

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

24.7.2007

PE 392.158v01-00

ÄNDERUNGSANTRÄGE 26-203

Entwurf eines Berichts

(PE 390.460v02-00)

Peter Liese

Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie (KOM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD) – Änderungsrechtsakt)

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 26 ERWÄGUNG 2

(2) Das Hauptziel der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, die mit Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993 über den Abschluss des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Namen der Gemeinschaft angenommen wurde, besteht darin, Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Interferenz mit dem

(2) Das Hauptziel der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, die mit Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993 über den Abschluss des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Namen der Gemeinschaft angenommen wurde, besteht darin, Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Interferenz mit dem

AM\677355DE.doc

PE 392.158v01-00

Klimasystem verhindern würde. Die Gemeinschaft hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die globale jährliche Oberflächenmitteltemperatur gegenüber den vorindustriellen Werten nicht um mehr als 2°C zunehmen sollte. Aktuelle Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass dieses langfristige Temperaturziel nur erreicht werden kann, wenn die globalen Treibhausgasemissionen innerhalb von zwei Jahrzehnten ihren Höchststand erreichen und anschließend gegenüber 1990 spürbar um mindestens 15%, vielleicht sogar um 50% fallen. Die quantifizierten, von den Staaten ab 2013 zu erzielenden Verminderungen, um das Ziel einer Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen zu erreichen, sind im internationalen Prozess zum Klimawandel noch nicht festgelegt worden. Während diese Richtlinie mit dem Beitrag der EU zum langfristigen Temperaturziel konform gehen sollte, sollten die Methoden und Grundlagen für die Zuteilung von Luftfahrtzertifikaten unter dieser Richtlinie *jenseits dieses Datums* im Lichte wissenschaftlicher Entwicklungen sowie der politischen Entwicklung auf internationaler Ebene weiterer Überprüfung unterliegen.

Klimasystem verhindern würde. Die Gemeinschaft hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die globale jährliche Oberflächenmitteltemperatur gegenüber den vorindustriellen Werten nicht um mehr als 2°C zunehmen sollte. Aktuelle Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass dieses langfristige Temperaturziel nur erreicht werden kann, wenn die globalen Treibhausgasemissionen innerhalb von zwei Jahrzehnten ihren Höchststand erreichen und anschließend gegenüber 1990 spürbar um mindestens 15%, vielleicht sogar um 50% fallen. Die quantifizierten, von den Staaten ab 2013 zu erzielenden Verminderungen, um das Ziel einer Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen zu erreichen, sind im internationalen Prozess zum Klimawandel noch nicht festgelegt worden. Während diese Richtlinie mit dem Beitrag der EU zum langfristigen Temperaturziel konform gehen sollte, sollten die Methoden und Grundlagen für die Zuteilung von Luftfahrtzertifikaten unter dieser Richtlinie im Lichte wissenschaftlicher Entwicklungen sowie der politischen Entwicklung auf internationaler Ebene weiterer Überprüfung unterliegen.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 3b Absätze 2 und 3.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 27 ERWÄGUNG 5

(5) Die Gemeinschaft ist zwar keine Vertragspartei der Chicago-Konvention von 1944, aber alle Mitgliedsstaaten sind Vertragsparteien dieser Konvention sowie Mitglieder von ICAO und unterstützen

(5) Die Gemeinschaft ist zwar keine Vertragspartei der Chicago-Konvention von 1944, aber alle Mitgliedsstaaten sind Vertragsparteien dieser Konvention sowie Mitglieder von ICAO und unterstützen

weiterhinhaben die Arbeiten zur Entwicklung von Marktinstrumenten auf globaler Ebene in Zusammenarbeit mit anderen Staatenunterstützt. Auf der sechsten Sitzung des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz in der Luftfahrt im Jahr 2004 war man sich einig, dass ein luftfahrtspezifisches Emissionshandelssystem auf der Grundlage eines neuen Rechtsinstruments und unter der Schirmherrschaft der ICAO nicht genügend Anreize bietet, um weiter in Betracht gezogen zu werden. Folglich wird in der Entschließung 35-5 der ICAO-Versammlung kein neues Rechtsinstrument vorgeschlagen, sondern *ein offener Emissionshandel* befürwortet, mit der Möglichkeit für die Staaten, Emissionen aus der internationalen Luftfahrt in ihre Emissionshandelssysteme einzubeziehen.

