EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Dieser Vorschlag beinhaltet Änderungen der Rechtsvorschriften für das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) in Bezug auf dessen Anwendung auf die Luftfahrt, mit denen Folgendes gewährleistet werden soll:

1. Die Luftfahrt trägt im Einklang mit dem europäischen Grünen Deal zum Emissionsminderungsziel für 2030 bei.
2. Das EU-EHS wird im Hinblick auf das ICAO-System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt in geeigneter Weise geändert.
3. Die Zuteilung von Emissionszertifikaten für die Luftfahrt wird dahingehend geändert, dass der Versteigerungsanteil erhöht wird.

Angesichts der Tatsache, dass alle Sektoren einen Beitrag zu den Klimaschutzbemühungen der EU leisten müssen und ein gerechter Übergang unerlässlich ist, soll das EU-EHS mit Blick auf das erhöhte Klimaziel der Union so überarbeitet werden, dass die Luftverkehrsemissionen in kosteneffizienter und kohärenter Weise berücksichtigt werden.

Der von der Kommission im Dezember 2019 verabschiedete europäische Grüne Deal[1] sowie das Klimagesetz[2] und der Klimazielplan[3] sind darauf ausgerichtet, dass die Union ihre im Rahmen des Übereinkommens von Paris gemachten klimapolitischen Zusagen entsprechend ihrem Ziel, bis 2050 in der EU für die gesamte Wirtschaft Klimaneutralität zu erreichen, noch verschärft. So erhöht die EU ihre Verpflichtung, bis 2030 ihre gesamtwirtschaftlichen CO_2-Emissionen zu senken, von bisher mindestens 40 % auf mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990, ohne internationale Gutschriften zu nutzen. Damit dieses ehrgeizigere Klimaziel erreicht werden kann, müssen alle Sektoren, auch die Luftfahrt, einen angemessenen Beitrag zu den Bemühungen leisten, die zur Verringerung der Emissionen innerhalb der EU notwendig sind.

Mit dem europäischen Grünen Deal soll die Union zu einer noch faireren und noch wohlhabenderen Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden, in der spätestens 2050 keine Nettotreibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Das Ziel der Klimaneutralität wurde vom Europäischen Rat und vom Parlament gebilligt und ist in dem politisch vereinbarten Europäischen Klimagesetz rechtsverbindlich festgelegt. Außerdem soll der europäische Grüne Deal dazu beitragen, das Naturkapital der EU zu schützen, zu bewahren und zu verbessern und die Gesundheit und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen zu schützen. Gleichzeitig muss dieser Übergang gerecht und inklusiv sein.

---

1 COM(2019) 640 endgültig.

2 Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

3 COM(2020) 562 endgültig.

In der Mitteilung zum Klimazielplan 2030 wird nicht nur auf das Ziel der EU verwiesen, bis 2030 die Treibhausgasemissionen der gesamten EU-Wirtschaft um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 zu senken, sondern auch betont, dass „*die EU im Einklang mit ihrer internationalen Verpflichtung zu gesamtwirtschaftlichen Maßnahmen im Rahmen des Übereinkommens von Paris zumindest die Emissionen des Luftverkehrs innerhalb der EU weiterhin im Rahmen des EU-EHS regulieren*“ sollte. In seinen Schlussfolgerungen vom Dezember 2020 forderte der Europäische Rat die Kommission auf, „*zu beurteilen, wie alle Wirtschaftszweige am besten zu dem Ziel für 2030 beitragen können, und die erforderlichen Vorschläge zusammen mit einer gründlichen Untersuchung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf Ebene der Mitgliedstaaten vorzulegen*“[4].

2-3 % der weltweiten CO_2-Emissionen entfallen auf die Luftfahrt, deren Emissionen sowohl unionsweit als auch global seit 1990 deutlich gestiegen sind. Auf EU-Ebene entfallen 3,7 % der CO_2-Emissionen der gesamten Wirtschaft bzw. 15,7 % der CO_2-Emissionen des Verkehrs (Stand 2018[49]) auf die Luftfahrt. 2018 betrug der Anteil der EU an den globalen CO_2-Emissionen der Luftfahrt 15 %[5]. Zudem wird davon ausgegangen, dass die nicht auf die CO_2-Emissionen zurückzuführenden Klimafolgen der Luftfahrt insgesamt mindestens genauso ernst zu nehmen sind wie die CO_2-Emissionen für sich genommen[6].

Trotz des jüngsten Rückgangs des Verkehrsaufkommens infolge der COVID-19-Pandemie werden die Auswirkungen der Luftfahrt auf das Klima angesichts des über dem Durchschnitt anderer Wirtschaftszweige liegenden bisherigen Wachstums des Sektors voraussichtlich weiter zunehmen. Vor Ausbruch der COVID-19-Pandemie war Eurocontrol von einem Anstieg der Luftverkehrsemissionen in Europa bis 2040 von 53 % im Vergleich zu 2017[53] ausgegangen. Die ICAO hatte noch vor der COVID-19-Krise geschätzt, dass bis 2040 die Emissionen aus der internationalen Luftfahrt um bis zu 150 % im Vergleich zu 2020[54] ansteigen könnten.

Zur Reduzierung der CO_2-Emissionen aus der Luftfahrt in Europa ist das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) ein zentrales Instrument. In der öffentlichen Konsultation zur Aktualisierung der luftfahrtrelevanten Vorschriften des Emissionshandelssystems gaben 91 % der Befragten an, dass die Luftfahrt einen größeren Beitrag zu den Klimaschutzmaßnahmen leisten sollte. 88 % der Befragten waren der Auffassung, dass marktbasierte Maßnahmen wirksam sein können, um die Luftverkehrsemissionen im Einklang mit den Klimazielen zu bekämpfen. Mit Hilfe des EU-EHS konnte im Luftfahrtsektor zwischen 2013 und 2020 eine Nettoeinsparung von schätzungsweise 193,4 Mio. Tonnen CO_2 durch die Förderung von Emissionsreduktionen in anderen Sektoren[39] erzielt werden. Darin besteht der Beitrag des Luftfahrtsektors zum Klimaziel der EU für 2020, der bis zum Jahr 2030 fortgeführt werden soll.

Angesichts der derzeitigen und der prognostizierten Emissionen aus dem Luftfahrtsektor und vor dem Hintergrund der ehrgeizigeren Klimaziele der EU für 2030 gilt es, den Klimaschutzbeitrag – auch als Voraussetzung für die Erreichung der Klimaneutralität der EU bis 2050 – deutlich zu erhöhen. Auch im Umweltbericht über den europäischen

---

4 https://www.consilium.europa.eu/media/47346/1011-12-20-euco-conclusions-de.pdf

5 7,5 % entfielen auf den Luftverkehr innerhalb des EWR und weitere 7,5 % auf in Drittländer abgehende Flüge. Abgehende Flüge fallen unter den im Rahmen des Übereinkommens von Paris national festgelegten Beitrag (NDC) der EU und unter die Initiative „Destination 2050“ der Luftfahrtbranche.

6 In dem Bericht COM(2020) 777 werden diese Auswirkungen quantifiziert, während in dem Bericht COM(2020) 747 und den dazugehörigen Dokumenten diese Auswirkungen im Einzelnen analysiert werden.

Luftfahrtsektor von 2019 (European Aviation Environment Report) wurde auf diese Notwendigkeit hingewiesen.

