BESCHLÜSSE

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

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 „Abkommen von Chicago“) ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet und das Ziel der Regulierung der internationalen Zivilluftfahrt verfolgt.

(2) Alle Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.

(3) Im Dezember 2015 wurde auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen das Übereinkommen von Paris [1] angenommen. Zu den Zielen des Übereinkommens von Paris gehört es, dass der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und dass Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Alle Sektoren der Wirtschaft, auch die internationale Luftfahrt, sollten zum Erreichen der Emissionssenkungen einen Beitrag leisten.

(4) 2016 beschloss die ICAO auf ihrer 39. Generalversammlung mit der Entschließung A39-3, einen globalen marktgestützten Mechanismus in Form eines Systems zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (im Folgenden „CORSIA“) umzusetzen, um die Treibhausgasemissionen durch die internationale Luftfahrt auf ihr Niveau von 2020 zu begrenzen. Der Standpunkt der Union zur Ausarbeitung und Annahme dieses Mechanismus und seiner verschiedenen Einzelbestandteile wurde mit dem Beschluss (EU) 2016/915 des Rates [2] festgelegt.

(5) Am 27. Juni 2018 hat der ICAO-Rat auf der zehnten Sitzung seiner 214. Tagung die Erste Ausgabe von Anhang 16 Band IV des Abkommens von Chicago angenommen: das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) (im Folgenden „Anhang 16, Band IV“).

---

[1] ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

[2] 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) 2017 wurde die Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) durch die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) geändert. Einer der Zwecke dieser Verordnung war, die Umsetzung von CORSIA ab 2021 vorzubereiten, die Anforderungen des Unionsrechts an die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung für die Zwecke von CORSIA sowie für die Berichterstattung und Überprüfung der Durchführung von CORSIA festzulegen.

(7) Die in Anhang 16, Band IV enthaltenen Regeln werden gemäß dem Abkommen von Chicago und innerhalb seiner Grenzen verbindlich. Diese Regeln werden auch für die Union und ihre Mitgliedstaaten im Rahmen bestehender internationaler Luftverkehrsabkommen verbindlich.

(8) Damit die ICAO dem derzeitigen Rechtrahmen auf Unionsebene in vollem Umfang Rechnung tragen kann, haben ihr die Mitgliedstaaten nach dem Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates ([5]) Unterschiede mitgeteilt. Gemäß des Beschlusses (EU) 2018/2027 gilt die Richtlinie 2003/87/EG in ihrer derzeitigen Fassung unabhängig von der Nationalität des Flugzeugbetreibers und deckt grundsätzlich Flüge ab, die auf einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines unter den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) fallenden Mitgliedstaats beginnen oder enden. Die Richtlinie 2003/87/EG gilt ohne Unterschied für Flüge innerhalb von Mitgliedstaaten und/oder Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums sowie zwischen Mitgliedstaaten und/oder Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums. Diese Regeln gelten derzeit sowohl für die Anforderungen an die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung (monitoring, reporting and verification, im Folgenden „MRV“) als auch für die Kompensationspflichten.

(9) Vorbehaltlich der gemäß dem Beschluss (EU) 2018/2027 mitgeteilten Unterschiede wurden die MRV-Anforderungen, die in Anhang 16, Band IV festgelegt sind und die ab dem 1. Januar 2019 gelten, mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2018/2066 ([6]) und (EU) 2018/2067 ([7]) der Kommission sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission ([8]) in das Unionsrecht übernommen. Gemäß diesen Verordnungen werden Emissionsdaten in Bezug auf Emissionen während der Pilotphase erhoben und an das ICAO-Sekretariat übermittelt.

(10) Nach dem Abkommen von Anhang 16 Band IV Teil II Kapitel 3 Absätze 3.1.3 und 3.2.1 sowie Anlage 1 müssen die Vertragsstaaten der ICAO ihre Entscheidung mitteilen, ob sie freiwillig teilnehmen oder die freiwillige Teilnahme an CORSIA zum 1. Januar 2021 beenden. Die Vertragsstaaten müssen der ICAO ebenfalls mitteilen, für welche Option sie sich für die Berechnung der Kompensationspflichten der Flugzeugbetreiber im Zeitraum 2021-2023 entschieden haben. Sie müssen diese Mitteilungen bis zum 30. Juni 2020 machen.

