



Brüssel, den 30. Juni 2022
(OR. fr, en)

10798/22

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0207(COD)

CLIMA 339
ENV 695
AVIATION 151
MI 524
IND 269
ENER 348
CODEC 1050

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Delegationen

Nr. Vordok.: 10509/22 ADD 2

Nr. Komm.dok.: 10917/21 - COM (2021) 552 final

Betr.: Paket „Fit für 55“

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 marktbasierenden Mechanismus

– Allgemeine Ausrichtung

Die Delegationen erhalten in der Anlage informationshalber den Text der allgemeinen Ausrichtung zu dem oben genannten Vorschlag, die der Rat (Umwelt) auf seiner 3887. Tagung vom 28./29. Juni 2022 festgelegt hat.

Änderungen gegenüber der Vorfassung (Dok. 10509/22 ADD 2), die sich aus den Beratungen im Rat ergeben haben, sind durch **Fettdruck und Unterstreichung** gekennzeichnet. Frühere Änderungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag sind unterstrichen. Streichungen sind durch [...] gekennzeichnet.

**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 Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ ABl. C , , S. .

² ABl. C , , S. .

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³ 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 Rates⁴ 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 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 umzusetzen⁶.

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).

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).

- (4) Entsprechend dem Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates⁷ 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 die dem ICAO-Sekretariat gemeldeten Abweichungen zwischen CORSIA und dem EU-EHS durch eine zweite mit dem Unionsrecht im Einklang stehenden Meldung der Abweichungen aktualisiert werden, um die Änderungen des Unionsrechts widerzuspiegeln.
- (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, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat⁸.
- (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 übermittelt wurde, zugesagt, die Nettotreibhausgasemissionen ihrer gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % unter das Niveau von 1990 zu verringern⁹.
- (7) Die Union hat in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ das Ziel der in der gesamten Wirtschaft bis 2050 zu erreichenden Klimaneutralität gesetzlich verankert. Jene Verordnung sieht auch ein verbindliches Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug der Entnahmen) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.

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 final.

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).

- (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 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 CO₂-Kosten weiterzugeben. Es sollten eine stufenweise Einstellung der kostenlosen Zuteilung von 2024 bis 2026 und die vollständige Versteigerung ab 2027 umgesetzt werden.

(13a) Der Übergang von der Verwendung fossiler Brennstoffe zur zunehmenden Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe würde bei der Verwirklichung der Dekarbonisierung der Luftfahrt eine Rolle spielen. Angesichts des hohen Maßes an Wettbewerb zwischen den Luftfahrzeugbetreibern, des sich entwickelnden EU-Markts für nachhaltige Flugkraftstoffe und des erheblichen Preisunterschieds zwischen fossilem Kerosin und alternativen Kraftstoffen sollte dieser Übergang jedoch durch eine Kombination von Maßnahmen unterstützt werden, und zwar auf der Angebotsseite beispielsweise durch [die Verordnung „ReFuelEU Aviation“] und auf der Nachfrageseite, indem durch eine angemessene Übergangsunterstützung zur Überbrückung dieser Preisunterschiede Anreize für Vorreiter geschaffen werden. Daher sollten die Zertifikate für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030 in ähnlicher Weise wie Differenzverträge zugeteilt werden, die den verbleibenden Preisunterschied zwischen fossilem Kerosin und Kraftstoffen nach Artikel 4 Absatz 1 der [Verordnung „ReFuelEU Aviation“] teilweise ausgleichen. Bei diesen Zertifikaten sollte der CO₂-Preis berücksichtigt werden, indem erhöhte Einsparungen von Treibhausgasemissionen gefördert werden, und zwar im Verhältnis zu der verwendeten und gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission gemeldeten Menge an Kraftstoffen. Zu diesem Zweck sollten für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030 höchstens 20 Millionen Zertifikate reserviert werden. Diese Zertifikate sollten aus dem Pool der insgesamt verfügbaren Menge an Luftverkehrszertifikaten stammen und ausschließlich für Flüge verwendet werden, die unter das EU-EHS fallen, und zwar auf nicht diskriminierende Weise.