Die Kommission hat eine Reihe von Folgenabschätzungen erstellt, um die geplante Überarbeitung der wichtigsten Rechtsinstrumente für das „Fit-für-55"-Paket zu untermauern. In der Folgenabschätzung zur Überarbeitung der EU-EHS-Vorschriften für die Luftfahrt wurden verschiedene Optionen im Hinblick darauf analysiert, wie sie wirksam und effizient im Rahmen des Gesamtpakets zur Verwirklichung des aktualisierten Ziels beitragen könnten. Daher muss die Überarbeitung der Luftfahrtvorschriften im Zusammenhang mit der Überarbeitung des EU-EHS für ortsfeste Anlagen und dessen Ausweitung auf andere Sektoren behandelt werden. Elemente des EHS, bei denen der Zusammenhang zwischen den Überarbeitungen besonders ins Auge fällt, sind die Bestimmungen über die Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate und die Anwendung des entsprechenden linearen Kürzungsfaktors sowie die Bestimmungen über die Marktstabilitätsreserve. Die Festlegungen zum Geltungsbereich von EU-EHS und CORSIA werden sich auf die Höhe der Emissionsreduktionen im EHS-Sektor und die Nachfrage nach EU-Zertifikaten auswirken. Die Festlegungen zum Versteigerungsanteil der Luftverkehrszertifikate werden die Höhe der für die Bekämpfung des Klimawandels zur Verfügung stehenden Einnahmen aus den Versteigerungen sowie Verteilungselemente beeinflussen.

Damit die Luftfahrt einen Beitrag zu den Zielen des Übereinkommens von Paris leisten kann, sollten auch umfassendere globale Maßnahmen ergriffen werden. Die EU unterstützt das ICAO-System CORSIA und arbeitet gemeinsam mit anderen an einer angemessenen Beteiligung und Umsetzung. Bei der Überarbeitung des EU-EHS für die Luftfahrt sollte sichergestellt werden, dass CORSIA in geeigneter Weise durch das EU-EHS umgesetzt wird und Luftfahrtunternehmen gleich behandelt werden. Gleichzeitig muss jede Änderung der EU-EHS-Richtlinie im Einklang stehen mit dem Bestreben der EU, bis 2050 klimaneutral zu werden, mit der gesamtwirtschaftlichen Verpflichtung der Union zur Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 und mit dem Ziel, die Umweltintegrität zu wahren und die Wirksamkeit der Klimaschutzmaßnahmen der Union zu gewährleisten.

Seit 2012 ist dem Luftfahrtsektor eine große Menge von Zertifikaten kostenlos zugeteilt worden. In der Mitteilung zu einem europäischen Grünen Deal[70] wurde bereits ein Vorschlag zur Reduzierung der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten an Luftfahrtunternehmen angekündigt, was in der Mitteilung „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030" nochmals bekräftigt wird. Da die kostenlose Zuteilung eine Ausnahme vom Verursacherprinzip darstellt, wird im EU-EHS auf die Versteigerung als Standardmethode zurückgegriffen. Dem liegt die Analyse zugrunde, dass nur ein geringes Risiko der Verlagerung von CO_2-Emissionen und eine sehr begrenzte Auswirkung auf die Verbraucherpreise besteht, wenn mehr Luftverkehrszertifikate versteigert werden.

Die wichtigsten rechtlichen Änderungen sind:

1. Konsolidierung der Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate in der derzeitigen Höhe und Anwendung des linearen Kürzungsfaktors nach Artikel 9 der EHS-Richtlinie,
2. Erhöhung des Versteigerungsanteils von Luftverkehrszertifikaten,
3. Fortsetzung der innereuropäischen Anwendung des EU-EHS bei gleichzeitiger Anwendung von CORSIA in geeigneter Weise auf außereuropäische Flüge sowie
4. Sicherstellung, dass Luftfahrtunternehmen auf denselben Strecken hinsichtlich ihrer wirtschaftlich ins Gewicht fallenden Verpflichtungen gleich behandelt werden.

Parallel zu diesen Änderungen der EU-EHS-Richtlinie wird ein gesonderter Vorschlag für die Mitteilung der Mitgliedstaaten an die Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der EU vorgelegt, mit dem die CORSIA-Kompensation für das Jahr 2021 auf null festgesetzt wird. Der gesonderte Vorschlag bezieht sich auf Aspekte im Zusammenhang mit CORSIA, die bis November 2022 umgesetzt sein sollten, damit bis zu diesem Zeitpunkt eine Kompensation zusätzlicher Emissionen von null mitgeteilt werden kann.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Das „Fit für 55"-Paket ist ein umfassender Schritt zur Überarbeitung des einschlägigen Unionsrechts, um es auf die Höhe der ehrgeizigeren Klimapolitik der EU zu bringen. Alle Initiativen in dem Paket sind eng miteinander verknüpft, und bei jeder einzelnen kommt es auf die Ausgestaltung der anderen an.

Auch wenn das politische Mandat zur Stärkung des EU-EHS für die Luftfahrt eindeutig ist, erfolgt die Prüfung unter gebührender Berücksichtigung der Dimension und der Auswirkungen des EHS in Verbindung mit anderen verwandten und einschlägigen Initiativen wie der Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie und der Erneuerbare-Energien-Richtlinie sowie der Initiative „ReFuelEU", die getrennt bewertet werden.

Wie im europäischen Grünen Deal dargelegt, erfordert die Verringerung der Auswirkungen der Luftfahrt auf den Klimawandel eine Kombination politischer Instrumente, da es zur Dekarbonisierung des Sektors keine Einzellösung gibt. Die Überarbeitung des EU-EHS für die Luftfahrt ist daher Teil des sogenannten „Maßnahmenkorbs", der marktbasierte Maßnahmen wie das EU-EHS und CORSIA, die Förderung der Produktion und Verbreitung nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF), Verbesserungen der Flugzeugtechnologie und flugbetriebliche Verbesserungen, z. B. durch die Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum, umfasst.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Wie von der Kommission in ihrer Mitteilung über den europäischen Grünen Deal dargelegt, müssen alle Maßnahmen und Strategien der EU mit den Vorschlägen des „Fit für 55"-Pakets im Einklang stehen, damit die EU das erhöhte Ziel für 2030 erreichen und ein gerechter Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 gelingen kann.

So steht diese Initiative in engem Zusammenhang mit vielen anderen Politikbereichen wie beispielsweise der Außenpolitik der Union, in deren Rahmen EU-Partnerländer aufgefordert werden, ebenfalls CORSIA umzusetzen und dazu beizutragen, dass Luftfahrtunternehmen ihren Flugbetrieb unter gleichberechtigten Voraussetzungen durchführen können. Die Kommission kündigte an, sie werde die Art und Weise, wie ihre Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung und deren unterstützende Instrumente die Themen Nachhaltigkeit und Innovation behandeln, so verbessern, dass alle EU-Initiativen mit dem grünen Gebot „Verursache keine Schäden" vereinbar sind. Diese Initiative steht auch im Einklang mit der Forschungs- und Innovationspolitik der EU und wird die Synergien zwischen den Einführungsprogrammen der EU, insbesondere dem Innovationsfonds und den EU-Rahmenprogrammen für Forschung und Innovation, stärken, indem Anreize für den Markthochlauf und den Einsatz innovativer Lösungen mit geringem CO_2-Ausstoß geschaffen werden.

In der Folgenabschätzung zum Klimazielplan 2030 wurde sorgfältig geprüft, ob der Emissionshandel als eines der Instrumente zur Verringerung der Treibhausgasemissionen auf EU-Ebene gestärkt und ausgeweitet werden könnte.

Die Vereinbarkeit mit anderen Politikbereichen der Union wird auch dadurch gewährleistet, dass die Folgenabschätzungen für das EU-EHS mit den Bewertungen für die bis 2030 noch verbleibenden Jahre des Rechtsrahmens für die Bereiche Klima-, Energie- und Verkehrspolitik sowie mit anderen Maßnahmen, die als Teil des Maßnahmenkorbs zur Bekämpfung der Treibhausgasemissionen aus der Luftfahrt vorgelegt werden, kohärent sind.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die EU-EHS-Richtlinie 2003/87/EG sowie alle nachfolgenden Änderungsrechtsakte und sonstigen Rechtsvorschriften zur Regulierung von Treibhausgasemissionen ist Artikel 192 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Dieser Artikel sollte die Rechtsgrundlage für neue Rechtsvorschriften zur Bewältigung der Klimafolgen der Luftfahrt bleiben, da das Hauptziel der Maßnahme der Schutz der Umwelt durch die Verringerung der Treibhausgasemissionen ist.

