat] zur Verringerung dieser Emissionen.

Die diese Emissionen erfassenden regionalen Emissionshandelssysteme bewirken im Vergleich zu CORSIA eine größere ökologische Stringenz, da sie einen größeren Anteil der Emissionen aus Flügen zwischen EWR-Ländern und Flügen zwischen dem EWR und dem Vereinigten Königreich und der Schweiz abdecken.

Das mit der Richtlinie 2003/87/EG eingeführte Emissionshandelssystem der Europäischen Union gilt für Luftverkehrsbetreiber unabhängig von der Staatszugehörigkeit des Luftfahrtunternehmens und gewährleistet die Gleichbehandlung auf Strecken in Bezug auf die Verpflichtung zur Abgabe von EHS-Zertifikaten."

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend" sowie als „Signifikante Abweichung" gekennzeichnet werden.

(2) Abweichung von Kapitel 3 Nummer 3.4.2 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „CO_2-Kompensationspflichten":

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach Artikel 4 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1879 Luftfahrzeugbetreiber mit einer endgültigen Kompensationspflicht von weniger als 3 000 Tonnen CO_2 für den dreijährigen Erfüllungszeitraum kompensationspflichtig sind. Allerdings können diese Luftfahrzeugbetreiber bei den Behörden beantragen, von den Kompensationspflichten ausgenommen zu werden. Hier besteht eine Abweichung von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago, demzufolge ein Luftfahrzeugbetreiber, der die Bedingungen von Nummer 3.4.2 jenes Anhangs erfüllt, keine Kompensationspflichten hat, sich jedoch für eine freiwillige Kompensation dieser Emissionen entscheiden kann."

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend", jedoch nicht als „Signifikante Abweichung" gekennzeichnet werden.

(3) Abweichung von Kapitel 4 Nummer 4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Löschung von im Rahmen von CORSIA zulässigen Emissionseinheiten":

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach Artikel 11a der Richtlinie 2003/87/EG zusätzlich zu den im ICAO-Dokument mit dem Titel „CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria" enthaltenen Kriterien die folgenden Bedingungen erfüllt sein müssen, damit von [Mitgliedstaat] verwaltete Betreiber Einheiten für die Einhaltung von CORSIA geltend machen können.

a) Die Einheiten müssen aus einem Staat stammen, der zum Zeitpunkt der Nutzung Vertragspartei des Übereinkommens von Paris ist.

b) Die Einheiten müssen aus einem Staat stammen, der an der CORSIA-Kompensation teilnimmt.

Dies führt zu einer größeren ökologischen Stringenz."

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend" sowie als „Signifikante Abweichung" gekennzeichnet werden.

(4) Abweichung von Kapitel 2 Nummer 2.4.1.5 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) der jährlichen CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugbetreibern“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach Artikel 68 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 und Artikel 27 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Emissionsbericht und der entsprechende Prüfbericht den Behörden nur vom Luftfahrzeugbetreiber vorgelegt werden. Dies entspricht der Anforderung in Kapitel 2 Nummer 2.4.1.5 von Anhang 16 Band IV, wonach die Prüfstelle unabhängig davon den Behörden zusätzlich ein Exemplar des Emissionsberichts und des zugehörigen Prüfberichts vorlegen muss.“

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie B – „Andere Nachweisverfahren“, jedoch nicht als „Signifikante Abweichung“ gekennzeichnet werden.

(5) Abweichung von Kapitel 2 Nummer 2.1.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) der jährlichen CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugbetreibern“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG zusätzlich zu den Ausnahmen gemäß den Nummern 2.1.1 und 2.1.3 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago die Richtlinien und Empfehlungen nicht für folgende Flüge gelten, die im EWR starten oder dort landen:

a) Flüge, die ausschließlich nach Sichtflugregeln im Sinne des Anhangs 2 des Chicagoer Abkommens durchgeführt werden;

b) Flüge, die ausschließlich der wissenschaftlichen Forschung oder der Kontrolle, Erprobung oder Zulassung von Luftfahrzeugen oder Ausrüstung, unabhängig davon, ob es sich um Bord- oder Bodenausrüstung handelt, dienen;

c) Flüge im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008[18].“

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie C – „Nur teilweise umgesetzt“, jedoch nicht als „Signifikante Abweichung“ gekennzeichnet werden.