(13b) Während das EU-EHS seit 2012 für Flüge gilt, enthält das Paket „Fit für 55“ zusätzliche Maßnahmen, die zusammen mit dem EU-EHS kumulative Auswirkungen auf den Sektor haben könnten. Um die Luftverkehrsanbindung für Flüge zu erhalten, die Inselregionen oder kleine Flughäfen bedienen, sollte der in dieser Richtlinie vorgesehene Mechanismus zur Überbrückung des verbleibenden Preisunterschieds zwischen konventionellem Flugkraftstoff und Alternativen dazu die negativen Auswirkungen auf die Luftverkehrsanbindung begrenzen und das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen mindern. Die Kommission sollte bis 2028 über mögliche Auswirkungen auf die Anbindung Bericht erstatten.

- (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 [...] Einheiten für die Compliance für Flüge von oder nach Drittländern, die als Teilnehmer von CORSIA gelten, verwenden können. Um sicherzustellen, dass die CORSIA-Umsetzung durch die Union die Ziele des Übereinkommens von Paris unterstützt und Anreize für eine breite Beteiligung an CORSIA schafft, sollten die [...] Einheiten aus Staaten stammen, die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris sind und an CORSIA teilnehmen, wobei eine Doppelzählung von [...] Einheiten vermieden werden sollte.
- (15) Um einheitliche Bedingungen für die Verwendung [...] von Einheiten nach Artikel 11a der Richtlinie 2003/87/EG zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Annahme einer Liste der [...] Einheiten 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 Rates¹¹ 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 Rates¹² ausgeübt werden.

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).

- (17) [...] Die Berechnung der Kompensationspflichten im Rahmen von CORSIA für [...] Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union sollte [...] auf der Grundlage der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen der ICAO zum Umweltschutz – System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt – erfolgen, wobei der Nichtanwendung von CORSIA bei Flügen, die [...] von einem Flugplatz im EWR abgehen und auf einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich enden, nach dem Grundsatz der „sauberen Abtrennung“ Rechnung zu tragen ist. Der Kommission sollten Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung unter Berücksichtigung der Unterschiede zwischen diesen Internationalen Richtlinien und Empfehlungen und der Richtlinie 2003/87/EG anzunehmen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.
- (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 Umsetzung und Durchsetzung von CORSIA ausschließlich beim Heimatland dieser Luftfahrzeugbetreiber [...] liegen soll, sollten Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz außerhalb der Union nicht verpflichtet sein, Einheiten für die CORSIA-Compliance im Rahmen dieser Richtlinie zu löschen [...].

- (19a) Da für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz außerhalb der Union die Zuständigkeit für die Umsetzung und Durchsetzung von CORSIA ausschließlich beim Heimatland dieser Luftfahrzeugbetreiber liegen soll, kann – [...] wenn ein Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz außerhalb der Union mit Flügen innerhalb des EWR oder mit von einem Flugplatz im EWR abgehenden Flügen in die Schweiz oder in das Vereinigte Königreich erhebliche Emissionen erzeugt – das Land, in dem dieser Luftfahrzeugbetreiber seinen Sitz hat, auch Abweichungen bei der Anwendung von CORSIA in Bezug auf innereuropäische Flüge melden. Die Richtlinie 2003/87/EG sollte im Lichte der diesbezüglichen Entwicklungen fortlaufend überprüft werden.
- (19b) Um Anreize für die Beteiligung an CORSIA zu schaffen und Überschneidungen zwischen CORSIA- und EU-EHS-Instrumenten für dieselben Flüge zu vermeiden, sollten Luftfahrzeugbetreiber nicht verpflichtet sein, Zertifikate in Bezug auf Emissionen von Flügen von oder nach Ländern abzugeben, 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.
- (20) Damit gewährleistet ist, dass Strecken gleich behandelt werden, sollten Flüge von und nach Ländern, die CORSIA für die Zwecke des Unionsrechts nicht umsetzen, mit Ausnahme von Flügen, die von einem Flugplatz im EWR abgehen und auf einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich enden, von den Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten oder zur Löschung von Einheiten ausgenommen sein. Um Anreize für die vollständige Umsetzung von CORSIA ab 2027 zu schaffen, sollte die Ausnahme für die Abgabe von Zertifikaten 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 für die Zwecke des Unionsrechts nicht umsetzen, mit Ausnahme der Staaten, deren Pro-Kopf-BIP dem Unionsdurchschnitt entspricht oder diesen übersteigt, sollten von den Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten oder zur Löschung von Einheiten ohne Befristung ausgenommen werden.

