BESCHLUSS (EU) 2020/768 DES RATES

vom 9. Juni 2020

zur Änderung des Beschlusses (EU) 2016/915 des Rates hinsichtlich des — im Zusammenhang mit CORSIA — für die Messung des Anstiegs der CO_2-Emissionen zu verwendenden Bezugszeitraums unter Berücksichtigung der Folgen der COVID-19-Pandemie

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) 2016 beschloss die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die mit dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen") gegründet wurde, auf ihrer 39. Generalversammlung mit ihrer Entschließung A39-3 (im Folgenden „Entschließung A39-3"), einen globalen marktgestützten Mechanismus zu entwickeln, 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 ([1]) des Rates festgelegt.

(2) 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 angenommen: die Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz — System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, im Folgenden „CORSIA"). Gemäß der Entschließung A39-3, die durch die auf der 40. Tagung der ICAO-Versammlung angenommene Entschließung A40-19 (im Folgenden „Entschließung A40-19") ersetzt wurde, werden in dieser Ersten Ausgabe unter anderem die Emissionswerte festgelegt, die zur Berechnung der Faktoren für den Anstieg (sowohl auf Ebene des Sektors als auch der Flugzeugbetreiber) verwendet werden. Diese Werte werden als Durchschnitt der in den Jahren 2019 und 2020 unter CORSIA fallenden CO_2-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr festgelegt (sowohl auf Ebene des Sektors als auch auf Ebene der einzelnen Flugzeugbetreiber).

(3) Die derzeitige COVID-19-Pandemie wird zu einem deutlichen Rückgang der CO_2-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr im Jahr 2020 führen. Damit werden auch deutlich niedrigere CORSIA-Emissionswerte zur Berechnung der Anstiegsfaktoren verwendet werden. Werden diese Werte nicht geändert, könnte die Verwendung dieser deutlich niedrigeren CORSIA-Emissionswerte — abhängig davon, wie schnell sich der internationale Luftverkehr erholt und wie sich die CO_2-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr entwickeln — dazu führen, dass deutlich höhere Kompensationen geleistet werden müssten.

(4) Es ist davon auszugehen und in der Tat wichtig, dass der ICAO-Rat auf seiner 220. Tagung vom 8. bis 26. Juni 2020 einen Beschluss über die Änderung der Emissionswerte fasst, die zur Berechnung der Anstiegsfaktoren im Rahmen von CORSIA verwendet werden, genauer gesagt in Bezug auf den zu berücksichtigenden Bezugszeitraum („Basiszeitraum").

(5) Jede Änderung der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen von CORSIA würde einen rechtswirksamen Beschluss eines durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremiums im Sinne von Artikel 218 Absatz 9 AEUV darstellen.

(6) Zwar haben sich die Union und ihre Mitgliedstaaten stets für ein globales Reduktionsziel für Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Luftverkehr auf einem Niveau ausgesprochen, das das Niveau von 2020 nicht überschreitet, doch scheint unter den derzeitigen Umständen eine Bezugnahme auf das Jahr 2019 als Basiszeitraum der bestmögliche, auf realen Daten beruhende Näherungswert zu sein, um das langfristige Ziel der ICAO eines CO_2-neutralen Wachstums ab 2020, wie es in der Entschließung A39-3 festgelegt wurde, widerzuspiegeln. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick darauf, auch weiterhin ausreichende Unterstützung zu erhalten, zur Wahrung der Kernelemente der CORSIA-Konzeption und auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen sollte das Kalenderjahr 2019 als Basiszeitraum akzeptiert werden.

([1]) 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).

(7) Die in der aktuellen Debatte angesprochene Alternative, nämlich abhängig von Entwicklungsstand, Jahr der Teilnahme an CORSIA oder anderen Kriterien unterschiedliche Basiszeiträume je nach Land festzulegen, sollte nicht unterstützt werden. Dies würde gegen den in der Entschließung A40-19 genannten Grundsatz der Nichtdiskriminierung verstoßen und könnte den Fortbestand von CORSIA in seiner derzeitigen Form gefährden.

(8) Daher sollte der Beschluss (EU) 2016/915 so geändert werden, dass die Union und ihre Mitgliedstaaten das Kalenderjahr 2019 als Basiszeitraum akzeptieren können.

(9) Der Grundsatz der regelmäßigen Überprüfung sollte weiterhin gelten. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass in der Entschließung A40-19 vorgesehen ist, CORSIA alle drei Jahre zu überprüfen. Die erste Überprüfung soll 2022 stattfinden. Eine solche Überprüfung im Hinblick auf die Emissionswerte, die zur Berechnung der Anstiegsfaktoren verwendet werden, wird umso wichtiger, je länger der Sektor braucht, um beim Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Emissionen das Vor-Krisen-Niveau zu erreichen. Im Falle einer langsamen Erholung des Luftverkehrssektors dürfte die Festlegung der Emissionen des Jahres 2019 als Basiswert während der CORSIA-Pilotphase (2021-2023) zu keinen oder minimalen Kompensationspflichten führen. Die — von der ICAO-Versammlung zu prüfende — Relevanz dieser Überprüfung wird daran deutlich, dass die Übereinstimmung mit einem langfristigen Ziel der Verringerung der CO_2-Emissionen, das mit den Temperaturzielen des Übereinkommens von Paris im Einklang steht, zu gewährleisten ist. Gegenstand einer solchen Überprüfung könnte gegebenenfalls auch die Festlegung des Basiszeitraums sein.

(10) Gemäß Artikel 28b Absätze 2 und 3 der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [2] sollte die Kommission innerhalb von 12 Monaten nach der Annahme der einschlägigen Instrumente durch die ICAO und vor Inbetriebnahme des globalen marktbasierten Mechanismus dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem Wege geprüft werden, wie diese Instrumente durch eine Überarbeitung der genannten Richtlinie in Unionsrecht übernommen werden können, und gegebenenfalls einen Vorschlag zur Umsetzung von CORSIA vorlegen, der der Zielsetzung entspricht, den Beitrag des Luftverkehrs zu der Verpflichtung der Union zu einer gesamtwirtschaftlichen Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 sicherzustellen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang des Beschlusses (EU) 2016/915 wird wie folgt geändert: Nach dem zweiten Gedankenstrich wird folgender Gedankenstrich angefügt:

„— akzeptieren — um den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Emissionen des Jahres 2020 Rechnung zu tragen —, dass die zur Berechnung der in CORSIA festgelegten Anstiegsfaktoren verwendeten Emissionswerte dahin gehend geändert wird, dass auf die Emissionswerte des Jahres 2019 Bezug genommen wird;".

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 9. Juni 2020.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
A. METELKO-ZGOMBIĆ

[2] 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).