weiterhinhaben die Arbeiten zur Entwicklung von Marktinstrumenten auf globaler Ebene in Zusammenarbeit mit anderen Staatenunterstützt. Auf der sechsten Sitzung des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz in der Luftfahrt im Jahr 2004 war man sich einig, dass ein luftfahrtspezifisches Emissionshandelssystem auf der Grundlage eines neuen Rechtsinstruments und unter der Schirmherrschaft der ICAO nicht genügend Anreize bietet, um weiter in Betracht gezogen zu werden. Folglich wird in der Entschließung 35-5 der ICAO-Versammlung kein neues Rechtsinstrument vorgeschlagen, sondern *„die Weiterentwicklung eines offenen Emissionshandelssystems für die internationale Luftfahrt“* befürwortet, mit der Möglichkeit für die Staaten, Emissionen aus der internationalen Luftfahrt in ihre Emissionshandelssysteme einzubeziehen.

Or. en

Begründung

Der geänderte Text gibt den Text der Entschließung der ICAO-Versammlung genauer wieder.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 28 ERWÄGUNG 7

(7) Strategien und Maßnahmen sollten von Mitgliedstaaten und Gemeinschaft in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft und nicht nur in den Sektoren Industrie und Energie durchgeführt werden, um die notwendigen umfangreichen Reduktionen herbeizuführen. Wenn die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs weiterhin im bisherigen Tempo zunehmen, würde dies die in anderen Sektoren *erzielten* Reduktionen zur Bekämpfung des Klimawandels spürbar untergraben.

(7) Strategien und Maßnahmen sollten von Mitgliedstaaten und Gemeinschaft in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft und nicht nur in den Sektoren Industrie und Energie durchgeführt werden, um die notwendigen umfangreichen Reduktionen herbeizuführen. Wenn die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs weiterhin im bisherigen Tempo zunehmen, würde dies die in anderen Sektoren *möglichen* Reduktionen zur Bekämpfung des Klimawandels spürbar untergraben.

Begründung

Die derzeitige Formulierung ist ungenau und möglicherweise irreführend, denn die Reduktionen in anderen Sektoren sind nur hypothetisch.

Änderungsantrag von Johannes Blokland

Änderungsantrag 29
ERWÄGUNG 7 A (NEU)

(7a) Als Beitrag zur Senkung der Flugzeugemissionen sollte die Kommission bis 2009 eine Durchführbarkeitsstudie über mögliche Emissionsnormen für Luftfahrzeugmotoren durchführen.

Or. nl

Begründung

Es gibt bereits Rechtsvorschriften über höchst zulässige Treibhausgasemissionen von Schiffs- und Kraftfahrzeugmotoren. Die Durchführbarkeitsstudie sollte die Möglichkeit vergleichbarer Vorschriften für Luftfahrzeugmotoren untersuchen.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 30
ERWÄGUNG 8 A (NEU)

(8a) Durch ein leistungsfähigeres Luftverkehrsmanagement könnte der Treibstoffverbrauch um bis zu 12% gesenkt werden und so ein Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen geleistet werden. Folglich sollten der einheitliche europäische Luftraum und das Projekt SESAR so schnell wie möglich verwirklicht werden. Es ist vor allem Sache der europäischen Institutionen sowie der Mitgliedstaaten, sich in enger Abstimmung mit den einschlägigen Luftraumnutzern umgehend und entschlossen für die Schaffung von funktionalen

Luftraumblöcken, das Konzept der flexiblen Luftraumblöcke und der flexiblen Luftraumnutzung einzusetzen. In diesem Zusammenhang sollte auch die AIRE-Initiative (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions), die zwischen der Europäischen Union und der US-Bundesluftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration - FAA) vereinbart wurde, unterstützt werden.