- (22) Im Sinne einheitlicher Bedingungen für die Befreiung von Luftfahrzeugbetreibern [...] von den Kompensationspflichten 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 Kompensationspflichten 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 [...] Einheiten 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.
- (23a) Der Emissionsfaktor von Jetkerosin (JET A1 oder JET A) im Rahmen des EU-EHS sollte an den Emissionsfaktor für diesen Treibstoff angeglichen werden, der in Anhang 16 Band IV zum am 7. Dezember 1944 unterzeichneten Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgelegt ist. Durch die Erhöhung des Emissionsfaktors von Jetkerosin wird keine Änderung der Zuteilungsniveaus vorgenommen, da die kostenlosen Zuteilungen an die Luftfahrt zugunsten von Versteigerungen eingestellt werden, um größere Emissionsreduktionen zu erzielen.

- (24) Damit auf Strecken zwischen zwei Drittländern, die CORSIA umsetzen, gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet sind, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 AEUV Rechtsakte in Bezug auf die Annahme anderer [...] Einheiten 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 Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹³ niedergelegt wurden. 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 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 außerhalb dieses Gebiets in äußerster Randlage bis 2030 eine befristete Ausnahmeregelung vom EU-EHS festgelegt werden, um den wichtigsten Bedürfnissen der Einwohner in Bezug auf Beschäftigungs- und Bildungsmöglichkeiten sowie sonstigen Möglichkeiten gerecht zu werden. Diese Ausnahmeregelungen sollten aus denselben Gründen für Flüge zwischen Flugplätzen gelten, die beide in demselben Gebiet in äußerster Randlage oder in verschiedenen Gebieten in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats liegen.
- (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 CO₂-Emissionen sich nur schwer verringern lassen und in denen es auf eine Kombination aus betrieblichen Verbesserungen, alternativen klimaneutralen Treibstoffen 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.

¹³ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (26a) Im Einklang mit Artikel 12 Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG in der durch den Beschluss [XXX] [2021/0204(COD)] geänderten Fassung gelten Artikel 12 Absätze 6 und 7 der genannten Richtlinie bis zum 31. Dezember 2024 oder bis zum Ende des Übergangszeitraums dieser Richtlinie – je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. Der Übergangszeitraum dieser Richtlinie endet am 31. Dezember 2023, und daher ist Artikel 12 Absätze 6 bis 8 der Richtlinie 2003/87/EG in der Fassung anwendbar, die vor den Änderungen durch diese Richtlinie bis zu jenem Datum galt.
- (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, 5a, 5b, 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 gemäß den Vorschriften für die kostenlose Zuteilung, die vor den durch [die vorliegende Änderungsrichtlinie] eingeführten Änderungen in Kraft waren, kostenlos zugeteilt worden wäre [...].