(6) Abweichung von Kapitel 2 Nummern 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 und 2.2.1.3.6 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) der jährlichen CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugbetreibern“:

„Nach Artikel 55 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 gelten als Kleinemittenten Luftfahrzeugbetreiber, die in drei aufeinanderfolgenden Viermonatszeiträumen weniger als 243 Flüge je Berichtszeitraum durchführen,

[18] Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

sowie Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge mit einer jährlichen Gesamtemission von weniger als 25 000 Tonnen CO_2 durchführen. [Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass Luftfahrzeugbetreiber oberhalb der Schwelle für Kleinemittenten Methode A oder Methode B als Methode für das Monitoring des Kraftstoffverbrauchs anwenden müssen."

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 Luftfahrzeugbetreiber die gewählte Methode für das Monitoring des Kraftstoffverbrauchs für alle von ihnen gemeldeten Flüge anwenden müssen, auch für internationale Flüge, die keinen Kompensationspflichten unterliegen."

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass gemäß der Richtlinie 2003/87/EG Luftfahrzeugbetreiber, die die Anforderungen der Nummern 2.1.1 und 2.1.3 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago erfüllen, nicht als neuer Marktteilnehmer gelten und keine Kleinemittenten sind, seit dem 1. Januar 2021 erstmals direkt eine Methode für das Monitoring des Kraftstoffverbrauchs anwenden müssen."

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend", jedoch nicht als „Signifikante Abweichung" gekennzeichnet werden.

(7) Abweichung von Kapitel 2 Nummer 2.5.1.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) der jährlichen CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugbetreibern":

„Nach Artikel 66 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 muss der Luftfahrzeugbetreiber Ersatzdaten für den betreffenden Zeitraum verwenden, die nach der im Monitoringkonzept festgelegten alternativen Methode berechnet werden, sofern die Datenlücken 5 % aller gemeldeten Flüge nicht überschreiten. Treten bei mehr als 5 % der jährlichen Flüge Datenlücken auf, muss der Betreiber die zuständige Behörde unterrichten und Abhilfemaßnahmen zur Verbesserung der Datenerhebung treffen."

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend", jedoch nicht als „Signifikante Abweichung" gekennzeichnet werden.

(8) Abweichung von Kapitel 2 Nummern 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 und 2.2.1.3.5 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) der jährlichen CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugbetreibern":

„*[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass, sofern ein Luftfahrzeugbetreiber den Schwellenwert für Kleinemittenten in einem bestimmten Jahr (y) überschreitet, er nach Artikel 55 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 unverzüglich ein aktualisiertes Emissionsmonitoringkonzept vorlegen muss, sofern mit der CORSIA-Behörde von [Mitgliedstaat] nichts anderes vereinbart wurde."*

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend", jedoch nicht als „Signifikante Abweichung" gekennzeichnet werden.

(9) Abweichung von Kapitel 1 Nummer 1.2.6 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Verwaltung“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach Artikel 51 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 jeder Luftfahrzeugbetreiber über ein eigenes Monitoringkonzept verfügen und gesondert Bericht erstatten muss, selbst wenn es sich um ein 100 %iges Tochterunternehmen eines anderen Luftfahrzeugbetreibers handelt, wie in Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago festgelegt.“

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“, jedoch nicht als „signifikante Abweichung“ gekennzeichnet werden.

(10) Abweichung von Kapitel 1 Nummer 1.5 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Verwaltung“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach Artikel 68 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 für Luftfahrzeugbetreiber für die Übermittlung des Berichts über die Emissionen des vorangegangenen Kalenderjahres eine Meldefrist bis zum 31. März gilt und nicht bis zum 30. April jedes Jahres wie gemäß Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago.“

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“, jedoch nicht als „Signifikante Abweichung“ gekennzeichnet werden.

(11) Abweichung von Kapitel 2 Nummern 2.2.2.1., 2.2.2.2 und 2.2.2.3 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) der jährlichen CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugbetreibern“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert ICAO, dass nach Artikel 52 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 die Luftfahrzeugbetreiber ihr Monitoringkonzept spätestens vier Monate vor Aufnahme der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG oder umgehend nach Aufnahme der Luftverkehrstätigkeiten, spätestens aber sechs Wochen danach vorlegen müssen. Dieser Zeitplan weicht von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago ab, demzufolge neue Marktteilnehmer innerhalb von drei Monaten, nachdem sie in den Anwendungsbereich des Abkommens fallen, Emissionsmonitoringkonzepte vorlegen müssen. Darüber hinaus müssen Luftfahrzeugbetreiber, die zum ersten Mal in den Anwendungsbereich fallen (ohne als neue Marktteilnehmer zu gelten) ihre Konzepte innerhalb von drei Monaten vorlegen.“

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“, jedoch nicht als „Signifikante Abweichung“ gekennzeichnet werden.