• Subsidiarität

Die EU-EHS-Richtlinie ist ein bestehendes politisches Instrument der EU. Nach dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 AEUV können die Ziele des Vorschlags zur Änderung dieses Instruments nur im Wege von EU-Rechtsvorschriften erreicht werden.

Es bedarf eines EU-Rechtakts, der die Mitgliedstaaten verpflichtet, CORSIA in geeigneter Weise auf Flüge anzuwenden, die in den geografischen Geltungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG Anhang I fallen, d. h. auf Flüge von Flugplätzen im EWR nach anderen Flugplätzen im EWR oder nach Drittländern sowie auf Flüge aus Drittländern nach Flugplätzen im EWR.

Wegen der grenzüberschreitenden Wirkungen des Klimawandels und der Tatsache, dass die Luftfahrt überwiegend transnational ist, ist es effizienter, auf EU-Ebene und, soweit möglich, auf globaler Ebene zu handeln, als wenn jeder Mitgliedstaat für sich tätig wird. Mit Maßnahmen auf EU-Ebene lassen sich die unionsweiten und internationalen Klimaziele der EU am wirksamsten erreichen und die harmonisierte und angemessene Umsetzung von CORSIA in Bezug auf die EU gewährleisten.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele – Verwirklichung des EU-Ziels, die Treibhausgasemissionen von 2021 bis 2030 kosteneffizient zu senken, und gleichzeitig Fairness, Umweltintegrität, das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts und die Umsetzung von CORSIA zu gewährleisten – zu erreichen.

Der Europäische Rat hat eine Verringerung der gesamtwirtschaftlichen Treibhausgasemissionen innerhalb der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 gebilligt. Der vorliegende Vorschlag deckt einen Großteil dieser Treibhausgasemissionen ab und stellt eine Überarbeitung der Richtlinie im Hinblick auf dieses Ziel dar.

• Wahl des Instruments

Die Ziele des vorliegenden Vorschlags lassen sich am besten durch eine Änderungsrichtlinie erreichen. Sie ist das am besten geeignete Rechtsinstrument für Änderungen an der bestehenden EU-EHS-Richtlinie (Richtlinie 2003/87/EG). Eine Richtlinie verpflichtet die

Mitgliedstaaten, die Ziele zu erreichen und die Maßnahmen in ihr Sach- und Verfahrensrecht umzusetzen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die nationalen Umsetzungsvorschriften Innovationen nicht behindern und technologieneutral sind.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Nach Artikel 28b Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht zu CORSIA vorlegen, in dem sie die Zielvorgaben und die Umweltintegrität insgesamt dieses Instruments überprüft, darunter auch dessen allgemeine Zielsetzung im Verhältnis zu den Zielen des Übereinkommens von Paris, den Umfang der Beteiligung, die Durchsetzbarkeit des Instruments, dessen 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. Vor diesem Hintergrund sollte ein Vorschlag vorgelegt werden, mit dem das Unionsrecht im Hinblick auf die Umsetzung von CORSIA in geeigneter Weise geändert wird.

Darüber hinaus sollte die Kommission nach Artikel 28b Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG in ihrem Bericht prüfen, ob die nach Artikel 28c Absatz 2 angenommenen Bestimmungen überarbeitet werden müssen. Nach Artikel 28b Absatz 3 der EU-EHS-Richtlinie fügt die Kommission dem Bericht gegebenenfalls Vorschläge bei, „*die im Einklang mit der Verpflichtung der Union zur gesamtwirtschaftlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 die Änderung, Streichung, Erweiterung oder Ersetzung der Ausnahmen gemäß Artikel 28a vorsehen* [die den Anwendungsbereich des EU-EHS von 2017-2023 auf Flüge innerhalb des EWR beschränken], *damit die Umweltwirksamkeit und Effektivität der Klimaschutzmaßnahmen der Union gewahrt werden.*“

Der Bericht ist Teil der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag und stützt sich auf eine Studie zur Bewertung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO (CORSIA) gemäß Artikel 28b sowie auf die Prüfung der Kostenweitergabe nach Artikel 3d der EU-EHS-Richtlinie[7].

Nach Artikel 3d Absatz 2 der EU-EHS-Richtlinie erstellt die Kommission „*eine Studie über die Möglichkeit des Luftverkehrssektors zur Weitergabe der CO_2-Kosten an seine Kunden im Zusammenhang mit dem EU-EHS und dem von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (...) entwickelten globalen marktbasierten Mechanismus*“, in der bewertet wird, inwieweit dies „*im Vergleich zur Industrie und zum Energiesektor*“ möglich ist, und die „*dabei das Ziel verfolgt, im Anschluss an die Überprüfung gemäß Artikel 28b Absatz 2 einen Vorschlag zur Erhöhung des Prozentsatzes der zu versteigernden Zertifikate vorzulegen*“.

Die Studie ist Teil der Folgenabschätzung zur Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems in Bezug auf die Luftfahrt und stützt sich auf den Bericht zur Bewertung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO (CORSIA) gemäß Artikel 28b sowie auf die Prüfung der Kostenweitergabe nach Artikel 3d der EU-EHS-Richtlinie.

[7] SWD (2021) 603 final.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Interessenträger wurden zwischen dem 3. Juli 2020 und dem 28. August 2020 zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase konsultiert. Antworten gingen von insgesamt 54 Stellen ein. Die EU-Mitgliedstaaten sprachen sich für eine Koexistenz von EU-EHS und CORSIA aus. Nicht-EU-Länder äußerten Bedenken hinsichtlich der Überschneidung zwischen dem EU-EHS und CORSIA, der teilweisen Umsetzung von CORSIA, der Behandlung von Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen und der Exklusivität von CORSIA. Was die Optionen für die CORSIA-Implementierung betrifft, so befürwortete die überwiegende Mehrheit der NRO den vollumfänglichen Geltungsbereich des EU-EHS oder Optionen, bei denen der bisherige Geltungsbereich mindestens beibehalten wird, oder Hybridoptionen. Zudem sprachen sie sich für eine sofortige vollständige Versteigerung aus.

Die meisten Wirtschaftsverbände und Unternehmen gaben der Option „NUR CORSIA“ den Vorzug. Bei der Versteigerung befürworteten die meisten Wirtschaftsverbände und Unternehmen den Status quo oder eine langsame Kürzung sowie die Verwendung der Einnahmen für die Luftfahrtbranche. EU-Bürgerinnen und -Bürger sprachen sich in ihren Antworten für ehrgeizigere Klimaziele des Sektors aus.

Auf die öffentliche Konsultation der Interessenträger, die vom 1. Oktober 2020 bis zum 14. Januar 2021 stattfand, gingen insgesamt 81 Antworten ein. In der öffentlichen Konsultation gaben 91 % der Befragten an, dass der Luftfahrtsektor einen größeren Beitrag zu den Klimaschutzmaßnahmen leisten sollte. 88 % der Befragten glauben, dass marktbasierte Maßnahmen wirksam zur Verringerung der Emissionen aus der Luftfahrt nach Maßgabe der Klimaziele beitragen können. 82 % der der Konsultationsteilnehmer stimmten der Aussage zu, dass marktbasierte Maßnahmen mit anderen Strategien wie Förderung innovativer Luftfahrttechnologien, Verbesserungen des Flugverkehrsmanagements, Besteuerung sowie Produktion und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe kombiniert werden sollten.

Bei den Optionen für die Umsetzung von CORSIA liefen die Meinungen zwischen und innerhalb von Interessengruppen auseinander. Wirtschaftsverbände bevorzugten die Optionen „NUR CORSIA“ und „MIX“ mit jeweils 33 % der Antworten. Am wenigstens Zustimmung fanden die Optionen mit einem vollumfänglichen rechtlichen Geltungsbereich des EHS und die Optionsvariante „MIX BIS“ mit jeweils 33 % der Antworten. „NUR CORSIA“ wurde von Behörden zu 30 % bevorzugt und – ebenfalls von Behörden – zu 40 % als die am wenigsten bevorzugte Option betrachtet. NRO bevorzugten zu 89 % den vollumfänglichen rechtlichen Geltungsbereich des EU-EHS, während „NUR CORSIA“ mit 44 % der Antworten die am wenigsten bevorzugte Option der NRO war.