(5a) Höchstens 20 Millionen der Gesamtmenge der Zertifikate gemäß Absatz 5 für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030 werden Luftfahrzeugbetreibern in nichtdiskriminierender Weise für die Vertankung der in Artikel 4 Absatz 1 der [Verordnung „ReFuelEU Aviation“] genannten Kraftstoffe für Flüge vorbehalten, für die die Abgabe von Zertifikaten gemäß Artikel 12 Absatz 3 vorgeschrieben ist. Diese Zertifikate werden in gleicher Weise wie ein Differenzvertrag zugeteilt, um einen Teil des Preisunterschieds zu fossilem Kerosin unter Berücksichtigung des CO₂-Preises und des Preises der betreffenden Kraftstoffe abzudecken. Sie decken 70 % des verbleibenden Preisunterschieds zwischen fossilem Kerosin und den betreffenden Kraftstoffen **und 100 % des verbleibenden Preisunterschieds für die Verwendung solcher Kraftstoffe auf folgenden Flughäfen ab: Flughäfen auf Inseln mit einer Fläche von weniger als 10 000 km², Flughäfen, die nicht groß genug sind, um als Flughäfen der Union gemäß Artikel 3 der [Verordnung „ReFuelEU Aviation“] definiert zu werden, oder Flughäfen in einem Gebiet in äußerster Randlage.** Ist die Nachfrage nach Zertifikaten für die Vertankung dieser Kraftstoffe in einem bestimmten Jahr höher als die Verfügbarkeit von Zertifikaten, so wird ihre Menge für alle betroffenen Luftfahrzeugbetreiber in gleichem Maße verringert.

(5b) Jeder Luftfahrzeugbetreiber kann jährlich vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030 eine Zuteilung von Zertifikaten für Flüge beantragen, für die Zertifikate auf der Grundlage der gemeldeten Vertankung von Kraftstoffen für diese Flüge entsprechend der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission gemeldeten Verwendung von Kraftstoffen abgegeben werden müssen. Die Mitgliedstaaten teilen Luftfahrzeugbetreibern vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Zertifikaten und gemäß dem in Unterabsatz 3 genannten Durchführungsrechtsakt Zertifikate zu.

Die Kommission veröffentlicht jährlich im Amtsblatt Angaben zur Kostendifferenz zwischen fossilem Kerosin und den betreffenden Kraftstoffen.

Die Kommission legt im Wege von delegierten Rechtsakten die detaillierten Regelungen für die jährliche Berechnung der Kostendifferenz und für die Zuteilung von Zertifikaten für die Vertankung der in Artikel 4 Absatz 1 der [Verordnung „ReFuelEU Aviation“] genannten Kraftstoffe, die detaillierten Regelungen für die Berechnung der Treibhausgasemissionen, die entsprechend der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission gemeldeten Verwendung von Kraftstoffen eingespart wurden, und die Regelungen für die Berücksichtigung des CO₂-Preises bei der Zuteilung fest.

Bis zum 1. Januar 2028 führt die Kommission eine Bewertung der Anwendung dieses Absatzes durch und übermittelt im Rahmen eines Berichts zeitnah ihre Ergebnisse dem Europäischen Parlament und dem Rat. Dem Bericht kann gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt werden, um – in Verbindung mit der gemäß Artikel 14 der [Verordnung „ReFuelEU Aviation“] durchzuführenden Überprüfung – Anreize für die Vertankung der in Artikel 4 Absatz 1 der [Verordnung „ReFuelEU Aviation“] genannten Kraftstoffe durch andere Instrumente als die Zuteilung kostenloser Zertifikate zu schaffen.

(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 3, 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 [...], einschließlich eines anderen Flugplatzes in einem Gebiet in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats, entstehen.“

2. Artikel 3d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) In den Jahren 2024 bis 2026 werden 15 % der Zertifikate gemäß Artikel 3c Absätze 5 und 6 sowie ein Teil der verbleibenden 85 % der Zertifikate, die kostenlos zugeteilt worden wären, versteigert. Die in diesen Jahren verbleibenden Zertifikate werden kostenlos zugeteilt. Der Anteil der zu versteigernden Zertifikate, die kostenlos zugeteilt worden wären, erhöht sich für die betreffenden Jahre wie folgt:

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

[...]