Or. fr

Begründung

Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem ist im allgemeinen Rahmen einer europäischen Politik zur Verringerung der CO₂-Emissionen im Allgemeinen und in der Luftfahrt im Besonderen zu sehen. Die beiden sich ergänzenden Teile dieser Initiative zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem sind die Technikinitiative „Clean Sky“ und die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums mit einem besseren Luftverkehrsmanagement vor allem dank des Projekts SESAR. Auch sollte die AIRE-Initiative begrüßt werden, deren positive Wirkungen im Bereich des CO₂- Ausstoßes über den Rahmen der Europäischen Union hinausgehen werden, da es sich um eine Initiative zusammen mit den Vereinigten Staaten handelt.

Anderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 31
ERWÄGUNG 8 A (NEU)

(8a) Allein durch ein effizienteres Luftverkehrsmanagement könnte der Treibstoffverbrauch um bis zu 12 % gesenkt werden und so zur Verringerung der CO₂-Emissionen beitragen. Folglich sollten der Einheitliche Europäische Luftraum und das Projekt SESAR so schnell und effizient wie möglich umgesetzt werden. Es ist vor allem die Aufgabe der Mitgliedstaaten sowie der Europäischen Institutionen, in enger Abstimmung mit den betroffenen Luftraumnutzern umgehend und entschlossen funktionale Luftraumblöcke, flexible Luftraumblöcke und eine flexible Luftraumnutzung einzurichten.

Begründung

Eine rasche Umsetzung des längst beschlossenen Einheitlichen Europäischen Luftraums, insbesondere durch die Mitgliedsstaaten, muss endlich das ineffiziente Lauftraummanagement im Europäischen Luftraum beseitigen, und sie würde dadurch eine wesentlich größere Verringerung der CO₂-Emissionen herbeiführen als die Einführung des Emissionshandels.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 32
ERWÄGUNG 8 A (NEU)

(8a) Durch die bevorstehenden Verbesserungen beim Luftverkehrsmanagement könnte nach ihrer vollständigen Umsetzung der Treibstoffverbrauch im Luftverkehr um bis zu 12% gesenkt werden. Deshalb sollte die Gemeinschaft entschlossen die Politik für einen einheitlichen europäischen Luftraum durch eine angemessene Finanzierung und eine rasche Umsetzung des Projekts SESAR weiterverfolgen.

Begründung

Eine solide Politik im Bereich Luftverkehr und Klimawandel sollte nicht nur aus wirtschaftlichen Maßnahmen bestehen. Im Jahr 2005 beschloss die Branche eine umfassende, für die gesamte Branche geltende Klimawandelpolitik, bei der der Schwerpunkt auf technischen Fortschritt durch Forschung, Verbesserung der Infrastruktur durch Stärkung der Flughäfen und des Luftverkehrsmanagements, auf operationelle Maßnahmen zur Verringerung des Treibstoffverbrauchs und auf wirtschaftliche Instrumente wie etwa den Emissionshandel gelegt wird. Wenn die Kommission selbst auch ein „umfassendes Maßnahmenpaket“ erwähnt, versäumt sie es doch, die anderen Teile dieses Pakets zu nennen.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 33
ERWÄGUNG 8 B (NEU)

(8b) Da Forschung und Technik der Schlüssel zur Innovation und Leistungssteigerung sind, sollte die Gemeinschaft die Arbeit des ACARE (Advisory Council for Aeronautical Research in Europe) und insbesondere dessen strategische Forschungsagenda nachdrücklich unterstützen, in der vorrangige Ziele für die Luftfahrt im Jahr 2020 genannt werden. In der strategischen Forschungsagenda werden die folgenden Technologieziele festgelegt: „Eine Verringerung der CO₂-Emissionen um 50% je Personenkilometer (was eine Verminderung des Treibstoffverbrauchs um 50% in den neuen Flugzeugen von 2020 bedeutet) und der Stickoxid-Emissionen um 80%“.

Or. en

Begründung

Eine solide Politik im Bereich Luftverkehr und Klimawandel sollte nicht nur aus wirtschaftlichen Maßnahmen bestehen. Im Jahr 2005 beschloss die Branche eine umfassende, für die gesamte Branche geltende Klimawandelpolitik, bei der der Schwerpunkt auf technischen Fortschritt durch Forschung, Verbesserung der Infrastruktur durch Stärkung der Flughäfen und des Luftverkehrsmanagements, auf operationelle Maßnahmen zur Verringerung des Treibstoffverbrauchs und auf Wirtschaftsinstrumenten wie Emissionshandel gelegt wird. Wenn die Kommission selbst auch ein „umfassendes Maßnahmenpaket“ erwähnt, versäumt sie es doch, die anderen Teile dieses Pakets zu nennen.

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 34
ERWÄGUNG 8 B (NEU)

(8b) Forschung und Technik sind der Schlüssel zur Innovation und zu weiteren Schritten zur Verringerung der Emissionen im Luftverkehr. Die Hersteller von Flugzeugen und Triebwerken sowie die Erzeuger von Kraftstoffen sind aufgerufen, in ihren Bereichen Veränderungen zu erforschen und umzusetzen, die die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs

ebenfalls wesentlich mindern würden. Die Europäischen Institutionen werden die im Siebten Rahmenprogramm lancierte Technikinitiative „Clean Sky“ nach wie vor unterstützen, die darauf abzielt, die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt radikal zu verbessern.

Or. de

Begründung

Ebenfalls durch Veränderungen im Flugzeugbau - wie etwa bei den Materialien - und bei der Konstruktion von Triebwerken sowie durch die Nutzung alternativer Treibstoffe können wesentliche Minderungen der Emissionen erreicht werden.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 35
ERWÄGUNG 9

(9) Ziel dieser Richtlinie ist es, **die Klimaauswirkungen** des Luftverkehrs durch Einbeziehung der Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten in das Gemeinschaftssystem zu verringern.

(9) Ziel dieser Richtlinie ist es, **den Beitrag** des Luftverkehrs **zum weltweiten Klimawandel** durch Einbeziehung der Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten in das Gemeinschaftssystem zu verringern.

Or. en

Begründung

Die derzeitige Formulierung ist ungenau und möglicherweise irreführend, denn es ist wissenschaftlich unmöglich, bestimmte Klimaauswirkungen (zum Beispiel Schaden, nicht Emissionen) einer einzigen Quelle, in diesem Falle des Luftverkehrs, zuzuordnen.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 36
ERWÄGUNG 9 A (NEU)

(9a) Die Kommission betrachtet den Emissionshandel als das wirksamste Wirtschaftsinstrument im Bereich Treibhausgasemissionen im Luftverkehr und rät deshalb vom Rückgriff auf Steuern

und Abgaben für dieselben Zwecke ab.

Or. en

Begründung

Die Kommission hat sich mehrfach dahingehend geäußert, dass der beste Weg aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht darin besteht, die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem einzubeziehen. Steuern und Abgaben sind kaum wirkungsvoll und führen nur zu einem sehr geringen ökologischen Gewinn, haben aber höchst negative wirtschaftliche Auswirkungen. Außerdem werden durch Steuern und Abgaben Mittel umgeleitet, die sonst für Investitionen in Treibstoff sparende Technologien und Betriebsmodelle genutzt würden.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 37
ERWÄGUNG 11

(11) **Ab 2011 sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden.** Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

(11) Ab **2010** sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, **in das Gemeinschaftssystem** einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

Or. en

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 38
ERWÄGUNG 11

(11) Ab **2011** sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft **in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden. Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden.** Das Gemeinschaftssystem **kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen.** Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land *ausschlossen* werden.