Die meisten Interessenträger bevorzugten hinsichtlich der Erhöhung des Versteigerungsanteils von Luftverkehrszertifikaten eine unverzügliche stufenweise Einstellung, während sie die Beibehaltung des Status quo am wenigsten präferierten. Die Ansichten der Befragten waren sehr geteilt, was die Optionen zur Erhöhung des Versteigerungsanteils angeht. 53 % der Wirtschaftsverbände bevorzugten den Status quo und erklärten, dass die unverzügliche stufenweise Einstellung die am wenigsten bevorzugte Option sei (74 %). 56 % der NRO sprachen sich für eine unverzügliche stufenweise Einstellung aus, und 63 % gaben den Status quo als ihre am wenigsten bevorzugte Option an. 60 % der Behörden sprachen sich für eine langsame stufenweise Einstellung der kostenlosen Zuteilung aus.

Die überwiegende Mehrheit der Interessenträger war der Ansicht, dass eine Erhöhung des Versteigerungsanteils die Flugkosten erhöhen könnte, doch stimmte auch eine Mehrheit der Aussage zu, dass diese Maßnahme zur Eindämmung des Klimawandels beitragen würde.

- **Folgenabschätzung**

In der Folgenabschätzung wurden die verschiedenen Optionen für eine Überarbeitung des EU-EHS im Hinblick auf einen wirksamen und effizienten Beitrag der Luftfahrt zum erhöhten Ziel im Rahmen eines derart erweiterten Maßnahmenpakets „Fit für 55“ analysiert. Dabei wurden verschiedene Optionen für die CORSIA-Implementierung im Rahmen des EU-EHS und für die Erhöhung des Versteigerungsanteils untersucht.

Die Optionen für die CORSIA-Implementierung unterscheiden sich in dem Umfang, in dem der bestehende EU-EHS-Geltungsbereich beibehalten, verringert oder erweitert wird. Der Vergleich der Optionen zeigt, dass die EHS-Preisanreize zwar bei Weitem bedeutsamer sind als der Preis der zulässigen CORSIA-Kompensationseinheiten, dass jedoch bei allen politischen Optionen die globalen Umweltauswirkungen aufgrund des begrenzten geografischen Geltungsbereichs des EU-EHS insgesamt gering sind. Zwischen den Optionen bestehen jedoch erhebliche Unterschiede in Bezug auf den Beitrag zum Emissionsminderungsziel der EU. Auch gibt es erhebliche Unterschiede in Bezug auf die Einnahmen, die sich aus den verschiedenen Kombinationen politischer Optionen ergeben, da CORSIA so konzipiert ist, dass keine öffentlichen Einnahmen von den Luftfahrtunternehmen generiert werden. Die bevorzugte Option ist die Beibehaltung des derzeitigen Geltungsbereichs des EU-EHS (EWR-interne Flüge, einschließlich abgehender Flüge in die Schweiz und in das Vereinigte Königreich) und die Einführung geeigneter CORSIA-bezogener Bestimmungen für Flüge, die derzeit nicht unter das EU-EHS fallen (Flüge nach/aus Drittländern und Flüge von in der EU ansässigen Luftfahrtunternehmen zwischen zwei Drittländern).

Die Optionen, die eine Erhöhung des Versteigerungsanteils bei der Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten vorsehen, unterscheiden sich darin, wie schnell der Anteil erhöht wird. Der Vergleich der analysierten Optionen zeigt, dass es gute Gründe gibt, ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der überarbeiteten Rechtsvorschriften zu einer vollständigen Versteigerung überzugehen. Die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten erfolgte zwar vor allem dann, wenn es darum ging, möglichen nachteiligen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit und einer Verlagerung von CO_2-Emissionen entgegenzuwirken, doch stellt sie eine Ausnahme vom Verursacherprinzip dar. Der Analyse zufolge ist bei einer Erhöhung des Versteigerungsanteils das Risiko einer Verlagerung von CO_2-Emissionen gering. Die Umstellung auf eine vollständige Versteigerung bedeutet, dass die Emissionsobergrenze („Cap“) für die Luftfahrt auf dem derzeitigen Niveau stabilisiert wird, da die Versteigerung derzeit einen festen Prozentsatz der kostenlosen Zuteilungen ausmacht. Damit würde das derzeitige Maß an Umweltintegrität bei der Emissionsobergrenze für die Luftfahrt aufrechterhalten. Allerdings würde für die Emissionsobergrenze ein linearer Kürzungsfaktor gelten, wie er bereits von den beiden Gesetzgebern gefordert wird und bereits für alle anderen Betreiber im EU-EHS gilt. Die Abschaffung der kostenlosen Zuteilung im EU-EHS würde dessen Umweltintegrität stärken. Die bevorzugte Option ist die Erhöhung des Versteigerungsanteils ab dem Inkrafttreten der Änderung.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden. Nach dem Grundsatz einer nachhaltigen Entwicklung gemäß Artikel 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union trägt er insbesondere zum Ziel eines hohen Umweltschutzniveaus bei.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Im Rahmen des bestehenden EHS fließt der Großteil der Versteigerungseinnahmen den Mitgliedstaaten zu, so dass sich positive Auswirkungen für die nationalen Haushalte ergeben. Anpassungen des EU-Haushaltsrahmens werden von der Kommission als Teil des anstehenden Eigenmittelpakets, das auch einen Vorschlag zur Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens umfasst, vorgelegt.

Im Hinblick auf den bestehenden Geltungsbereich des EU-EHS ergeben sich keine zusätzlichen administrativen Auswirkungen auf die nationalen Verwaltungen. Die Auswirkungen der CORSIA-Implementierung dürften sich durch die Nutzung derselben Infrastrukturen in Grenzen halten.

Die Entscheidungen in Bezug auf IT-Entwicklung und -Auftragsvergabe werden vor der Genehmigung einer Prüfung durch den Informationstechnik- und Cybersicherheitsbeirat der Europäischen Kommission unterzogen.

5. WEITERE ANGABEN

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 3c Absätze 1 bis 3 werden geändert, um die Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate auf dem Niveau der Zuteilung bzw. Versteigerung für Flüge innerhalb des EWR und von EWR-Flugplätzen in die Schweiz und das Vereinigte Königreich abgehende Flüge zu konsolidieren. Die Zuteilung für das Jahr 2024 erfolgt auf der Grundlage der Gesamtzuteilung an aktive Luftfahrzeugbetreiber im Jahr 2023, abzüglich des linearen Kürzungsfaktors gemäß der EHS-Richtlinie. Die Zuteilung erhöht sich um die Anzahl der Zertifikate, die zugeteilt worden wären, wenn Strecken zwischen Gebieten in äußerster Randlage und anderen Staaten als dem Mitgliedstaat, in dem sich das Gebiet in äußerster Randlage befindet, im Jahr 2023 vom EHS erfasst worden wären. Die Ausnahme vom EU-EHS für diese Strecken ist bis zum 31. Dezember 2023 befristet. Die erhöhte Emissionsobergrenze wird um den linearen Kürzungsfaktor gemäß der EHS-Richtlinie gekürzt.

Für Emissionen von Flügen zwischen einem Flugplatz in einem Gebiet in äußerster Randlage eines Mitgliedstaats und einem Flugplatz in demselben Mitgliedstaat wird eine befristete Ausnahme vom EU-EHS vorgeschlagen.

Artikel 3d Absatz 1 wird ersetzt, damit die Erhöhung der Versteigerungsanteile von Luftverkehrszertifikaten ab dem Jahr nach Inkrafttreten der Änderung in Kraft gesetzt wird. Mit der Änderung wird ein Übergangszeitraum bis zur vollständigen Versteigerung ab 2027 festgelegt.

Artikel 3d Absatz 2 wird gestrichen, da er überholt ist.