(12) Abweichung von Kapitel 2 Nummer 2.4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) der jährlichen CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugbetreibern“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 und zusätzlich zu den Bedingungen in Nummer 2.4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago der Emissionsbericht von gemäß jener Verordnung akkreditierten Prüfstellen, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle eines der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums akkreditiert wurden, geprüft werden muss.“

Diese Abweichung muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie A – „Strenger als die ICAO-Richtlinie oder Empfehlung (SARP) oder darüber hinausgehend“, jedoch nicht als „Signifikante Abweichung“ gekennzeichnet werden.

(13) Abweichung von Kapitel 4 Nummer 4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Löschung von im Rahmen von CORSIA zulässigen Emissionseinheiten“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach Artikel 11a der Richtlinie 2003/87/EG und zusätzlich zu den vom ICAO-Rat genehmigten Einheiten und im Einklang mit [dritte Abweichung bei den Kriterien für zusätzliche Einheiten] die folgenden Einheiten von in [Mitgliedstaat] registrierten Betreibern zur Erfüllung ihrer CORSIA-Pflichten genutzt werden können:

Gutschriften, die nach Artikel 24a der Richtlinie 2003/87/EG für Projekte auf Unionsebene erteilt wurden. Dabei handelt es sich um Gutschriften, die für von EU-Mitgliedstaaten verwaltete Projekte vergeben werden, mit denen nicht unter das EU-EHS fallende Treibhausgasemissionen verringert werden. Sie dürfen nicht zu einer doppelten Geltendmachung oder Behinderung der Durchführung anderer strategischer Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen führen, die nicht unter die Richtlinie 2003/87/EG fallen.“

Diese Abweichung muss notifiziert werden, wenn die Bedingungen von Artikel 24a der Richtlinie 2003/87/EG erfüllt sind und diese Gutschriften erteilt werden. Diese Abweichung, sofern notifiziert, muss im EFOD-System als Abweichung der Kategorie B – „Andere Nachweisverfahren“, jedoch nicht als „Signifikante Abweichung“ gekennzeichnet werden.

(14) Abweichung von Kapitel 4 Nummer 4.2.1 von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr (CORSIA), „Löschung von im Rahmen von CORSIA zulässigen Emissionseinheiten“:

„[Mitgliedstaat] notifiziert der ICAO, dass nach Artikel 11a der Richtlinie 2003/87/EG und zusätzlich zu den vom ICAO-Rat genehmigten Einheiten und im Einklang mit [dritte Abweichung bei den Kriterien für zusätzliche Einheiten] die folgenden Einheiten von in [Mitgliedstaat] registrierten Betreibern zur Erfüllung ihrer CORSIA-Pflichten genutzt werden können:

Gutschriften, die von Vertragsparteien der Abkommen nach Artikel 11a Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG genehmigt wurden. Dabei handelt es sich um Gutschriften, die im Zusammenhang mit bilateral mit Drittländern geschlossenen Abkommen [das Abkommen angeben] genehmigt werden.“

Diese Abweichung muss mitgeteilt werden, wenn die Bedingungen von Artikel 11a Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG erfüllt sind und diese Gutschriften erteilt werden. Diese Abweichung, sofern notifiziert, muss im EFOD-System als

Abweichung der Kategorie B – „Andere Nachweisverfahren“, jedoch nicht als „Signifikante Abweichung“ gekennzeichnet werden.

(15) Mit Ausnahme der Absätze 13 und 14 notifiziert jeder Mitgliedstaat die Abweichungen in diesem Artikel spätestens zwei Monate nach Inkrafttreten dieses Beschlusses und teilt dies der Kommission mit. Die Kommission unterrichtet den Rat mit einem Informationsvermerk entsprechend, sobald die Bedingungen der Absätze 13 und 14 erfüllt sind. Die EU-Mitgliedstaaten unterrichten anschließend unverzüglich die ICAO.

Artikel 4

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

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin