

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2023/958 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 10. Mai 2023

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ wurde ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union geschaffen, um kosteneffizient und wirtschaftlich auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken. Mit der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ wurden Luftverkehrstätigkeiten in das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) aufgenommen. Die Europäische Union ist dafür zuständig, das EU-EHS auf alle Flüge auszuweiten, die von einem Flugplatz starten oder auf einem Flugplatz landen, der sich in einem Mitgliedstaat befindet.
- (2) Der Umweltschutz ist eine der wichtigsten Herausforderungen für die Union und die übrige Welt. Das Übereinkommen von Paris ⁽⁶⁾, das am 12. Dezember 2015 im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“) trat am 4. November 2016 in Kraft. 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. Diese Verpflichtung wurde durch die Annahme des Klimapakts von Glasgow am 13. November 2021 im Rahmen des UNFCCC verstärkt, in dem die als Tagung der Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris dienende Konferenz der Vertragsparteien des UNFCCC anerkennt, dass die Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau die Risiken und Auswirkungen des Klimawandels erheblich verringern würde, und diese Parteien sich verpflichteten, ihre Zielvorgaben für 2030 bis Ende 2022 zu verschärfen, um die Klimamaßnahmen in diesem kritischen Jahrzehnt zu beschleunigen und die Lücke zwischen der Zielvorgabe von 1,5 °C und der tatsächlichen Umsetzung zu schließen. Damit die Ziele des Übereinkommens von Paris erreicht werden können, müssen alle Wirtschaftssektoren, einschließlich der internationalen Luftfahrt, zur Verringerung von Treibhausgasemissionen beitragen.

⁽¹⁾ ABl. C 152 vom 6.4.2022, S. 152.

⁽²⁾ ABl. C 301 vom 5.8.2022, S. 116.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. April 2023 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 25. April 2023.

⁽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⁾ 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).

⁽⁶⁾ ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

- (3) Auf den Luftverkehr entfallen 2 bis 3 % der weltweiten CO₂-Emissionen, und die gesamten Klimaauswirkungen des Luftverkehrs sind mindestens doppelt so hoch wie die Auswirkungen seiner CO₂-Emissionen allein. Der Luftverkehr ist nach dem Straßenverkehr die zweitgrößte Quelle für die Klimaauswirkungen des Verkehrs. Im Jahr 2022 prognostizierte Eurocontrol einen Anstieg der europäischen Luftverkehrstätigkeit bis 2050 um 44 % im Vergleich zu 2019. Das Erfordernis, Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen zu ergreifen, wird zunehmend dringlicher, wie der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen in seinen letzten Berichten vom 7. August 2021 mit dem Titel „Climate change 2021: The Physical Science Basis“ (Klimawandel 2021: Naturwissenschaftliche Grundlage), vom 28. Februar 2022 mit dem Titel „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability“ (Klimawandel 2022: Folgen, Anpassung und Verwundbarkeit) und vom 4. April 2022 mit dem Titel „Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change“ (Klimawandel 2022: Eindämmung des Klimawandels) festgestellt hat. In diesem Bericht vom 4. April 2022 wird die internationale Luftfahrt als Sektor identifiziert, in dem im Rahmen von Branchenvereinbarungen Klimaschutzziele festgelegt wurden, die weit hinter dem zurückbleiben, was erforderlich wäre, um das langfristige Temperaturziel des Übereinkommens von Paris zu erreichen. Die Union sollte sich daher diesem dringenden Handlungsbedarf stellen, indem sie ihre Anstrengungen verstärkt und bei der Bekämpfung des Klimawandels international eine Führungsrolle übernimmt.
- (4) Der Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat auf der zehnten Sitzung seiner 214. Tagung am 27. Juni 2018 die erste Ausgabe von Anhang 16 Band IV des am 7. Dezember 1944 unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) — das System zur Verrechnung und Verringerung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA), mit dem die Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz für CORSIA (CORSIA-SARPs) eingeführt wurden, — angenommen. Die Union und ihre Mitgliedstaaten setzen CORSIA seit Beginn der Pilotphase 2021-2023 gemäß dem Beschluss (EU) 2020/954 des Rates ⁽⁷⁾ um.
- (5) Entsprechend dem Beschluss (EU) 2018/2027 des Rates ⁽⁸⁾ haben die Mitgliedstaaten dem ICAO-Sekretariat Abweichungen zwischen CORSIA und dem EU-EHS mitgeteilt. Ziel war es, den Besitzstand der Union und künftige politische Vorrechte sowie die ambitionierten Klimaziele 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 Richtlinie sollten die dem ICAO-Sekretariat mitgeteilten Abweichungen zwischen CORSIA und dem EU-EHS durch eine zweite mit dem Unionsrecht im Einklang stehende Mitteilung der Abweichungen aktualisiert werden, um den Änderungen der Richtlinie 2003/87/EG Rechnung zu tragen.
- (6) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“).
- (7) Die Union hat sich im Rahmen des aktualisierten national festgelegten Beitrags der Union und ihrer Mitgliedstaaten, die dem UNFCCC-Sekretariat am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde, verpflichtet, die Nettotreibhausgasemissionen ihrer gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern. Der Luftverkehr sollte zu diesen Emissionsreduktionsbemühungen beitragen.
- (8) Durch die Annahme der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlament und des Rates ⁽⁹⁾ hat die Union das Ziel, die Emissionen bis 2050 auf netto null zu verringern, und die Vorgabe, danach negative Emissionen anzustreben, gesetzlich verankert. Jene Verordnung sieht auch ein verbindliches Klimazwischenziel der Union vor, die internen Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern.
- (9) Die durch die vorliegenden Richtlinie eingeführten Änderungen sind von wesentlicher Bedeutung, um die Integrität des EU-EHS sicherzustellen und es wirksam zu steuern, damit es als politisches Instrument zur Verwirklichung der Ziele der Union beiträgt, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu verringern und bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen, sowie zur Verwirklichung des Ziels, danach negative Emissionen zu

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

erreichen, wie dies in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/1119 festgelegt ist. Diese Änderungen zielen daher auch darauf ab, dass die Beiträge der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris in Bezug auf den Luftverkehr umgesetzt werden. Daher sollte die Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate konsolidiert werden und dem in Artikel 9 der Richtlinie 2003/87/EG genannten linearen Kürzungsfaktor unterliegen.

- (10) Der Luftverkehr wirkt sich nicht nur durch CO₂-Emissionen auf das Klima aus, sondern auch durch Nicht-CO₂-Emissionen wie etwa Stickoxide (NO_x), Rußpartikel, oxidierte Schwefelverbindungen und Auswirkungen von Wasserdampf, sowie durch atmosphärische Prozesse wie die Bildung von Ozon und Kondensstreifen, die von derartigen Emissionen verursacht werden. Die Klimaauswirkungen derartiger Nicht-CO₂-Emissionen hängen von der Art des verwendeten Kraftstoffs und der verwendeten Triebwerke, vom Ort der Emissionen, insbesondere von der Flughöhe des Luftfahrzeugs und seiner Position in Bezug auf Breiten- und Längengrad, sowie vom Zeitpunkt der Emissionen und den Witterungsverhältnissen zu diesem Zeitpunkt ab. Auf der Grundlage der Folgenabschätzung der Kommission von 2006 zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-EHS wurde in der Richtlinie 2008/101/EG anerkannt, dass der Luftverkehr durch die Freisetzung von Nicht-CO₂-Emissionen Auswirkungen auf das globale Klima hat. Gemäß Artikel 30 Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁰⁾ geänderten Fassung musste die Kommission bis zum 1. Januar 2020 eine aktualisierte Analyse der Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr vorlegen und ihr erforderlichenfalls einen Vorschlag dazu beifügen, wie am besten gegen diese Auswirkungen vorzugehen ist. Um dieser Verpflichtung nachzukommen, hat die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) eine aktualisierte Analyse der Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr auf den Klimawandel durchgeführt und ihre Studie am 23. November 2020 veröffentlicht. Die Ergebnisse dieser Studie bestätigten die vorherigen Schätzungen, nämlich, dass die Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr für das Klima insgesamt mindestens genauso erheblich sind wie die Auswirkungen der CO₂-Emissionen allein.
- (11) Aus den Ergebnissen der EASA-Studie vom 23. November 2020 geht hervor, dass Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr nach dem Grundsatz der Vorsorge nicht länger ignoriert werden können. Es sind Regulierungsmaßnahmen der Union erforderlich, um Emissionsreduktionen im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris zu erreichen. Daher sollte die Kommission einen Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsrahmen für Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr einrichten. Aufbauend auf den Ergebnissen dieses Rahmens sollte die Kommission bis zum 1. Januar 2028 einen Bericht vorlegen und gegebenenfalls auf der Grundlage einer Folgenabschätzung einen Legislativvorschlag vorlegen, der Maßnahmen zur Minderung von Nicht-CO₂-Effekten aus dem Luftverkehr umfasst, indem der Anwendungsbereich des EU-EHS auf solche Auswirkungen ausgeweitet wird.
- (12) Die ambitionierteren Klimaziele lassen sich nur erreichen, wenn so viele Ressourcen wie möglich für die Klimawende bereitgestellt werden, die auch ein gerechter Übergang sein sollte. Folglich sollten alle Einkünfte aus Versteigerungen, die nicht dem Unionshaushalt zugewiesen werden, für klimabezogene Zwecke verwendet werden.
- (13) Die Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate sollte auf der Höhe der Zuteilungen für Flüge, für die Zertifikate gemäß der Richtlinie 2003/87/EG abgegeben werden müssen, konsolidiert werden. Die Zuteilung für das Jahr 2024 sollte auf der Grundlage der Gesamtzuteilung an aktive Luftfahrzeugbetreiber im Jahr 2023, abzüglich des linearen Kürzungsfaktors gemäß der genannten Richtlinie, erfolgen. Die Höhe der Zuteilungen sollte zur Berücksichtigung derjenigen Strecken erhöht werden, die im Jahr 2023 nicht unter das EU-EHS fielen, aber ab dem Jahr 2024 darunter fallen werden.
- (14) Eine Erhöhung des Versteigerungsanteils ab dem Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie sollte zur Regel für die Zuteilung von Zertifikaten im Luftverkehrssektor werden, wobei der Fähigkeit des Sektors Rechnung zu tragen ist, die gestiegenen CO₂-Kosten weiterzugeben. Die kostenlose Zuteilung sollte in den Jahren 2024 und 2025 schrittweise eingestellt werden, und ab 2026 sollte eine vollständige Versteigerung erfolgen.
- (15) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte dazu beitragen, Anreize für die Dekarbonisierung des gewerblichen Luftverkehrs zu schaffen. Ein Übergang von der Nutzung fossiler Kraftstoffe würde dazu beitragen, eine solche Dekarbonisierung zu erreichen. Dieser Übergang sollte jedoch — in Anbetracht des starken Wettbewerbs zwischen den Luftfahrzeugbetreibern, des sich entwickelnden Unionsmarkts für nachhaltige Flugkraftstoffe und des erheblichen Preisunterschieds zwischen fossilem Kerosin und nachhaltigen Flugkraftstoffen — durch Anreize für Vorreiter unterstützt werden. Daher sollten im Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030 20 Mio. Zertifikate für die Zuteilung zur Deckung des verbleibenden Preisunterschieds zwischen fossilem Kerosin und den zulässigen Flugkraftstoffen für einzelne Luftfahrzeugbetreiber reserviert werden. Diese Zertifikate sollten aus dem Pool der insgesamt verfügbaren Menge an Zertifikaten für den Luftverkehr stammen und auf nicht diskriminierende Weise ausschließlich für Flüge zugeteilt werden, die der Abgabeverpflichtung der Richtlinie 2003/87/EG unterliegen. Nach einer Bewertung der Funktionsweise dieser Reserve könnte die Kommission beschließen, einen Legislativvorschlag zur Zuteilung einer zahlenmäßig und zeitlich begrenzten Menge von Zertifikaten vorzulegen. Eine solche Zuteilung sollte nur bis zum 31. Dezember 2034 andauern.

⁽¹⁰⁾ Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Unterstützung kosteneffizienter Emissionsreduktionen und zur Förderung von Investitionen mit geringem CO₂-Ausstoß und des Beschlusses (EU) 2015/1814 (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3).

- (16) Unter anderem aufgrund der durch sie verursachten unverhältnismäßig hohen Umweltbelastung sind keine gewerblichen Überschallflüge mehr erhältlich. Dennoch wird derzeit, was eine mögliche Wiedereinführung der Überschallluftfahrt betrifft, intensiv geforscht. Die positive Korrelation zwischen der Fluggeschwindigkeit und der Höhe der durch den Kraftstoffverbrauch bedingten Emissionen rechtfertigt es, Unterschallflüge anders als Überschallflüge zu behandeln. Daher ist es angezeigt, mögliche künftige Überschallflüge von der gemäß der vorliegenden Richtlinie bereitgestellten Förderung nichtfossiler Kraftstoffe auszunehmen.
- (17) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte auch in Bezug auf annehmbare Einheiten für die Compliance geändert werden, um den vom ICAO-Rat auf seiner 216. Tagung im März 2019 angenommenen CORSIA-Zulässigkeitskriterien für Emissionseinheiten als wesentliches Element von CORSIA Rechnung zu tragen. Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union sollten Einheiten für die CORSIA-Compliance für Flüge von oder nach sowie zwischen Drittländern, die als Teilnehmer von CORSIA gelten, verwenden können. Um sicherzustellen, dass die Umsetzung von CORSIA durch die Union die Ziele des Übereinkommens von Paris unterstützt und Anreize für eine breite Beteiligung an CORSIA schafft, sollten die Einheiten für die Compliance aus Staaten stammen, die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris sind und an CORSIA teilnehmen, und eine Doppelzählung sollte vermieden werden.
- (18) Um einheitliche Bedingungen für die Verwendung von Einheiten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Annahme einer Liste von Einheiten übertragen werden, die auf jenen aufbauen, welche nach Auffassung des ICAO-Rates für die CORSIA-Compliance vertretbar sind und die Zulässigkeitsvoraussetzungen gemäß der vorliegenden Richtlinie erfüllen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.
- (19) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die erforderlichen Vorkehrungen für die Genehmigung durch teilnehmende Vertragsparteien, für zeitnahe Anpassungen der Berichterstattung über die anthropogenen Emissionen aus Quellen und den Abbau durch Senken, die unter die national festgelegten Beiträge der teilnehmenden Vertragsparteien fallen, sowie zur Vermeidung einer Doppelzählung und eines Nettoanstiegs der globalen Emissionen sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung detaillierter Anforderungen für solche Vorkehrungen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.
- (20) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Berechnung der Kompensationspflichten im Rahmen von CORSIA für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union sollten der Kommission die entsprechenden Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.
- (21) Da für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz außerhalb der Union die Verantwortung 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.
- (22) Da für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz außerhalb der Union die Verantwortung 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 Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) oder mit von einem Flugplatz im EWR startenden Flügen nach Flugplätzen in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich erhebliche Emissionen erzeugt — der Staat, 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.
- (23) Damit gewährleistet ist, dass Strecken gleich behandelt werden, sollten Flüge in und aus Staaten, die CORSIA für die Zwecke des Unionsrechts nicht umsetzen, mit Ausnahme von Flügen, die von einem Flugplatz im EWR starten und auf einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich landen, von den Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten oder zur Löschung von Einheiten befreit sein. Um Anreize für die vollständige Umsetzung von CORSIA ab 2027 zu schaffen, sollte die Befreiung in Bezug auf die Abgabe von Zertifikaten nur für bis zum 31. Dezember 2026 entstandene Emissionen gelten.

⁽¹⁾ 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).

- (24) Artikel 191 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sieht vor, dass die Umweltpolitik der Union zur Förderung von Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels auf internationaler Ebene beiträgt, und fordert, dass die Union und die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse mit Drittländern und den zuständigen internationalen Organisationen zusammenarbeiten. Diese Ziele sind auch für die ICAO und die weitere Entwicklung von CORSIA von Bedeutung.
- (25) Datentransparenz und der Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen sind von wesentlicher Bedeutung, um die Rechenschaftspflicht und Durchsetzbarkeit zu verbessern. Daher sollte die Kommission Daten zu Emissionen und Kompensationen der Luftfahrzeugbetreiber in benutzerfreundlicher Weise veröffentlichen. Eine solche Veröffentlichung würde die Bewertung der Auswirkungen von CORSIA auf die globale Verringerung von CO₂-Emissionen und seiner Rolle bei der Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris erleichtern.
- (26) Flüge in die und aus den am wenigsten entwickelten Ländern und kleinen Inselentwicklungsstaaten 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 befreit sein. Diese Befreiung sollte nichtbefristet sein.
- (27) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Befreiung von Luftfahrzeugbetreibern von den Kompensationspflichten gemäß der vorliegenden Richtlinie in Bezug auf Emissionen aus Flügen in und aus Staaten, die gemäß dieser 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 Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union von den Kompensationspflichten in Bezug auf Emissionen aus Flügen zu befreien, wenn eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil von Luftfahrzeugbetreibern mit Sitz in der Union vorliegt, die auf eine weniger strenge Umsetzung oder Durchsetzung von CORSIA in Drittländern 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 ausgeübt werden.
- (28) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen auf Strecken zwischen zwei verschiedenen Staaten, die CORSIA anwenden, aber Luftfahrzeugbetreibern gestatten, andere Einheiten als diejenigen zu verwenden, die auf der gemäß einem Durchführungsrechtsakt im Rahmen der vorliegenden Richtlinie erlassenen Liste von Einheiten für die Compliance aufgeführt sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, mit denen Luftfahrzeugbetreibern mit Sitz in einem Mitgliedstaat gestattet wird, zusätzlich zu dieser Liste von Einheiten für die Compliance weitere Arten von Einheiten zu verwenden, oder mit denen sie von den durch diese Richtlinie eingeführten Bedingungen für die Zulässigkeit von Einheiten entbunden werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.
- (29) Die Kommission sollte über die Umsetzung von CORSIA und des Maßnahmenpakets der ICAO zur Erreichung des langfristig global angestrebten Ziels für die internationale Luftfahrt, bis 2050 CO₂-Neutralität zu erreichen, (im Folgenden „langfristig global angestrebtes Ziel“) berichten, das am 7. Oktober 2022 von der 41. ICAO-Versammlung angenommen wurde.
- (30) Um Fortschritte im Rahmen der ICAO zu befördern, hat die Union bei drei Gelegenheiten befristete Ausnahmen vom EU-EHS angenommen, um die Compliance-Verpflichtungen auf die Emissionen aus Flügen zwischen Flugplätzen im EWR zu beschränken, wobei Luftfahrzeugbetreiber unabhängig von ihrem Sitz auf Routen gleich behandelt wurden. Mit der jüngsten Ausnahme vom EU-EHS, die in der Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹²⁾ festgelegt ist, wurden die Compliance-Verpflichtungen auf diejenigen Emissionen aus EWR-internen Flügen, die bis 2023 entstanden sind, beschränkt, und es wurde in Betracht gezogen, nach der in jener Verordnung vorgesehenen Überprüfung den Anwendungsbereich des Systems ab 1. Januar 2024 in Bezug auf Luftverkehrstätigkeiten von und nach außerhalb des EWR gelegenen Flugplätzen zu ändern. Um die Umsetzung von CORSIA, dessen Pilotphase begonnen hat, und seine Anwendung in der Praxis zu bewerten, sollte die derzeit geltende Ausnahme von den EU-EHS-Verpflichtungen in Bezug auf die Abgabeverpflichtungen für Flüge in die und aus den relevanten Drittländern, die von Luftfahrzeugbetreibern auf Routen durchgeführt werden, die nicht unter CORSIA fallen, welche andernfalls bis zum 31. März 2027 und 30. September 2027 den Berichtertätigungs- und Abgabeverpflichtungen des EU-EHS unterliegen würden, bis zum 31. Dezember 2026 verlängert werden. Dies sollte die letzte befristete Ausnahme vom EU-EHS sein. Bis zum 1. Juli 2026 sollte eine Überprüfung von CORSIA erfolgen. Wenn die ICAO-Versammlung CORSIA nicht bis zum 31. Dezember 2025 in einer Weise

⁽¹²⁾ 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).

gestärkt hat, die mit der Erreichung ihres langfristig global angestrebten Ziels, die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen, vereinbar ist oder wenn nach den neuesten verfügbaren Daten auf die in einem von der Kommission zu erlassenden Durchführungsrechtsakt aufgeführten Staaten weniger als 70 % der Emissionen der internationalen Luftfahrt entfallen, so sollte die Kommission gegebenenfalls vorschlagen, dass das EU-EHS für Emissionen aus ab 2027 startenden Flügen gilt und dass die Luftfahrzeugbetreiber etwaige durch die Kompensation im Rahmen von CORSIA auf diesen Strecken entstandene Kosten abziehen können, um eine doppelte Belastung zu vermeiden. Gleichzeitig sollte, wenn ein Drittland CORSIA nicht ab 2027 anwendet, das EU-EHS für Emissionen aus Flügen in dieses Drittland gelten.

- (31) Informationen über die Verwendung von Einheiten für die Compliance mit Kompensationspflichten gemäß CORSIA sollten in einer Weise veröffentlicht werden, die nicht weniger transparent ist als diejenige für Informationen über die Verwendung internationaler Gutschriften im Rahmen der Richtlinie 2003/87/EG bis 2020 gemäß Anhang XIV der Verordnung (EU) Nr. 389/2013 der Kommission ⁽¹³⁾.
- (32) Am 7. Oktober 2022 beschloss die 41. ICAO-Versammlung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, den bis dahin geltenden Referenzwert von CORSIA für den Zeitraum von 2024 bis 2035 vom Durchschnitt der CO₂-Emissionen der Jahre 2019 und 2020 auf 85 % der CO₂-Emissionen des Jahres 2019 zu ändern. Der Durchschnitt aller gemeldeten CO₂-Emissionen in den Jahren 2019 und 2020 betrug 435 859 594 Tonnen. Die CO₂-Emissionen im Jahr 2019 beliefen sich auf 608 076 604 Tonnen; 85 % davon sind 516 865 113 Tonnen. Der Referenzwert, den die ICAO tatsächlich zur Berechnung des sektoralen Anstiegsfaktors verwendet, ergibt sich jedoch aus einer Teilmenge der CO₂-Emissionen, bei der nur Emissionen auf Strecken berücksichtigt werden, für die Kompensationspflichten gelten. Für die Teilmenge aller Staatenpaare, die im Jahr 2021 Kompensationspflichten unterlagen, wurde der Durchschnitt der CO₂-Emissionen in den Jahren 2019 und 2020 von der ICAO zwar nicht veröffentlicht, er wird jedoch auf 245 Mio. Tonnen geschätzt. Im Jahr 2019 betrug die CO₂-Emissionen 341 380 188 Tonnen; 85 % davon sind 290 173 160 Tonnen. Für alle Staatenpaare, die im Jahr 2027 voraussichtlich Kompensationspflichten unterliegen werden, werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen in den Jahren 2019 und 2020 auf rund 373 Mio. Tonnen geschätzt, während 85 % der entsprechenden CO₂-Emissionen im Jahr 2019 auf etwa 439 Mio. Tonnen geschätzt werden.
- (33) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Erstellung einer Liste von Staaten, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie CORSIA für die Zwecke der Richtlinie 2003/87/EG anwenden, 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 ausgeübt werden.
- (34) Beim Übergang des Luftverkehrssektors zu einem nachhaltigen Luftverkehr müssen die soziale Dimension des Sektors und seine Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigt werden, um sicherzustellen, dass dieser Übergang sozial gerecht verläuft und in dessen Rahmen den Arbeitnehmern Schulungen, Umschulungen und Weiterbildungen angeboten werden. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie und ihre sozialen Auswirkungen in Bezug auf den Luftverkehrssektor vorlegen.
- (35) Flüge über eine Entfernung von 1 000 Kilometern und weniger machen 6 bis 9 % der gesamten CO₂-Emissionen des Luftverkehrs aus. Die Kommission sollte einen Bericht über Maßnahmen zur Förderung einer Verkehrsverlagerung auf alternative, nachhaltigere Verkehrsträger — solange technologische Durchbrüche und die Verfügbarkeit von emissionsfreien Flugkraftstoffen und Luftfahrzeugen noch ausstehen — vorlegen.
- (36) 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, der zur Überbrückung des verbleibenden Preisunterschieds zwischen fossilen Kraftstoffen und Alternativen dazu bestimmt ist, die negativen Auswirkungen auf die Luftverkehrsanbindung zu begrenzen und das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen zu mindern. Die Kommission sollte bis 2026 über mögliche Auswirkungen auf die Luftverkehrsanbindung Bericht erstatten.
- (37) Der Emissionsfaktor von Jetkerosin (JET A1 oder JET A) im Rahmen des EU-EHS sollte an den Emissionsfaktor für diesen Kraftstoff angeglichen werden, der in den CORSIA-SARPs festgelegt ist. Aufgrund der Erhöhung des Emissionsfaktors von Jetkerosin sollte keine Änderung der Zuteilungshöhen vorgenommen werden, da die kostenlosen Zuteilungen an den Luftverkehr durch diese Richtlinie zugunsten von Versteigerungen schrittweise eingestellt werden, um größere Emissionsreduktionen zu erzielen.

⁽¹³⁾ Verordnung (EU) Nr. 389/2013 der Kommission vom 2. Mai 2013 zur Festlegung eines Unionsregisters gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und den Entscheidungen Nr. 280/2004/EG und Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 920/2010 und (EU) Nr. 1193/2011 der Kommission (ABl. L 122 vom 3.5.2013, S. 1).

- (38) Erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, die Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen im Einklang mit Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁴⁾ verwenden, sollten für die Luftfahrzeugbetreiber, die diese Kraftstoffe nutzen, als emissionsfrei eingestuft werden, bis die detaillierten Vorschriften für die angemessene Anrechnung gemäß der vorliegenden Richtlinie festgelegt sind.
- (39) Um detaillierte Vorschriften für die jährliche Berechnung der Kostendifferenz zwischen fossilem Kerosin und zulässigen Flugkraftstoffen im Einklang mit einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr, für die Zuteilung von Zertifikaten für die Verwendung derartiger zulässiger Flugkraftstoffe und für die Berechnung der durch die Verwendung derartiger zulässiger Flugkraftstoffe eingesparten Treibhausgasemissionen festzulegen, sowie um die Vorkehrungen für die Berücksichtigung von Anreizen aus dem Kohlenstoffpreis und harmonisierten Mindeststeuerbeträgen für fossile Kraftstoffe festzulegen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen. Darüber hinaus sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 TFEU Rechtsakte zu erlassen, um die genauen Vorkehrungen für die Versteigerung von Luftverkehrszertifikaten durch die Mitgliedstaaten festzulegen, einschließlich der für die Übertragung eines Teils der Einkünfte aus solchen Versteigerungen als Eigenmittel erforderlichen genauen Vorkehrungen. 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 Rechtsetzung ⁽¹⁵⁾ 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.
- (40) Besondere Aufmerksamkeit sollte der Förderung der Anbindung der Gebiete in äußerster Randlage der Union gewidmet werden. Daher sollte für Emissionen aus 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 zum 31. Dezember 2030 eine befristete Ausnahme vom EU-EHS festgelegt werden, um den wichtigsten Bedürfnissen der Einwohner in Bezug auf Beschäftigungs- und Bildungsmöglichkeiten sowie sonstige Möglichkeiten gerecht zu werden. Diese Ausnahme sollte 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.
- (41) Der Beschluss (EU) 2023/136 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁶⁾ soll für die Mitteilung an Luftfahrzeugbetreiber gelten, die gemäß der Richtlinie 2003/87/EG von den Mitgliedstaaten bis zum 30. November 2023 zu übermitteln ist, sofern der von der ICAO zu veröffentlichende sektorale Anstiegsfaktor für die Emissionen im Jahr 2022 null beträgt.
- (42) 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 diejenigen Sektoren, wie etwa den Luftverkehrs- und den Schifffahrtssektor, wichtig, deren CO₂-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 Unionsebene werden die erforderlichen Forschungs- und Innovationsanstrengungen unter anderem durch Horizont Europa — das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation — unterstützt, das umfangreiche Finanzmittel und neue Instrumente für die neu unter das EU-EHS fallenden Sektoren umfasst.
- (43) Mit dem durch die Richtlinie 2003/87/EG eingerichteten Innovationsfonds sollen Forschung zu sowie Entwicklung und Einsatz von Dekarbonisierungslösungen, einschließlich emissionsfreier Technologien, gefördert und die Auswirkungen des Luftverkehrssektors auf Klima und Umwelt verringert werden. Mit diesem Fonds sollen auch die Elektrifizierung und Maßnahmen zur Verringerung der Gesamtauswirkungen des Luftverkehrs unterstützt werden.

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁽¹⁶⁾ Beschluss (EU) 2023/136 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union (ABl. L 19 vom 20.1.2023, S. 1).

- (44) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich den Beitrag des Luftverkehrs zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union zu gewährleisten und CORSIA angemessen in Unionsrecht umzusetzen, 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.
- (45) Die Mitgliedstaaten sollten diese Richtlinie bis zum 31. Dezember 2023 umsetzen, da dringende Klimamaßnahmen erforderlich sind und alle Sektoren auf kosteneffiziente Weise zur Emissionsreduktion beitragen müssen.
- (46) Durch Vereinfachungen von Verwaltungsverfahren und die Anpassung dieser Verfahren an bewährte Praktiken würde der Verwaltungsaufwand auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- (47) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2003/87/EG

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

1. In Artikel 3 wird folgender Buchstabe angefügt:

„v) „Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr“ die Auswirkungen auf das Klima, die sich aus der Freisetzung von Stickstoffoxiden (NO_x), Rußpartikeln und oxidierten Schwefelverbindungen während der Verbrennung von Kraftstoff ergeben, und die Auswirkungen von Wasserdampf, einschließlich Kondensstreifen, durch Luftfahrzeuge, die eine Luftverkehrstätigkeit gemäß Anhang I durchführen.“

2. Artikel 3c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird gestrichen.

b) Die folgenden Absätze 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 nach 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 Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) eingeführten Änderungen in Kraft waren, kostenlos zugeteilt worden wären.

(6) Im Hinblick auf gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber werden für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030 höchstens 20 Mio. der Gesamtmenge der Zertifikate nach Absatz 5 auf transparente, gleiche und diskriminierungsfreie Weise für die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe und anderer Flugkraftstoffe, die nicht aus fossilen Kraftstoffen stammen, und die gemäß einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr für die Erreichung des Mindestanteils an nachhaltigen Flugkraftstoffen, den Luftfahrzeugbetreibern an Flughäfen der Union von Anbietern von Flugkraftstoffen zur Verfügung gestellte Flugkraftstoffe gemäß der genannten Verordnung enthalten müssen, gezählt werden, für Unterschallflüge reserviert, für die Zertifikate im Einklang mit Artikel 12 Absatz 3 der vorliegenden Richtlinie abzugeben sind. Kann ein zulässiger Flugkraftstoff an einem Flughafen nicht physisch einem bestimmten Flug zugeordnet werden, so stehen die gemäß diesem Unterabsatz reservierten Zertifikate für an diesem Flughafen vertankte zulässige Flugkraftstoffe zur Verfügung, die im Verhältnis zu den Emissionen aus Flügen des Luftfahrzeugbetreibers von diesem Flughafen stehen, für die Zertifikate gemäß Artikel 12 Absatz 3 dieser Richtlinie abgegeben werden müssen.

Die gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes reservierten Zertifikate werden von den Mitgliedstaaten zugeteilt, um den Preisunterschied zwischen der Verwendung von fossilem Kerosin und der Verwendung der einschlägigen zulässigen Flugkraftstoffe ganz oder teilweise auszugleichen, wobei Anreize aus dem CO₂-Preis und den harmonisierten Mindeststeuerbeträgen für fossile Kraftstoffe zu berücksichtigen sind. Bei der Berechnung dieses Preisunterschieds berücksichtigt die Kommission den von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit entsprechend einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr veröffentlichten technischen Bericht. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Finanzierung im Rahmen dieses Absatzes auf eine Art und Weise sichtbar ist, die mit den in Artikel 30m Absatz 1 Buchstaben a und b dieser Richtlinie genannten Anforderungen im Einklang steht.

Die gemäß dem vorliegenden Absatz zugeteilten Zertifikate decken Folgendes ab:

- a) 70 % des verbleibenden Preisunterschieds zwischen der Verwendung von fossilem Kerosin und Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen sowie fortschrittlichen Biokraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates (**), für die der Emissionsfaktor gemäß Anhang IV oder dem nach Artikel 14 der vorliegenden Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakt null ist;
- b) 95 % des verbleibenden Preisunterschieds zwischen der Verwendung von fossilem Kerosin und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs im Einklang mit Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die im Luftverkehr verwendet werden und für die der Emissionsfaktor gemäß Anhang IV oder dem nach Artikel 14 der vorliegenden Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakt null ist;
- c) 100 % des verbleibenden Preisunterschieds zwischen der Verwendung von fossilem Kerosin und jeglichem zulässigen Flugkraftstoff, der nicht aus fossilen Kraftstoffen gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes gewonnen wird, auf Flughäfen auf Inseln mit einer Fläche von weniger als 10 000 km² und ohne Straßen- oder Schienenverbindung zum Festland, auf Flughäfen, die nicht groß genug sind, um als Flughäfen der Union gemäß einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr definiert zu werden, und auf Flughäfen in einem Gebiet in äußerster Randlage;
- d) in anderen als den unter den Buchstaben a, b und c genannten Fällen 50 % des verbleibenden Preisunterschieds zwischen der Verwendung von fossilem Kerosin und einem beliebigen der unter Unterabsatz 1 dieses Absatzes fallenden zulässigen Flugkraftstoffe, die nicht aus fossilen Kraftstoffen gewonnen werden.

Bei der Zuteilung von Zertifikaten gemäß dem vorliegenden Absatz kann eine mögliche Unterstützung im Rahmen anderer Regelungen auf nationaler Ebene berücksichtigt werden.

Gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber können jährlich eine Zuteilung von Zertifikaten auf der Grundlage der Menge der in diesem Absatz genannten zulässigen Flugkraftstoffe beantragen, die auf Flügen verwendet werden, für die zwischen dem 1. Januar 2024 und dem 31. Dezember 2030 Zertifikate gemäß Artikel 12 Absatz 3 abzugeben sind, ausgenommen Flüge, für die diese Anforderung gemäß Artikel 28a Absatz 1 als erfüllt gilt. Ist die Nachfrage nach Zertifikaten für die Verwendung dieser Kraftstoffe in einem bestimmten Jahr höher als die Verfügbarkeit von Zertifikaten, so wird die Menge der Zertifikate für alle von der Zuteilung betroffenen Luftfahrzeugbetreiber einheitlich für das besagte Jahr verringert.

Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* jährlich Einzelheiten über die durchschnittliche Kostendifferenz zwischen fossilem Kerosin unter Berücksichtigung von Anreizen aus dem CO₂-Preis und den harmonisierten Mindeststeuerbeträgen für fossile Kraftstoffe und den einschlägigen zulässigen Flugkraftstoffen für das Vorjahr.

Die Kommission ist befugt, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie durch die Festlegung detaillierter Vorschriften für die jährliche Berechnung der Kostendifferenz nach Unterabsatz 6 dieses Absatzes, für die Zuteilung von Zertifikaten für die Verwendung der in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Kraftstoffe und für die Berechnung der Treibhausgasemissionen, die durch die Verwendung von Kraftstoffen eingespart wurden, wie gemäß dem nach Artikel 14 Absatz 1 erlassenen Durchführungsrechtsakt berichtet, und durch die Festlegung der Vorkehrungen für die Berücksichtigung von Anreizen aus dem Kohlenstoffpreis und harmonisierten Mindeststeuerbeträgen für fossile Kraftstoffe zu erlassen.

Bis zum 1. Januar 2028 führt die Kommission eine Bewertung der Anwendung des vorliegenden Absatzes durch und übermittelt die Ergebnisse dieser Bewertung im Rahmen eines Berichts zeitnah dem Europäischen Parlament und dem Rat. Dem Bericht kann gegebenenfalls ein Legislativvorschlag zur Zuteilung einer zahlenmäßig und zeitlich begrenzten Menge von Zertifikaten bis zum 31. Dezember 2034 beigefügt werden, um weitere Anreize für die Verwendung der in Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes genannten Kraftstoffe zu schaffen, insbesondere für die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Einklang mit Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die im Luftverkehr verwendet werden und für die der Emissionsfaktor gemäß Anhang IV oder gemäß dem nach Artikel 14 der vorliegenden Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakt null ist.

Ab dem 1. Januar 2028 bewertet die Kommission die Anwendung dieses Absatzes in dem Jahresbericht, den sie gemäß Artikel 10 Absatz 5 vorzulegen hat.

(7) Bei Flügen, die von einem Flugplatz im EWR abgehen und an einem Flugplatz im EWR, in der Schweiz oder im Vereinigten Königreich ankommen, und die 2023 nicht unter das EU-EHS fielen, wird die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate um die Höhe der Zuteilungen, einschließlich kostenloser Zuteilungen und Versteigerungen, erhöht, die vorgenommen worden wären, wenn sie in jenem Jahr unter das EU-EHS gefallen wären, gekürzt um den linearen Kürzungsfaktor nach Artikel 9.

(8) 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 zum 31. Dezember 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 demselben Gebiet in äußerster Randlage oder in einem anderen Gebiet in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats, entstehen.

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

(**) 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).“

3. Artikel 3d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) In den Jahren 2024 und 2025 werden 15 % der Zertifikate gemäß Artikel 3c Absätze 5 und 7 sowie 25 % im Jahr 2024 bzw. 50 % im Jahr 2025 der verbleibenden 85 % dieser Zertifikate, die kostenlos zugeteilt worden wären, versteigert, mit Ausnahme der Mengen an Zertifikaten gemäß Artikel 3c Absatz 6 und Artikel 10a Absatz 8 Unterabsatz 4. Die für diese Jahre verbleibenden Zertifikate werden kostenlos zugeteilt.

Ab dem 1. Januar 2026 wird die gesamte Menge an Zertifikaten, die in jenem Jahr kostenlos zugeteilt worden wäre, versteigert, mit Ausnahme der Menge an Zertifikaten gemäß Artikel 3c Absatz 6 und Artikel 10a Absatz 8 Unterabsatz 4.“

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) Zertifikate, die kostenlos zugeteilt werden, werden Luftfahrzeugbetreibern im Verhältnis zu ihrem Anteil an den für 2023 berichteten geprüften Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten zugeteilt. Bei dieser Berechnung werden auch die geprüften Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten berücksichtigt, die für Flüge berichtet 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) Die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die genauen Vorkehrungen für die Versteigerung von Luftverkehrszertifikaten gemäß den Absätzen 1 und 1a des vorliegenden Artikels durch die Mitgliedstaaten ergänzt und die genauen Vorkehrungen der Versteigerungen regelt, die für die Übertragung eines Teils der Einkünfte aus solchen Versteigerungen als Eigenmittel gemäß Artikel 311 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) auf den Gesamthaushaltsplan der Union erforderlich sind. Die Menge der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate entspricht dem Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 gemeldet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 13 gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet. Die delegierten Rechtsakte müssen sicherstellen, dass die in Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 1 dargelegten Grundsätze eingehalten werden.

(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 oder den entsprechenden finanziellen Gegenwert dieser Einkünfte nach Artikel 10 Absatz 3 dieser Richtlinie.“

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

5. Artikel 11a wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1, 2 und 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 sowie der überseeischen Gebiete und Schutzgebiete des betreffenden Mitgliedstaats, registriert sind, die folgenden Einheiten nutzen, um ihrer in Artikel 12 Absatz 9 festgelegten Verpflichtung zur Löschung von Einheiten für die gemäß Artikel 12 Absatz 6 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 eingestuft und in dem nach Absatz 8 erlassenen Durchführungsrechtsakt genannten Gutschriftenprogrammen teilnehmen;
- c) Gutschriften, die von Vertragsparteien der Abkommen 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 Staat, der zum Zeitpunkt der Nutzung Vertragspartei des Übereinkommens von Paris ist.
- b) Sie stammen aus einem Staat, der in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt als Staat aufgeführt ist, der am System zur Verrechnung und Verringerung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) der ICAO teilnimmt. Diese Bedingung gilt weder für vor 2027 entstandene Emissionen noch für die am wenigsten entwickelten Länder oder kleinen Inselentwicklungsstaaten im Sinne der Definition der Vereinten Nationen, mit Ausnahme der Staaten, 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 Emissionen aus Quellen und den Abbau 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 detaillierter Anforderungen an die in Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes genannten Regelungen, die Berichterstattungs- und Registrierungsanforderungen umfassen können, sowie für die Auflistung der Staaten oder Programme, die diese Regelungen anwenden. Diese Regelungen tragen der Flexibilität Rechnung, die den am wenigsten entwickelten Ländern und kleinen Inselentwicklungsstaaten gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingeräumt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

b) Absatz 4 wird gestrichen.

c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(8) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einheiten aufgeführt sind, die vom ICAO-Rat als zulässig eingestuft wurden und die die in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels festgelegten Bedingungen erfüllen. Die Kommission erlässt ferner Durchführungsrechtsakte, um diese Liste bei Bedarf zu ändern. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß 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 8 dieses Artikels genannten Durchführungsrechtsakt festgelegt ist, berechnen die Mitgliedstaaten jährlich die Kompensationspflichten für das vorangegangene Kalenderjahr für Flüge nach, aus und zwischen Staaten, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, und für Flüge zwischen der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich und Staaten, 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 8 genannten Durchführungsrechtsakt festgelegt ist, berechnen die Mitgliedstaaten ferner 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 die in Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes aufgeführten Bedingungen dieser Pflichten erfüllen.

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 und
- b) sie erzeugen jährliche CO₂-Emissionen von mehr als 10 000 Tonnen aus dem Einsatz von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg, die seit dem 1. Januar 2021 Flüge nach Anhang I durchführen, welche nicht in demselben Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats, starten und landen.

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) medizinische Flüge,
 - iv) Militärflüge,
 - v) Löschflüge;
 - vi) Flüge vor oder nach einem Flug im humanitären Einsatz, einem medizinischen Flug oder einem Löschflug, sofern diese Flüge mit demselben Luftfahrzeug erfolgten und für die Durchführung der damit verbundenen Tätigkeiten in den Bereichen humanitäre Hilfe, medizinische Versorgung oder Brandbekämpfung oder die anschließende Verlegung des Luftfahrzeugs für seinen nächsten Einsatz erforderlich waren.“
- b) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(8) Die Berechnung der Kompensationspflichten gemäß Absatz 6 dieses Artikels für die Zwecke von CORSIA erfolgt im Einklang mit einer von der Kommission festzulegenden Methode für Flüge nach, aus und zwischen Staaten, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, und Flügen zwischen der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich und Staaten, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Methode für die Berechnung der Kompensationspflichten für Luftfahrzeugbetreiber gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes.

In diesen Durchführungsrechtsakten wird insbesondere die Anwendung der Anforderungen präzisiert, die sich aus den einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie, insbesondere aus den Artikeln 3c, 11a, 12 und 25a, und, soweit dies unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie möglich ist, aus den Internationalen Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz für CORSIA (CORSIA-SARPs) ergeben.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Der erste entsprechende Durchführungsrechtsakt wird bis zum 30. Juni 2024 erlassen.

(9) 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 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 gemeldet hat. Die Löschung erfolgt für die Emissionen im Zeitraum 2021 bis 2023 bis zum 31. Januar 2025 und für die Emissionen im Zeitraum 2024 bis 2026 bis zum 31. Januar 2028.“

7. In Artikel 14 werden folgende Absätze angefügt:

„(5) Die Luftfahrzeugbetreiber berichten einmal jährlich über die ab dem 1. Januar 2025 auftretenden Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr. Zu diesem Zweck erlässt die Kommission bis zum 31. August 2024 einen Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 1, um Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr in einen Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsrahmen einzubeziehen. Dieser Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsrahmen enthält mindestens die verfügbaren dreidimensionalen Flugbahndaten des Luftfahrzeugs sowie die Umgebungsfeuchtigkeit und -temperatur, damit ein CO₂-Äquivalent pro Flug erzeugt werden kann. Die Kommission sorgt vorbehaltlich der verfügbaren Ressourcen für die Verfügbarkeit von Instrumenten zur Erleichterung und weitestgehenden Automatisierung der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung, um den Verwaltungsaufwand zu minimieren.

Ab dem 1. Januar 2025 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass jeder Luftfahrzeugbetreiber die Nicht-CO₂-Effekte jedes Luftfahrzeugs, das dieser in jedem Kalenderjahr betreibt, überwacht und der zuständigen Behörde nach Ablauf eines jeden Jahres gemäß den in Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakten berichtet.

Die Kommission legt ab 2026 im Rahmen des Berichts nach Artikel 10 Absatz 5 jährlich einen Bericht über die Ergebnisse der Anwendung des Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsrahmens nach Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes vor.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Anwendung des Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsrahmens für Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr legt die Kommission bis zum 31. Dezember 2027 einen Bericht und, nach der Durchführung einer Folgenabschätzung, gegebenenfalls einen Legislativvorschlag vor, der dem Ziel dient, Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr durch eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des EU-EHS auf Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr abzumildern.

(6) Die Kommission veröffentlicht spätestens drei Monate nach Ablauf der jeweiligen Berichterstattungsfrist in nutzerfreundlich aufbereiteter Weise mindestens die folgenden aggregierten jährlichen Emissionsdaten im Zusammenhang mit Luftverkehrstätigkeiten, die den Mitgliedstaaten gemeldet oder der Kommission gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission (*) und Artikel 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission (***) übermittelt wurden:

a) je Flugplatzpaar innerhalb des EWR:

- i) Emissionen aus allen Flügen;
- ii) Gesamtzahl der Flüge;
- iii) Gesamtzahl der Fluggäste;
- iv) Luftfahrzeugtypen;

b) je Luftfahrzeugbetreiber:

- i) Daten über die Emissionen aus Flügen innerhalb des EWR, aus Flügen, die im EWR starten, aus Flügen, die im EWR landen, und aus Flügen zwischen zwei Drittländern, aufgeschlüsselt nach Staatenpaaren, sowie Daten über Emissionen, die der Verpflichtung zur Löschung von im Rahmen von CORSIA zulässigen Emissionseinheiten unterliegen;
- ii) Betrag der Kompensationspflichten, berechnet gemäß Artikel 12 Absatz 8;
- iii) Betrag und Art der Gutschriften gemäß Artikel 11a, die zur Erfüllung der Kompensationspflichten des Luftfahrzeugbetreibers gemäß Ziffer ii des vorliegenden Buchstabens verwendet wurden.
- iv) Menge und Kategorie der verwendeten Kraftstoffe, für die der Emissionsfaktor gemäß dieser Richtlinie null ist, oder die den Luftfahrzeugbetreiber berechtigen, Zertifikate gemäß Artikel 3c Absatz 6 zu erhalten.

In Bezug auf die Buchstaben a und b des vorliegenden Absatzes kann ein Luftfahrzeugbetreiber unter bestimmten Umständen, in denen er auf einer sehr begrenzten Zahl von Flugplatzpaaren oder in einer sehr begrenzten Zahl von Staatenpaaren tätig ist, die Kompensationspflichten unterliegen, oder auf einer sehr begrenzten Zahl von Staatenpaaren, für die keine Kompensationspflichten gelten, beantragen, dass der Verwaltungsmitgliedstaat diese Daten nicht auf der Ebene des Luftfahrzeugbetreibers veröffentlicht, wobei zu erläutern ist, warum die Offenlegung dem geschäftlichen Interesse des Luftfahrzeugbetreibers schaden würde. Auf der Grundlage dieses Antrags kann der Verwaltungsmitgliedstaat bei der Kommission beantragen, diese Daten auf einer höheren Aggregationsebene zu veröffentlichen. Über derartige Anträge entscheidet die Kommission.

- (*) 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).
- (**) 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).“

8. Artikel 18a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Werden dem Verwaltungsmitgliedstaat eines unter Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels fallenden Luftfahrzeugbetreibers in den ersten beiden Jahren einer Handelsperiode nach Artikel 13 keine der zugeordneten Luftverkehrsemissionen aus Flügen, die von diesem Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt wurden, zugeordnet, so wird dieser Luftfahrzeugbetreiber für die nächste Handelsperiode einem anderen Verwaltungsmitgliedstaat übertragen. Neuer Verwaltungsmitgliedstaat ist der Mitgliedstaat mit dem höchsten Schätzwert für zugeordnete Luftverkehrsemissionen in Bezug auf Flüge, die der betreffende Luftfahrzeugbetreiber während der ersten beiden Jahre der vorhergehenden Handelsperiode durchgeführt hat.“

b) Absatz 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) sie aktualisiert die Liste ab 2024 mindestens alle zwei Jahre zur Aufnahme der Luftfahrzeugbetreiber, die anschließend einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I nachgegangen sind; ist ein Luftfahrzeugbetreiber in den vier aufeinanderfolgenden Kalenderjahren vor der Aktualisierung der Liste keiner Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I nachgegangen, so wird dieser Luftfahrzeugbetreiber nicht in die Liste aufgenommen.“

9. Artikel 25a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Union und die Mitgliedstaaten streben weiterhin Vereinbarungen über globale Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr im Einklang mit den Zielvorgaben der Verordnung (EU) 2021/1119 und des Übereinkommens von Paris an. Liegen solche Vereinbarungen vor, so prüft die Kommission, ob diese Richtlinie, soweit sie auf Luftfahrzeugbetreiber Anwendung findet, geändert werden muss.“

b) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(3) Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt mit einer Liste von Staaten (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 bis 2023 und einem Referenzwert von 85 % der Emissionen des Jahres 2019 für jedes Jahr ab dem Jahr 2024. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) In Bezug auf Emissionen, die bis zum 31. Dezember 2026 bei Flügen in oder aus Staaten, die in dem nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, entstehen, sind Luftfahrzeugbetreiber nicht verpflichtet, gemäß Artikel 12 Absatz 3 Zertifikate für diese Emissionen abzugeben.

(5) In Bezug auf Emissionen, die bis zum 31. Dezember 2026 bei Flügen zwischen dem EWR und Staaten entstehen, die nicht in dem nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, ausgenommen Flüge in die Schweiz und das Vereinigte Königreich, sind Luftfahrzeugbetreiber nicht verpflichtet, gemäß Artikel 12 Absatz 3 Zertifikate für diese Emissionen abzugeben.

(6) In Bezug auf Emissionen aus Flügen in die und aus den am wenigsten entwickelten Ländern und kleinen Inselentwicklungsstaaten im Sinne der Definition der Vereinten Nationen, mit Ausnahme derjenigen, die in dem nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, und Staaten, deren Pro-Kopf-BIP dem Unionsdurchschnitt entspricht oder diesen übersteigt, sind Luftfahrzeugbetreiber nicht verpflichtet, gemäß Artikel 12 Absatz 3 Zertifikate für diese Emissionen abzugeben.

(7) Stellt die Kommission fest, dass eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung — beispielsweise eine Wettbewerbsverzerrung durch ein Drittland, das in seinem innerstaatlichen Recht CORSIA weniger streng anwendet oder CORSIA nicht bei allen Luftfahrzeugbetreibern in gleicher Weise durchsetzt — 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, erlässt sie Durchführungsrechtsakte, um diese Luftfahrzeugbetreiber von den Kompensationspflichten nach Artikel 12 Absatz 9 in Bezug auf Emissionen aus Flügen in und aus solchen Staaten zu befreien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(8) Führen 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, Flüge zwischen zwei verschiedenen Staaten durch, die in dem nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, einschließlich Flügen zwischen der Schweiz, dem Vereinigten Königreich und den in dem nach Absatz 3 dieses Artikels erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Staaten, und gestatten diese Staaten es ihnen, andere Einheiten als diejenigen in der nach Artikel 11a Absatz 8 angenommenen Liste zu verwenden, 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 aus diesen Flügen nicht einzuhalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

10. Die Artikel 28a und 28b erhalten folgende Fassung:

„Artikel 28a

Vor der verpflichtenden Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO geltende Ausnahmen

(1) Abweichend von Artikel 12 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 3 und Artikel 16 betrachten die Mitgliedstaaten die in diesen Vorschriften vorgesehenen Anforderungen als erfüllt und ergreifen gegen Luftfahrzeugbetreiber keine Maßnahmen in Bezug auf

- a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Staaten außerhalb des EWR mit Ausnahme von Flügen nach Flugplätzen im Vereinigten Königreich oder in der Schweiz, in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b;
- b) alle Emissionen aus Flügen zwischen einem Flugplatz in einem Gebiet in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 AEUV und einem Flugplatz in einem anderen Gebiet des EWR in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b.

Für die Zwecke der Artikel 11a, 12 und 14 gelten die geprüften Emissionen aus nicht in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Flügen als die geprüften Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers.

(2) Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Menge der von jedem Mitgliedstaat für den Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2026 zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen für Flüge entsprechen, die nicht unter die Ausnahmen gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b des vorliegenden Artikels fallen.

(3) Abweichend von Artikel 3g müssen Luftfahrzeugbetreiber für Flüge, die unter die Ausnahmen gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b des vorliegenden Artikels fallen, keine Überwachungspläne, in denen Maßnahmen zur Überwachung und Berichterstattung hinsichtlich Emissionen enthalten sind, übermitteln.

(4) Betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers weniger als 25 000 Tonnen CO₂ oder betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers aus nicht in Absatz 1 Buchstaben a und b des vorliegenden Artikels genannten Flügen weniger als 3 000 Tonnen CO₂, so werden seine Emissionen abweichend von den Artikeln 3g, 12, 15 und 18a als geprüfte Emissionen erachtet, wenn sie mit dem Instrument für Kleinemittenten ermittelt wurden, das gemäß der Verordnung (EU) Nr. 606/2010 der Kommission (*) zulässig ist und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das Emissionshandelssystem aufgefüllt wurde. Die Mitgliedstaaten dürfen auf nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber vereinfachte Verfahren anwenden, solange solche Verfahren nicht weniger genau als das Instrument für Kleinemittenten sind.

(5) Für Länder, mit denen ein Abkommen gemäß Artikel 25 oder 25a geschlossen wurde, gilt Absatz 1 des vorliegenden Artikels lediglich im Einklang mit den Bedingungen dieses Abkommens.

Artikel 28b

Berichterstattung durch die Kommission über die Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO und ihre Überprüfung durch die Kommission

(1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 1. Januar 2027 und danach alle drei Jahre Bericht über die Fortschritte bei den Verhandlungen in der ICAO über die Umsetzung des ab 2021 für Emissionen geltenden globalen marktbasierten Mechanismus, insbesondere im Hinblick auf

- a) die einschlägigen Instrumente der ICAO, einschließlich Richtlinien und Empfehlungen, sowie die Fortschritte bei der Umsetzung aller Bestandteile des Maßnahmenkatalogs der ICAO zur Erreichung des langfristig global angestrebten Ziels, das auf der 41. ICAO-Versammlung angenommen wurde,
- b) die vom ICAO-Rat gebilligten Empfehlungen von Bedeutung für den globalen marktbasierten Mechanismus, einschließlich etwaiger Änderungen in Bezug auf die Referenzjahre,
- c) die Einrichtung eines weltweiten Registers,
- d) die nationalen Maßnahmen, die Drittländer ergriffen haben, damit der ab 2021 für Emissionen geltende globale marktbasierende Mechanismus umgesetzt wird,
- e) das Ausmaß der Beteiligung an der Kompensation im Rahmen von CORSIA seitens Drittländern, einschließlich der Auswirkungen ihrer Vorbehalte in Bezug auf diese Beteiligung, und
- f) andere wichtige internationale Entwicklungen und anwendbare Instrumente sowie die Fortschritte bei der Verringerung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima.

Im Einklang mit der weltweiten Bestandsaufnahme des Übereinkommens von Paris berichtet die Kommission außerdem über die Anstrengungen zur Verwirklichung des langfristig global angestrebten Emissionsreduktionsziels für den Luftverkehrssektor, bis 2050 CO₂-Neutralität zu erreichen, die im Einklang mit den Kriterien nach Unterabsatz 1 Buchstaben a bis f bewertet werden.

(2) Bis zum 1. Juli 2026 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die Umweltwirksamkeit des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO bewertet wird, darunter auch seine allgemeinen Zielvorgaben in Bezug auf die Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris, das Ausmaß der Beteiligung an der Kompensation im Rahmen von CORSIA, seine Durchsetzbarkeit, die Transparenz, die Sanktionen bei Nichteinhaltung, die Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, die Qualität der Kompensationsgutschriften, die Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung, die Register, die Rechenschaftspflicht sowie die Vorschriften über die Verwendung von Biokraftstoffen. Die Kommission veröffentlicht diesen Bericht ebenfalls bis zum 1. Juli 2026.

(3) Die Kommission fügt dem in Absatz 2 genannten Bericht gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie im Einklang mit dem Temperaturziel gemäß dem Übereinkommen von Paris, der Verpflichtung der Union zur gesamtwirtschaftlichen Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 und dem Ziel der Verwirklichung der Klimaneutralität bis spätestens 2050 sowie dem Ziel der Wahrung der Umweltwirksamkeit und Effektivität der Klimamaßnahmen der Union bei. Das EU-EHS wird in dem beigefügten Vorschlag gegebenenfalls ab Januar 2027 auf Flüge von Flugplätzen in Staaten im EWR nach Flugplätzen außerhalb des EWR angewandt, und Flüge von Flugplätzen außerhalb des EWR, die im EWR landen, werden ausgeschlossen, wenn aus dem Bericht nach Absatz 2 hervorgeht, dass

- a) die ICAO-Versammlung CORSIA bis zum 31. Dezember 2025 nicht im Einklang mit ihrem langfristig global angestrebten Ziel, die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen, gestärkt hat oder

- b) auf die Staaten, die in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, weniger als 70 % der Emissionen aus der internationalen Luftfahrt entfallen, wobei die neuesten verfügbaren Daten zugrunde gelegt werden,

In dem beigefügten Vorschlag wird Luftfahrzeugbetreibern ferner gegebenenfalls die Möglichkeit eingeräumt, etwaige durch die Kompensation im Rahmen von CORSIA auf diesen Strecken entstandene Kosten abzuziehen, um eine doppelte Belastung zu vermeiden. Sind die in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b dieses Absatzes genannten Bedingungen nicht erfüllt, so wird diese Richtlinie mit dem Vorschlag bei Bedarf dahin gehend geändert, dass das EU-EHS weiterhin nur für Flüge innerhalb des EWR, für Flüge in die Schweiz und in das Vereinigte Königreich sowie für Flüge in Staaten, die nicht in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt sind, gilt.

(*) Verordnung (EU) Nr. 606/2010 der Kommission vom 9. Juli 2010 zur Genehmigung eines von der Europäischen Organisation für Flugsicherung (Eurocontrol) entwickelten vereinfachten Instruments zur Schätzung des Treibstoffverbrauchs bestimmter Luftfahrzeugbetreiber, die Kleinemittenten sind (ABl. L 175 vom 10.7.2010, S. 25).“

11. In Artikel 30 wird folgender Absatz angefügt:

„(8) Die Kommission nimmt im Jahr 2026 Folgendes in den Bericht gemäß Artikel 10 Absatz 5 auf:

- a) eine Bewertung der Auswirkungen von Flügen über eine Entfernung von weniger als 1 000 km auf die Umwelt und das Klima sowie Überlegungen zu Optionen zur Verringerung dieser Auswirkungen, einschließlich einer Prüfung der verfügbaren alternativen öffentlichen Verkehrsmittel und der verstärkten Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe,
- b) eine Bewertung der Auswirkungen von Flügen, die von Betreibern durchgeführt werden, die gemäß Buchstabe h oder k des Eintrags ‚Luftverkehr‘ in der Spalte ‚Tätigkeiten‘ der Tabelle in Anhang I befreit sind, auf die Umwelt und das Klima sowie Überlegungen zu Optionen zur Verringerung dieser Auswirkungen,
- c) eine Bewertung der sozialen Auswirkungen dieser Richtlinie im Luftverkehrssektor, unter anderem auf das Personal und die Kosten für Flugreisen, und
- d) eine Bewertung der Luftverkehrsanbindung von Inseln und abgelegenen Gebieten, auch unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit und der Verlagerung von CO₂-Emissionen sowie der Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima.

Der in Artikel 10 Absatz 5 vorgesehene Bericht wird gegebenenfalls auch bei einer künftigen Überarbeitung dieser Richtlinie berücksichtigt.“

12. Die Anhänge I und IV werden nach Maßgabe des Anhangs der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

Umsetzung

- (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 die vorliegende 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***Inkrafttreten**

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

*Artikel 4***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 10. Mai 2023.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin
R. METSOLA

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
J. ROSWALL

ANHANG

1. In der Spalte „Tätigkeiten“ der Tabelle in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG wird der Eintrag „Luftverkehr“ wie folgt geändert:
 - a) Nach dem ersten Absatz wird folgender Absatz eingefügt:

„Flüge zwischen Flugplätzen in zwei verschiedenen in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Staaten, Flüge zwischen der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich und in dem nach Artikel 25a Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Staaten und — für die Zwecke von Artikel 12 Absätze 6 und 8 und Artikel 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 und
 - b) sie erzeugen jährliche CO₂-Emissionen von mehr als 10 000 Tonnen aus dem Einsatz von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg, die seit dem 1. Januar 2021 Flüge nach diesem Anhang durchführen, welche nicht in demselben Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats, starten und landen; für die Zwecke dieses Buchstabens werden Emissionen der nachstehend genannten Arten von Flügen nicht berücksichtigt:
 - i) Flüge im staatlichen Auftrag,
 - ii) Flüge im humanitären Einsatz,
 - iii) medizinische Flüge,
 - iv) Militärflüge,
 - v) Löschflüge,
 - vi) Flüge vor oder nach einem Flug im humanitären Einsatz, einem medizinischen Flug oder einem Löschflug, sofern diese Flüge mit demselben Luftfahrzeug erfolgten und für die Durchführung der damit verbundenen Tätigkeiten in den Bereichen humanitäre Hilfe, medizinische Versorgung oder Brandbekämpfung oder die anschließende Verlegung des Luftfahrzeugs für seinen nächsten Einsatz erforderlich waren.“
 - b) Unter Ziffer i wird die Zahl „30 000“ durch die Zahl „50 000“ ersetzt.
2. In Anhang IV Teil B der Richtlinie 2003/87/EG wird der Abschnitt „Überwachung der Kohlendioxidemissionen“ wie folgt geändert:
 - a) am Ende von Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Der Emissionsfaktor für Jetkerosin (JET A1 oder JET A) beträgt 3,16 (Tonnen CO₂ pro Tonnen Kraftstoff).“
 - b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz angefügt:

„Emissionen aus erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs, bei denen Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen gemäß Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2018/2001 verwendet wird, werden für Luftfahrzeugbetreiber, die diese Kraftstoffe verwenden, als emissionsfrei eingestuft, bis der in Artikel 14 Absatz 1 der vorliegenden Richtlinie genannte Durchführungsrechtsakt erlassen ist.“