Artikel 3d Absatz 3 Satz 1 wird geändert, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass zur Festlegung der Modalitäten für die Übertragung eines Teils der Einkünfte auf den Unionshaushalt in Ergänzung dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte mit den genauen Regelungen für die Versteigerung von Luftverkehrszertifikaten durch die Mitgliedstaaten erlassen werden müssen.

Artikel 3d Absatz 4 wird ersetzt, um die Empfehlung zu unterstreichen, dass die Mitgliedstaaten die Einkünfte aus den EHS-Versteigerungen zur Bekämpfung des

Klimawandels verwenden und einen Teil dieser Einkünfte gemäß dem Beschluss (EU, Euratom) 2020/2053 über das Eigenmittelsystem dem Unionshaushalt zuweisen sollten.

Die Artikel 3e und 3f werden gestrichen, da Vorschriften für die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber nach dem Übergang zur vollständigen Versteigerung nicht mehr erforderlich sind.

Artikel 11a Absätze 1 bis 4 werden ersetzt, damit Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der EU geeignete internationale Compliance-Gutschriften für Flüge von oder nach Drittländern, die CORSIA anwenden, verwenden können. Um sicherzustellen, dass die CORSIA-Implementierung durch die EU die Ziele des Übereinkommens von Paris unterstützt und Anreize für eine breite Beteiligung an CORSIA schafft, müssen die folgenden Bedingungen erfüllt sein: Die Compliance-Gutschriften stammen aus Staaten, die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris sind und an CORSIA teilnehmen, und eine Doppelzählung von Gutschriften wird vermieden.

In Artikel 11a wird ein neuer Absatz 8 angefügt, mit dem die Kommission ermächtigt wird, einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen, in dem festgelegt wird, welche Gutschriften vom ICAO-Rat für die CORSIA-Compliance als akzeptabel erachtet wurden.

In Artikel 12 wird ein neuer Absatz 6 hinzugefügt, mit dem CORSIA für EU-Unternehmen umgesetzt wird, die Flüge in den Europäischen Wirtschaftsraum, die Schweiz und das Vereinigte Königreich, aus diesen Gebieten oder außerhalb dieser Gebiete durchführen. Die Abgabeverpflichtungen der Luftfahrtunternehmen für diese Flüge bemessen sich nicht nach der Gesamthöhe der Emissionen, sondern nur nach ihrem Anteil an den kollektiven Luftverkehrsemissionen gemäß dem CORSIA-Referenzwert.

Dem Artikel 25a werden die neuen Absätze 3 bis 9 angefügt.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen und beizubehalten, in dem die Staaten (mit Ausnahme des EWR, der Schweiz und des Vereinigten Königreichs) aufgeführt sind, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie CORSIA für die Zwecke des Unionsrechts anwenden.

Die Zuständigkeit für die Überprüfung der CORSIA-Compliance durch nicht in der EU ansässige Luftfahrtunternehmen soll ausschließlich beim Heimatland dieser Luftfahrtunternehmen liegen. Die CORSIA-Implementierung für außereuropäische Flüge bedeutet daher, dass außereuropäische Luftfahrtunternehmen für Flüge zwischen Europa und Drittländern, die CORSIA umsetzen, von den EU-EHS-Verpflichtungen ausgenommen werden.

Damit gewährleistet ist, dass Strecken gleich behandelt werden, sind Flüge von und nach Ländern, die CORSIA nicht umsetzen, von den EU-EHS- oder CORSIA-Verpflichtungen ausgenommen.

Flüge in die und aus den meisten der am wenigsten entwickelten Länder und kleinen Inselentwicklungsländer, die CORSIA nicht anwenden, sind von den EU-EHS- oder CORSIA-Verpflichtungen ohne Befristung ausgenommen.

Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen, mit dem Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der EU von Abgabeverpflichtungen in Bezug auf Emissionen von Flügen befreit werden, wenn es aufgrund einer weniger strengen

Umsetzung oder Durchsetzung von CORSIA in dem betreffenden Drittland zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil von Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der EU kommt. Die Gründe für die Wettbewerbsverzerrung könnten in einer weniger strengen Herangehensweise an die Zulässigkeit von Kompensationszertifikaten oder Bestimmungen hinsichtlich der Doppelzählung liegen.

2021/0207 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[1],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[2],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[3] wurde ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union geschaffen, um kosteneffizient und wirtschaftlich auf eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken. Mit der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[4] wurden Luftverkehrstätigkeiten in das Emissionshandelssystem der EU aufgenommen.

(2) Das Übereinkommen von Paris, das im Dezember 2015 auf der Grundlage des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (im Folgenden „UNFCCC“) angenommen wurde, trat im November 2016 in Kraft (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“)[5]. Die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau

---

1 ABl. C , , S. .

2 ABl. C , , S. .

3 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).

4 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).

5 Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

zu begrenzen. Damit die Ziele des Übereinkommens von Paris erreicht werden können, müssen alle Wirtschaftssektoren, einschließlich der internationalen Luftfahrt, zur Emissionsminderung beitragen.

(3) Der Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat auf der zehnten Sitzung seiner 214. Tagung am 27. Juni 2018 die erste Ausgabe der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz – System zur Verrechnung und Verringerung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) (Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago) angenommen. Die Union und ihre Mitgliedstaaten unterstützen CORSIA weiterhin und verpflichten sich, das Instrument ab Beginn der Pilotphase 2021-2023 umzusetzen[6].

(4) Entsprechend dem Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates[7] haben die Mitgliedstaaten dem ICAO-Sekretariat Abweichungen zwischen CORSIA und dem EU-EHS mitgeteilt. Ziel war es, den Besitzstand der Union und den künftigen politischen Spielraum sowie das Klimaschutzniveau der Union und die ausschließliche Rolle des Europäischen Parlaments und des Rates bei der Entscheidung über den Inhalt von Unionsrecht zu wahren. Nach der Annahme der vorliegenden Änderung der Richtlinie 2003/87/EG sollten dem ICAO-Sekretariat die sich aus den Änderungen des Unionsrechts ergebenden neuen Abweichungen zwischen CORSIA und dem EU-EHS gemeldet werden.

(5) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal[8], die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat.

(6) Die Union hat im Rahmen der aktualisierten und national festgelegten Reduktionsverpflichtung der Union und ihrer Mitgliedstaaten, die dem UNFCCC-Sekretariat am 17. Dezember 2020[9] übermittelt wurde, zugesagt, die Nettotreibhausgasemissionen ihrer gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % unter das Niveau von 1990 zu verringern.

(7) Die Union hat in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[10] das Ziel der in der gesamten Wirtschaft bis 2050 zu erreichenden Klimaneutralität gesetzlich verankert. Jene Verordnung sieht auch ein verbindliches

---

6 Beschluss (EU) 2020/954 des Rates vom 25. Juni 2020 über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Mitteilung über die freiwillige Teilnahme am System zur Verrechnung und Verringerung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) ab dem 1. Januar 2021 und die für die Berechnung der Kompensationspflichten der Flugzeugbetreiber im Zeitraum 2021-2023 gewählte Option (ABl. L 212 vom 3.7.2020, S. 14).

7 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).

8 COM(2019) 640 endgültig.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

10 Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug der Entnahmen) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.

(8) Mit dieser Änderung der Richtlinie 2003/87/EG sollen die Beiträge der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris und der Rechtsrahmen für das Erreichen des in der Verordnung (EU) 2021/... festgelegten verbindlichen Klimaziels der Union für 2030, die Nettotreibhausgasemissionen innerhalb der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern, für die Luftfahrt umgesetzt werden.

(9) Die Luftfahrt sollte einen Beitrag zu den Bemühungen leisten, mit denen die für das Klimaziel der Union für 2030 erforderlichen Emissionsminderungen erreicht werden sollen. Daher sollte die Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate konsolidiert werden und dem linearen Kürzungsfaktor unterliegen.

(10) Die ehrgeizigeren Klimaziele lassen sich nur erreichen, wenn so viele Ressourcen wie möglich für die Klimawende bereitgestellt werden. Folglich sollten alle Einkünfte aus Versteigerungen, die nicht dem Unionshaushalt zugewiesen werden, für klimabezogene Zwecke verwendet werden.

(11) Nach Artikel 28b Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG muss die Union das CORSIA-System der ICAO bewerten und es in geeigneter Weise umsetzen, sodass es mit dem verbindlichen gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der der Union für 2030 im Einklang steht.

(12) Die Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate sollte auf dem Niveau der Zuteilungen für Flüge von einem Flugplatz im EWR und nach einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich konsolidiert werden. Die Zuteilung für das Jahr 2024 erfolgt auf der Grundlage der Gesamtzuteilung an aktive Luftfahrzeugbetreiber im Jahr 2023, abzüglich des linearen Kürzungsfaktors nach Artikel 9 der Richtlinie 2003/87/EG. Die Menge der Zertifikate sollte zur Berücksichtigung der Strecken erhöht werden, die im Jahr 2023 nicht unter das EU-EHS fielen, aber ab dem Jahr 2024 darunter fallen werden.

(13) Die Erhöhung des Versteigerungsanteils ab dem Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Änderung der Richtlinie 2003/87/EG sollte zur Regel für die Zuteilung von Zertifikaten im Luftfahrtsektor werden, wobei der Fähigkeit des Sektors Rechnung zu tragen ist, die gestiegenen CO_2-Kosten weiterzugeben.

(14) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte auch in Bezug auf annehmbare Compliance-Einheiten geändert werden, um den vom ICAO-Rat auf seiner 216. Tagung im März 2019 angenommenen Zulässigkeitskriterien für Einheiten als wesentliches Element von CORSIA Rechnung zu tragen. Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der Union sollten internationale Compliance-Gutschriften für Flüge von oder nach Drittländern, die als Teilnehmer von CORSIA gelten, verwenden können. Um sicherzustellen, dass die CORSIA-Implementierung durch die Union die Ziele des Übereinkommens von Paris unterstützt und Anreize für eine breite Beteiligung an CORSIA schafft, sollten die Gutschriften aus Staaten stammen, die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris sind und an CORSIA teilnehmen, wobei eine Doppelzählung von Gutschriften vermieden werden sollte.

(15) Um einheitliche Bedingungen für die Verwendung internationaler Gutschriften nach Artikel 11a der Richtlinie 2003/87/EG zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Annahme einer Liste der Gutschriften übertragen

werden, die nach Auffassung des ICAO-Rates für die CORSIA-Compliance verwendet werden dürfen und die die oben genannten Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] ausgeübt werden.

(16) Für die Genehmigung durch teilnehmende Vertragsparteien, für zeitnahe Anpassungen der Berichterstattung über die anthropogenen Treibhausgasemissionen aus Quellen und den Abbau solcher Gase durch Senken, die unter die national festgelegten Beiträge der teilnehmenden Vertragsparteien fallen, sowie zur Vermeidung einer Doppelzählung und eines Nettoanstiegs der globalen Emissionen sollten die erforderlichen Regelungen getroffen werden, für deren detaillierte Festlegung der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden sollten. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[12] ausgeübt werden.

(17) Für die CORSIA-Implementierung bei Flügen, die nicht von einem Flugplatz im EWR abgehen und auf einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich enden, sollten die Abgabeverpflichtungen für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union, die diese Flüge durchführen, verringert werden. Die Abgabeverpflichtungen der Luftfahrzeugbetreiber für diese Flüge sollten sich nur nach der Höhe ihres Anteils an den kollektiven Emissionen der internationalen Luftfahrt bemessen, und zwar in Bezug auf die Emissionen der Jahre 2021-2023 nach ihrem über dem kollektiven Niveau von 2019 liegenden Anteil und in Bezug auf die darauffolgenden Jahre der CORSIA-Anwendung nach ihrem über dem kollektiven Niveau der Jahre 2019-2020 liegenden Anteil.

(18) Damit Länder, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie CORSIA für die Zwecke der Richtlinie 2003/87/EG im Sinne ihres Artikels 25a Absatz 3 anwenden, nach einheitlichen Kriterien in die Liste aufgenommen werden, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Annahme und Führung der Liste der Staaten übertragen werden, die für die Zwecke des Unionsrechts als CORSIA-Teilnehmerstaaten gelten und bei denen es sich nicht um EWR-Länder, die Schweiz oder das Vereinigte Königreich handelt. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.

(19) Da für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz außerhalb der Union die Zuständigkeit für die Implementierung und Durchsetzung von CORSIA ausschließlich beim Heimatland dieser Luftfahrzeugbetreiber liegen soll, bedeutet die CORSIA-Implementierung bei Flügen, bei denen es sich nicht um Flüge handelt, die von einem im EWR gelegenen Flugplatz ausgehen und auf einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich enden, dass Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz außerhalb der Union für diese Flüge von den EU-EHS-Verpflichtungen befreit werden.

(20) Damit die Gleichbehandlung auf Strecken gewährleistet ist, sollten Flüge von und nach Ländern, die CORSIA nicht implementieren, von den EU-EHS- bzw. CORSIA-Verpflichtungen ausgenommen werden. Um Anreize für die vollständige

---

[11] Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

[12] Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Implementierung von CORSIA ab 2027 zu schaffen, sollte die Ausnahme nur für Emissionen bis zum 31. Dezember 2026 gelten.

(21) Flüge in die und aus den am wenigsten entwickelten Länder(n) und kleine(n) Inselentwicklungsländer(n) im Sinne der Definition der Vereinten Nationen, die CORSIA nicht implementieren, mit Ausnahme der Staaten, deren Pro-Kopf-BIP dem Unionsdurchschnitt entspricht oder diesen übersteigt, sollten von den EU-EHS- oder CORSIA-Verpflichtungen ohne Befristung ausgenommen werden.

(22) Im Sinne einheitlicher Bedingungen für die Befreiung von Luftfahrzeugbetreibern von den Abgabeverpflichtungen nach Artikel 12 Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf Emissionen von Flügen von und nach Ländern, die nach Artikel 25a Absatz 7 jener Richtlinie die CORSIA-Bestimmungen nach ihrem innerstaatlichen Recht weniger streng anwenden oder sie nicht bei allen Luftfahrzeugbetreibern in gleicher Weise durchsetzen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um in der Union ansässige Luftfahrtunternehmen von den Abgabeverpflichtungen in Bezug auf Emissionen von Flügen zu befreien, wenn eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil von Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der Union vorliegt, die auf eine weniger strenge Implementierung oder Durchsetzung von CORSIA in dem betreffenden Drittland zurückzuführen ist. Die Gründe für die Wettbewerbsverzerrung könnten in einer weniger strengen Herangehensweise an die Zulässigkeit von Kompensationszertifikaten oder Bestimmungen hinsichtlich der Doppelzählung liegen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.

(23) Im Sinne einheitlicher Bedingungen für die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen auf Strecken zwischen zwei verschiedenen Ländern, die CORSIA anwenden, aber Luftfahrzeugbetreibern gestatten, andere Einheiten als diejenigen zu verwenden, die in der nach Artikel 11a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG verabschiedeten Liste aufgeführt sind, sollten der Kommission nach Artikel 25a Absatz 8 jener Richtlinie Durchführungsbefugnisse übertragen werden, mit denen Luftfahrzeugbetreibern mit Sitz in einem Mitgliedstaat gestattet wird, zusätzlich zu der nach Artikel 11a Absatz 8 verabschiedeten Liste weitere Arten von Einheiten zu verwenden, oder mit denen sie von den Bedingungen nach Artikel 11a Absätze 2 und 3 entbunden werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.

(24) Damit auf Strecken zwischen zwei Drittländern, die CORSIA implementieren, gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet sind, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 AEUV Rechtsakte in Bezug auf die Annahme anderer Gutschriften auf diesen Strecken zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[13] niedergelegten Grundsätzen in Einklang stehen. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben

[13] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(25) Besondere Aufmerksamkeit sollte der Förderung der Anbindung der Gebiete in äußerster Randlage der Union gewidmet werden. Daher sollte für Emissionen von Flügen zwischen einem Flugplatz in einem Gebiet in äußerster Randlage eines Mitgliedstaats und einem Flugplatz in demselben Mitgliedstaat eine Ausnahmeregelung vom EU-EHS festgelegt werden.

(26) Für die Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie ist ein umfassender Innovationsansatz von großer Bedeutung. Dies ist vor allem für solche Sektoren, wie den Luftfahrt- und den Schifffahrtssektor, wichtig, deren CO_2-Emissionen sich nur schwer verringern lassen und in denen es auf eine Kombination aus betrieblichen Verbesserungen, alternativen klimaneutralen Kraftstoffen und technologischen Lösungen ankommt. Die Mitgliedstaaten sollten daher sicherstellen, dass die nationalen Umsetzungsvorschriften Innovationen nicht behindern und technologieneutral sind. Auf EU-Ebene werden die erforderlichen FuI-Bemühungen unter anderem durch das Rahmenprogramm „Horizont Europa“ unterstützt, das umfangreiche Finanzmittel und neue Instrumente für die unter das EHS fallenden Sektoren beinhaltet.

(27) Da die Ziele dieser Richtlinie von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(28) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2003/87/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3c wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 2 wird gestrichen.

   b) Die folgenden Absätze 5, 6 und 7 werden angefügt:

   „(5) Die Kommission bestimmt die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern für das Jahr 2024 zuzuteilenden Zertifikate auf der Grundlage der den Luftfahrzeugbetreibern, die im Jahr 2023 Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I durchgeführt haben, insgesamt zugeteilten Zertifikate – gekürzt um den linearen Kürzungsfaktor nach Artikel 9 – und veröffentlicht diese Menge sowie die Menge der Zertifikate, die 2024 kostenlos zugeteilt worden wäre, wenn die Vorschriften für die kostenlose Zuteilung nicht aktualisiert worden wären.

   (6) Bei Flügen von einem Flugplatz im EWR und nach einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich, die 2023 nicht unter das EU-EHS fielen, wird die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate – gekürzt um den linearen Kürzungsfaktor nach Artikel 9 – um die

Zuteilungen, einschließlich kostenloser Zuteilungen und Versteigerungen, erhöht, die vorgenommen worden wären, wenn sie in jenem Jahr unter das EU-EHS gefallen wären.

(7) Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a, Artikel 14 Absatz 3 und Artikel 16 betrachten die Mitgliedstaaten die in diesen Bestimmungen festgelegten Anforderungen als erfüllt und ergreifen gegenüber Luftfahrzeugbetreibern keine Maßnahmen in Bezug auf Emissionen, die bis 2030 bei Flügen zwischen einem Flugplatz in einem Gebiet in äußerster Randlage eines Mitgliedstaats und einem Flugplatz in demselben Mitgliedstaat außerhalb dieses Gebiets in äußerster Randlage entstehen."

2. Artikel 3d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Im Jahr 2024 werden 25 % der Menge an Zertifikaten, die entsprechend der Veröffentlichung nach Artikel 3c kostenlos zugeteilt worden wäre, versteigert."

b) Die folgenden Absätze 1a, 1b, 1c und 1d werden angefügt:

„(1a) Im Jahr 2025 werden 50 % der Zertifikate, die in jenem Jahr kostenlos zugeteilt worden wären und deren Menge entsprechend der Veröffentlichung nach Artikel 3c berechnet wurde, versteigert.

(1b) Im Jahr 2026 werden 75 % der Zertifikate, die in jenem Jahr kostenlos zugeteilt worden wären und deren Menge entsprechend der Veröffentlichung nach Artikel 3c berechnet wurde, versteigert.

(1c) Ab dem 1. Januar 2027 wird die gesamte Menge an Zertifikaten, die in jenem Jahr kostenlos zugeteilt worden wäre, versteigert.

(1d) Zertifikate, die kostenlos zugeteilt werden, werden Luftfahrzeugbetreibern im Verhältnis zu ihrem Anteil an den 2023 gemeldeten und geprüften Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten zugeteilt. Bei dieser Berechnung werden auch die geprüften Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten berücksichtigt, die für Flüge gemeldet werden, die erst ab dem 1. Januar 2023 unter das EU-EHS fallen."

c) Absatz 2 wird gestrichen.

d) Absatz 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird nach Artikel 23 die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen sie diese Richtlinie in Bezug auf die genauen Vorkehrungen für die Versteigerung von Luftverkehrszertifikaten durch die Mitgliedstaaten gemäß den Absätzen 1, 1a, 1b, 1c und 1d dieses Artikels ergänzt und die Modalitäten für die Übertragung eines Teils der Einkünfte aus solchen Versteigerungen auf den Gesamthaushaltsplan der Union regelt."

e) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Mitgliedstaaten bestimmen die Verwendung der Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten, die unter dieses Kapitel fallen, mit Ausnahme der als Eigenmittel nach Artikel 311 Absatz 3 AEUV geltenden Einkünfte, die in den Gesamthaushaltsplan der Union eingestellt werden. Die Mitgliedstaaten verwenden die Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten nach Artikel 10 Absatz 3."

3. Die Artikel 3e und 3f werden gestrichen.

4. Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) eine Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten in Höhe der nach Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen der Anlage in jedem Kalenderjahr binnen vier Monaten nach Jahresende.“

5. Artikel 11a wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 bis 3 erhalten folgende Fassung:

„(1) Vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 dieses Artikels können Luftfahrzeugbetreiber, die Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sind oder in einem Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage, der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete des betreffenden Mitgliedstaats, registriert sind, die folgenden Einheiten nutzen, um ihren Verpflichtungen nach Artikel 12 in Bezug auf Emissionen von Flügen von und nach Ländern nachzukommen, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind:

a) Gutschriften, die von an dem Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris teilnehmenden Vertragsparteien genehmigt wurden;

b) Gutschriften, die von Vertragsparteien genehmigt wurden, die an den vom ICAO-Rat als zulässig eingestuften und in dem nach Absatz 8 erlassenen Durchführungsrechtsakt genannten Gutschriftenprogrammen teilnehmen;

c) Gutschriften, die im Rahmen von Abkommen der Vertragsparteien nach Absatz 5 genehmigt wurden;

d) Gutschriften, die nach Artikel 24a für Projekte auf Unionsebene erteilt wurden.

(2) Einheiten nach Absatz 1 Buchstaben a und b können genutzt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Sie stammen aus einem Land, das zum Zeitpunkt der Nutzung Vertragspartei des Übereinkommens von Paris ist.

b) Sie stammen aus einem Land, das in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt als Land aufgeführt ist, das am System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) teilnimmt. Diese Bedingung gilt weder für vor 2027 entstandene Emissionen noch für die am wenigsten entwickelten Länder und die kleinen Inselentwicklungsländer im Sinne der Definition der Vereinten Nationen, mit Ausnahme der Länder, deren Pro-Kopf-BIP dem Unionsdurchschnitt entspricht oder diesen übersteigt.