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.

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.

[...] Ab dem 1. Januar 2027 wird die gesamte Menge an Zertifikaten, die in jenem Jahr kostenlos zugeteilt worden wäre, versteigert, mit Ausnahme der in Artikel 3c Absatz 5a genannten Menge an Zertifikaten.

b) Folgender Absatz 1a wird hinzugefügt:

[...] (1a) 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 2024 unter das EU-EHS fallen. Bis zum 30. Juni des betreffenden Jahres vergeben die zuständigen Behörden die Zertifikate, die für das betreffende Jahr kostenlos zugeteilt werden.

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 und 1a [...] dieses Artikels ergänzt und die Modalitäten [...] der Versteigerungen regelt, die für die Übertragung eines Teils der Einkünfte aus solchen Versteigerungen als Eigenmittel gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV auf den Gesamthaushaltsplan der Union [...] erforderlich sind.“

da) In Absatz 3 Satz 3 werden die Worte „Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3c“ durch die Worte „Für jede in Artikel 13 genannte Handelsperiode“ ersetzt.

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 [...] sollten diese Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten nach Artikel 10 Absatz 3 verwenden.“

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

[...] ¹⁴

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 ihrer in Artikel 12 Absatz 8 festgelegten Verpflichtung zur Löschung von Einheiten für die gemeldete Menge [...] nachzukommen [...]:

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;

¹⁴ Derselbe Vorschlag ist auch in Artikel 1 Absatz 8 der allgemeinen Änderungsrichtlinie enthalten und wird in Erwägungsgrund 25 zu dem Vorschlag begründet. Da die beiden Dossiers parallel bearbeitet werden, wird vorgeschlagen, die Änderung im anderen Vorschlag nur dann vorzunehmen, wenn dies in den Erwägungsgründen begründet wird.

- 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 gemäß Absatz 2 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 Durchführungsrechtsakte, in denen die Einheiten [...] 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. Diese Durchführungsrechtsakte werden 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 dem in Absatz 7 genannten Durchführungsrechtsakt festgelegt ist, berechnen die Mitgliedstaaten jährlich die Kompensation für das vorangegangene Kalenderjahr für Flüge von, nach und zwischen Ländern, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, und Flüge zwischen der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich und Ländern, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, und unterrichten bis zum 30. November jedes Jahres die Luftfahrzeugbetreiber.

Im Einklang mit der Methode, die in dem in Absatz 7 genannten Durchführungsrechtsakt festgelegt ist, berechnen die Mitgliedstaaten die gesamten, endgültigen Kompensationspflichten für einen bestimmten CORSIA-Compliance-Zeitraum und unterrichten bis zum 30. November des Jahres, das auf das letzte Jahr des betreffenden CORSIA-Compliance-Zeitraums folgt, die Luftfahrzeugbetreiber.

Die Mitgliedstaaten unterrichten 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 CO₂-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 CO₂-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) [...] Die Berechnung der in Absatz 6 genannten Kompensationspflichten für die Zwecke des Systems der ICAO zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt erfolgt bei Flügen von, nach und zwischen Ländern, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, und Flügen zwischen der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich und Ländern, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind. [...]

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Methode für die Berechnung der Kompensationspflichten der Luftfahrzeugbetreiber detailliert festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte beruhen auf der Methode, die in den im vorangehenden Unterabsatz genannten Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz – System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt – vorgesehen ist. Sie sollten jedoch die Anpassungen der Methode enthalten, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie zu gewährleisten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Der erste entsprechende Durchführungsrechtsakt wird bis zum [1. Mai 2024] erlassen. Die Kommission stellt sicher, dass kein Luftfahrzeugbetreiber, der unter Absatz 6 dieses Artikels fällt, Kompensationspflichten zusätzlich zu und in Überschneidung mit seiner Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten gemäß dieser Richtlinie für dieselben Flüge während des CORSIA-Compliance-Zeitraums 2021-2023 unterliegt. "