(11) Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass bestimmte Rechtswirkungen von Anhang 16 Band IV von der Übermittlung und dem Inhalt der entsprechenden Mitteilungen an die ICAO abhängen. Daher fällt die Festlegung eines Standpunkts der Union in Bezug auf solche Mitteilungen in den Anwendungsbereich von Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

([3]) Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ab 2021 (ABl. L 350 vom 29.12.2017, S. 7).

([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).

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Prüfung von Daten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 94).

([8]) 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).

(12) In diesem Zusammenhang ist es angezeigt, den im Namen der Union in der ICAO zu vertretenden Standpunkt unter Berücksichtigung der Mitteilungspflicht gemäß Anhang 16 Band IV festzulegen, insbesondere weil die freiwillige Teilnahme an CORSIA und die Wahl der Option nach Anhang 16 Band IV Absatz 3.2.1 die Rechte und Pflichten in einem unter das Unionsrecht fallenden Bereich, namentlich der Richtlinie 2003/87/EG und in gewissem Umfang der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]), entscheidend beeinflussen können.

(13) Die Union und die Mitgliedstaaten haben wiederholt erklärt ([10]), dass sie bereit sind, ab dem 1. Januar 2021 an CORSIA teilzunehmen.

(14) Die freiwillige Teilnahme an CORSIA bedeutet, dass gemäß Anhang 16 Band IV Absatz 3.2.1 eine Option für die Berechnung der Kompensationspflichten der Flugzeugbetreiber im Zeitraum 2021-2023 gewählt werden muss. In diesem Zusammenhang ist es angebracht, die Berechnungen auf der Grundlage der Emissionen jeweils im Jahr 2021, 2022 und 2023 vorzunehmen. Diese Option dürfte einen größeren Nutzen für die Umwelt und den internationalen Verkehr mit sich bringen als die andere verfügbare Option, bei der die Berechnung auf den Emissionen im Jahr 2020 beruht, da die Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr in den Jahren 2021, 2022 und 2023 voraussichtlich höher sein werden als im Jahr 2020 und so zu höheren Kompensationspflichten führen werden. Sie würde auch eine größere Kontinuität gewährleisten, zumal nach Anhang 16 Band IV Absatz 3.2.2 auch für die Jahre ab 2024 eine Berechnung auf der Grundlage des jeweiligen Jahres erfolgen soll.

(15) Die Berechnung der Kompensationspflichten der Flugzeugbetreiber anhand der Emissionen jeweils des Jahres 2021, 2022 und 2023 würde im Zeitraum 2021-2023 für alle Flugzeugbetreiber gelten, die dem betreffenden Mitgliedstaat im Einklang mit der neuesten Ausgabe des ICAO-Dokuments „CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions" zugeordnet wurden ([11]).

(16) Zwischen dem Rahmen der Richtlinie 2003/87/EG und Anhang 16, Band IV bestehen gewisse Unterschiede. Nach Artikel 28b Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG muss die Kommission innerhalb von 12 Monaten nach der Annahme der einschlägigen Rechtsinstrumente durch die ICAO und vor Einführung von CORSIA dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem Wege geprüft werden, wie diese Instrumente durch eine Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG in Unionsrecht umgesetzt werden können, und in dem unter anderem die Zielvorgaben und die allgemeine Umweltwirksamkeit von CORSIA untersucht werden, darunter auch seine allgemeinen Zielvorgaben in Bezug auf die Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris, das Ausmaß der Beteiligung, seine Durchsetzbarkeit, die Transparenz, die Sanktionen bei Nichteinhaltung, die Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, die Qualität der Kompensationszertifikate, die Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung, die Register, die Rechenschaftspflicht sowie die Vorschriften über die Verwendung von Biokraftstoffen. Nach Artikel 28b Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG fügt die Kommission dem Bericht gegebenenfalls einen Vorschlag an das Europäische Parlament und an den Rat bei, der 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 der genannten Richtlinie vorsieht, damit die Umweltwirksamkeit und Effektivität der Klimaschutzmaßnahmen der Union gewahrt werden.