(3) Einheiten nach Absatz 1 Buchstaben a, b und c können genutzt werden, wenn Regelungen für die Genehmigung durch teilnehmende Vertragsparteien, für zeitnahe Anpassungen der Berichterstattung über die anthropogenen Treibhausgasemissionen aus Quellen und den Abbau solcher Gase durch Senken, die unter die national festgelegten Beiträge der teilnehmenden Vertragsparteien fallen, sowie zur Vermeidung einer Doppelzählung und eines Nettoanstiegs der globalen Emissionen getroffen wurden.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierterer Anforderungen an die in Unterabsatz 1 genannten Regelungen, die Berichterstattungs- und Registrierungsanforderungen umfassen können, sowie für die Auflistung der Staaten oder Programme, die diese Regelungen anwenden. Die

Regelungen tragen der Flexibilität Rechnung, die den am wenigsten entwickelten Ländern und den kleinen Inselentwicklungsländern eingeräumt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

c) Absatz 4 wird gestrichen.

d) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„(8) Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt, in dem die Gutschriften aufgeführt sind, die vom ICAO-Rat als zulässig eingestuft wurden und die Bedingungen der Absätze 2 und 3 erfüllen. Die Kommission ändert diese Liste bei Bedarf. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

6. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Im Einklang mit der Methode, die in den in Absatz 7 genannten delegierten Rechtsakten festgelegt ist, berechnen die Mitgliedstaaten im Sinne der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen der ICAO zum Umweltschutz — System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt – jährlich die Kompensation für das vorangegangene Kalenderjahr, wobei die Flüge von einem Flugplatz im EWR nach einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich ausgenommen sind, und unterrichten bis zum 30. November jedes Jahres die Luftfahrzeugbetreiber, die alle nachstehend aufgeführten Bedingungen erfüllen, über die Höhe der Kompensation:

a) Sie verfügen über ein von einem Mitgliedstaat ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder sind in einem Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage sowie der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete dieses Mitgliedstaats, registriert.

b) Sie erzeugen jährliche CO_2-Emissionen von mehr als 10 000 Tonnen aus dem Einsatz von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg, die seit dem 1. Januar 2019 Flüge nach Anhang I durchführen, die nicht in demselben Mitgliedstaat (einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats) abgehen und enden.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe b werden CO_2-Emissionen aus den nachstehend genannten Arten von Flügen nicht berücksichtigt:

i) Flüge im staatlichen Auftrag,

ii) Flüge im humanitären Einsatz,

iii) Ambulanzflüge,

iv) Militärflüge,

v) Löschflüge.“

b) Folgende Absätze 7 und 8 werden angefügt:

„(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie zu erlassen, in denen die Methode zur Berechnung der Kompensationspflichten für Luftfahrzeugbetreiber festgelegt werden.

(8) Bei Flügen von, nach und zwischen Ländern, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, löschen Luftfahrzeugbetreiber, die Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sind oder in einem Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage sowie der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete dieses Mitgliedstaats, registriert sind, Einheiten nach Artikel 11a nur für die Menge, die der betreffende Mitgliedstaat für das jeweilige Kalenderjahr mitgeteilt hat. Die Löschung erfolgt für die Emissionen im Zeitraum 2021-2023 bis zum 31. Januar 2025, für die Emissionen im Zeitraum 2024-2026 bis zum 31. Januar 2028, für die Emissionen im Zeitraum 2027-2029 bis zum 31. Januar 2031, für die Emissionen im Zeitraum 2030-2032 bis zum 31. Januar 2034 und für die Emissionen im Zeitraum 2033-2035 bis zum 31. Januar 2037."

7. Artikel 18a Absatz 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) sie aktualisiert die Liste ab 2024 mindestens alle zwei Jahre durch Aufnahme der Luftfahrzeugbetreiber, die danach eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I aufgenommen haben."

8. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3d Absatz 3, Artikel 10 Absatz 4, Artikel 10a Absätze 1 und 8, Artikel 10b Absatz 5, Artikel 12 Absatz 7, Artikel 19 Absatz 3, Artikel 22, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 24a Absatz 1, Artikel 25a Absatz 1 und Artikel 28c wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem 8. April 2018 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 3d Absatz 3, Artikel 10 Absatz 4, Artikel 10a Absätze 1 und 8, Artikel 10b Absatz 5, Artikel 12 Absatz 7, Artikel 19 Absatz 3, Artikel 22, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 24a Absatz 1, Artikel 25a Absatz 1 und Artikel 28c kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt."

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 3d Absatz 3, Artikel 10 Absatz 4, Artikel 10a Absätze 1 und 8, Artikel 10b Absatz 5, Artikel 12 Absatz 7, Artikel 19 Absatz 3 sowie Artikel 22, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 24a Absatz 1, Artikel 25a Absatz 1und Artikel 28c erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäisches Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert."

9. In Artikel 25a werden die folgenden Absätze 3 bis 9 angefügt:

„(3) Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt mit einer Liste von Ländern (ohne EWR-Länder, die Schweiz und das Vereinigte Königreich), bei denen davon ausgegangen wird, dass sie für die Zwecke dieser Richtlinie CORSIA anwenden, mit dem Jahr 2019 als Referenzjahr für die Jahre 2021-2023 und den Referenzjahren 2019-2020 für jedes darauffolgende Jahr. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) In Bezug auf Emissionen von Flügen von oder nach den Ländern, die in dem nach Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, sind Luftfahrzeugbetreiber, die Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sind, das in einem in dem Durchführungsrechtsakt aufgeführten Land ausgestellt wurde, oder die in einem darin aufgeführten Land registriert sind, nicht verpflichtet, Einheiten für diese Emissionen zu löschen.

(5) In Bezug auf Emissionen, die bis zum 31. Dezember 2026 bei Flügen zwischen dem EWR und Ländern entstehen, die nicht in dem nach Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, ausgenommen Flüge in die Schweiz und das Vereinigte Königreich, sind die Luftfahrzeugbetreiber nicht verpflichtet, Einheiten zu löschen.

(6) In Bezug auf Emissionen von Flügen aus den und in die am wenigsten entwickelten Länder(n) und kleine(n) Inselentwicklungsländer(n) im Sinne der Definition der Vereinten Nationen, die nicht in dem nach Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, sind Luftfahrzeugbetreiber nicht verpflichtet, Einheiten zu löschen.

(7) Stellt die Kommission fest, dass eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil von Luftfahrzeugbetreibern vorliegt, die Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sind oder in einem Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage sowie der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete dieses Mitgliedstaats, registriert sind, ist die Kommission befugt, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um diese Luftfahrzeugbetreiber von den Abgabeverpflichtungen nach Artikel 12 Absatz 8 in Bezug auf Emissionen von Flügen nach und aus solchen Ländern zu befreien. Die Gründe für die Wettbewerbsverzerrung können darin liegen, dass ein Drittland nach seinem innerstaatlichen Recht die CORSIA-Bestimmungen weniger streng anwendet oder sie nicht bei allen Luftfahrzeugbetreiber in gleicher Weise durchsetzt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(8) Führt ein Luftfahrzeugbetreiber, der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses ist oder in einem Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage sowie der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete dieses Mitgliedstaats, registriert ist, Flüge zwischen zwei verschiedenen Ländern durch, die in dem nach Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, auch wenn es sich dabei um Flüge zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich und diesen Ländern handelt, und diese Länder es den Luftfahrzeugbetreibern gestatten, andere Einheiten als die in der nach Artikel 11a Absatz 8 angenommenen Liste zu verwenden, ist die Kommission befugt, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, auf deren Grundlage es diesen Luftfahrzeugbetreibern gestattet wird, zusätzlich zu den in jener Liste genannten Einheiten weitere Arten von Einheiten zu nutzen oder die in Artikel 11a Absätze 2

und 3 festgelegten Bedingungen im Hinblick auf die Emissionen dieser Flüge nicht einzuhalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

10. In Anhang I wird in der Tabelle in der Spalte „Tätigkeiten“ nach Absatz 1 des Eintrags „Luftverkehr“ folgender Text eingefügt:

„Flüge zwischen Flugplätzen in zwei verschiedenen, in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Ländern, die von Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt werden, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:

a) Sie verfügen über ein von einem Mitgliedstaat ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder sind in einem Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage sowie der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete dieses Mitgliedstaats, registriert.

b) Sie erzeugen jährliche CO_2-Emissionen von mehr als 10 000 Tonnen aus dem Einsatz von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg, die seit dem 1. Januar 2019 Flüge nach Anhang I durchführen, die nicht in demselben Mitgliedstaat (einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats) abgehen und enden. Für die Zwecke dieses Buchstaben werden Emissionen der nachstehend genannten Arten von Flügen nicht berücksichtigt: i) Flüge im staatlichen Auftrag; ii) Flüge im humanitären Einsatz; iii) Ambulanzflüge, iv) Militärflüge, v) Löschflüge.“

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 31. Dezember 2023 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*