(8) [...] 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, löschen Einheiten nach Artikel 11a nur für die Menge, die der betreffende Mitgliedstaat für den jeweiligen [...] CORSIA-Compliance-Zeitraum nach Absatz 6 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 [...] wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Worte „Handelsperiode nach Artikel 3c“ durch die Worte „Handelsperiode nach Artikel 13“ ersetzt.

b) 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. Hat ein Luftfahrzeugbetreiber in den vier aufeinanderfolgenden Kalenderjahren vor der Aktualisierung der Liste keine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I aufgenommen, so wird dieser Luftfahrzeugbetreiber nicht in die aktualisierte Liste aufgenommen.“

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 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 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 19 Absatz 3 sowie Artikel 22, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 24a Absatz 1, Artikel 25a Absatz 1 und 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 Europäische 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 [...]. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) In Bezug auf Emissionen von Flügen aus den oder in die in dem nach Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Länder(n), sind Luftfahrzeugbetreiber [...] nicht verpflichtet, [...] Zertifikate in Bezug auf diese Emissionen gemäß Artikel 12 Absatz 3 abzugeben.

(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, [...] Zertifikate in Bezug auf diese Emissionen gemäß Artikel 12 Absatz 3 abzugeben.

(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, mit Ausnahme der Länder, deren Pro-Kopf-BIP dem Unionsdurchschnitt entspricht oder diesen übersteigt, sind Luftfahrzeugbetreiber nicht verpflichtet, [...] Zertifikate in Bezug auf diese Emissionen gemäß Artikel 12 Absatz 3 abzugeben.

(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) Sind Luftfahrzeugbetreiber Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder in einem Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage sowie der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete dieses Mitgliedstaats, registriert, so 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.“

9a. In Artikel 28a Absatz 6 werden die Worte „abweichend von den Artikeln 3g, 12, 15 und 18a“ durch die Worte „abweichend von den Artikeln 12, 15 und 18a“ ersetzt.

9b. In Artikel 30 wird folgender Absatz angefügt:

(6) Die Kommission führt bis 2028 eine Bewertung durch und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Auswirkungen dieser Richtlinie auf die Anbindung von Inseln und abgelegenen Gebieten, auf die Wettbewerbsfähigkeit und auf das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen.

10. [...] Anhang I [...] erhält folgende Fassung:

a) In der Tabelle erhält Absatz 2 des Eintrags „Luftverkehr“ in der Spalte „Tätigkeiten“¹⁵ folgende Fassung:

Flüge zwischen Flugplätzen in zwei verschiedenen, in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Ländern, Flüge zwischen der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich und in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Ländern und – für die Zwecke des Artikels 12 Absätze 6 und 7 und des Artikels 28c – alle anderen Flüge zwischen Flugplätzen in zwei verschiedenen Drittländern, 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.

¹⁵ Im Rahmen des Notifizierungsbeschlusses in der vom AStV gebilligten Fassung (Dok. 9366/22) aufgenommen – hängt vom endgültigen Ergebnis der Verhandlungen über 2021/0204(COD) ab.

b) Sie erzeugen jährliche CO₂-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.“

b) In der Tabelle wird in der Spalte „Tätigkeiten“ unter Ziffer i des Eintrags „Luftverkehr“ die Zahl „30 000“ durch die Zahl „50 000“ ersetzt.

10a. Anhang Ia¹⁶ wird gestrichen.

11. In Anhang IV Teil B wird am Ende des fünften Absatzes folgender Satz eingefügt:

„Der Emissionsfaktor für Jetkerosin (JET A1 oder JET A) beträgt 3,16 (t CO₂/t Treibstoff).“

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.

¹⁶ Im Rahmen des Notifizierungsbeschlusses in der vom AStV gebilligten Fassung (Dok. 9366/22) aufgenommen.

- (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/Die Präsidentin

Der Präsident/Die Präsidentin