(17) Die Kommission hat den Bericht noch nicht vorgelegt. Daher ist es dringend erforderlich, dass die Kommission den Bericht gemäß Artikel 28b Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG zusammen mit dem entsprechenden Vorschlag an das Europäische Parlament und an den Rat so bald wie möglich, jedoch noch vor Ende 2020, vorlegt.

(18) In diesem Zusammenhang muss sichergestellt werden, dass derzeitige und mögliche künftige Unterschiede zwischen dem Unionsrecht und Anhang 16, Band IV effektiv berücksichtigt werden, damit der Rechtsrahmen der Union im notwendigen Umfang erhalten bleibt, einschließlich des Ermessens des Gesetzgebers, über das künftige System der Union für den betreffenden Bereich zu entscheiden.

(19) Die entsprechenden Mitteilungen an die ICAO sollten daher einen Verweis auf den gemäß dem Beschluss (EU) 2018/2027 mitgeteilten Unterschied enthalten, der sich auf die Sachverhalte bezieht, die unter die freiwillige Teilnahme fallen. Da dieser Unterschied, soweit nach wie vor relevant, lediglich die Zuweisung der Zuständigkeit der Staaten gegenüber den verschiedenen Betreibern betrifft, sollten die entsprechenden Mitteilungen auch vorbehaltlich der Möglichkeit erfolgen, weitere Unterschiede zu melden.

([9]) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

([10]) Siehe z. B. die „Erklärung von Bratislava", die Dokumente ICAO A39- WP/414 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12029-2016-INIT/en/pdf) und ICAO A40- WP/102 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10227-2019-REV-1/de/pdf).

([11]) https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx.

(20) Der Standpunkt, der im Namen der Union in der ICAO zu vertreten ist, sollte von jedem Mitgliedstaat der Union, der Mitglied der ICAO ist, vorgetragen werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der Standpunkt, der im Namen der Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Bezug auf die Mitteilung an die ICAO zur freiwilligen Teilnahme der Mitgliedstaaten am System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) ab Januar 2021 zu vertreten ist, ist der Folgende: Jeder Mitgliedstaat, der Mitglied der ICAO ist, teilt der ICAO bis 30. Juni 2020 folgenden Wortlaut mit:

„Gemäß Anhang 16 Band IV Teil II Kapitel 3 Absatz 3.1.3 und Anlage 1 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) teilt [Mitgliedstaat] der ICAO seine freiwillige Teilnahme am CORSIA ab dem 1. Januar 2021 mit."

(2) Der Standpunkt, der im Namen der Union im CORSIA in Bezug auf die Mitteilung an die ICAO hinsichtlich der gewählten Option für die Berechnung der Kompensationspflichten der Flugzeugbetreiber im Zeitraum 2021-2023 zu vertreten ist, ist der Folgende: Jeder Mitgliedstaat, der Mitglied der ICAO ist, teilt der ICAO bis 30. Juni 2020 folgenden Wortlaut mit:

„Gemäß Anhang 16 Band IV Teil II Kapitel 3 Absatz 3.2.1 und Anlage 1 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt: System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) teilt [Mitgliedstaat] dem ICAO mit, dass die für die Berechnung der Kompensationspflichten der Flugzeugbetreiber im Zeitraum 2021-2023 gewählten Option ist: OE = die CO_2-Emissionen des unter Punkt 3.1 fallenden Flugzeugbetreibers in dem betreffenden Jahr y."

(3) Den Mitteilungen gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels ist folgender Wortlaut beizufügen:

„Diese Mitteilung gilt unbeschadet von Abweichungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago gegenüber den Bestimmungen des Anhangs 16 Band IV des Abkommens von Chicago."

Artikel 2

Der Standpunkt, auf den in Artikel 1 Bezug genommen wird, wird von jedem Mitgliedstaat der Union vertreten, der Mitglied der ICAO ist.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 25. Juni 2020.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
A. METELKO-ZGOMBIĆ