(11) Ab **2013** sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft **sowie die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden.** Das Gemeinschaftssystem **soll bis 2013 an ein weltweites System angebunden werden.** Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land *ausgeschlossen* werden.

Or. de

Begründung

Der Flugverkehr sollte, wenn überhaupt, dann erst 2013 in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen werden.

Die Einbeziehung des Luftverkehrs inmitten der laufenden Periode würde den jetzt fast fertig ausgehandelten NAP II für 2008-12 wieder hinfällig machen, würde wesentliche Marktstörungen verursachen und brächte keinen Gewinn für den Klimaschutz. Daher sollte unter einer bis dahin erneuerten Kyoto-Architektur der Flugverkehr frühestens ab 2013 für alle Flüge, EU-intern sowie Drittlandsflüge nach oder von Europa, gleichzeitig einbezogen werden. Bis 2013 sollte es zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen ein weltweites System geben.

Änderungsantrag von Gyula Hegyi

Änderungsantrag 39
ERWÄGUNG 11

(11) **Ab 2011 sollten die Emissionen von**

(11) **Ab 2013** sollten die Emissionen aller

Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden. Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, **in das Gemeinschaftssystem** einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

Or. en

Begründung

Da der internationale Luftverkehr noch nicht unter das Kyoto-Protokoll fällt, sollte das Datum für den Beginn des neuen Systems 2013 sein, wenn der zweite Kyoto-Prozess anläuft.

Änderungsantrag von Anja Weisgerber

Änderungsantrag 40 ERWÄGUNG 11

(11) Ab **2011** sollten die Emissionen von Flügen **zwischen** den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden. **Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden.** Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. **Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese**

(11) Ab **2012** sollten die Emissionen von **allen** Flügen, **die auf** den Flughäfen der Gemeinschaft **starten und landen**, in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. **Einigt die Europäische Union sich mit einem Drittland auf ein gemeinsames System, das zumindest die gleichen positiven Auswirkungen auf die Umwelt hat wie die Richtlinie, kann die Kommission eine Änderung der Richtlinie vorschlagen. Die Kommission kann auf jeden Fall vorschlagen, dass Flüge aus**

Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

Drittländern nicht unter dieses System fallen, wenn in dem betreffenden Drittland ein System in Anwendung ist, das für die Umwelt mindestens so vorteilhaft ist wie diese Richtlinie.

Or. de

Begründung

Nur ein System, das einen möglichst umfassenden Ansatz für den Emissionshandel wählt und auch Interkontinentalflüge so frühzeitig wie möglich einbezieht, kann die Verringerung der Treibhausgasemissionen signifikant beeinflussen. Die EU sollte mit Drittländern verhandeln, damit so bald wie möglich ein globales System eingeführt werden kann. Dieses Datum sollte 2012 sein, da es einerseits eine reibungslose Einführung in der EU ermöglicht und es andererseits eine gute Chance dafür bietet, dass bis dahin Drittstaaten gleichwertige Systeme einführen können.

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 41
ERWÄGUNG 11

(11) Ab 2011 **sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden.** Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. **Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.**

(11) Ab 2011 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, **in das Gemeinschaftssystem** einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. **Der Klimawandel ist ein globales Phänomen, das globale Lösungen erfordert. Die Gemeinschaft betrachtet diese Richtlinie als wichtigen ersten Schritt. Nichtmitglieder der EU sind eingeladen, sich mit ihren Ideen an der Debatte zu beteiligen, damit dieses Politikinstrument weiterentwickelt werden kann. Um Dritten Gehör zu verschaffen, sollte die Kommission vor und während der Umsetzung dieser Richtlinie in ständigem Kontakt mit diesen Dritten stehen. Einigt die Europäische Union sich mit einem Drittland auf ein gemeinsames System, das zumindest die gleichen positiven Auswirkungen auf die Umwelt hat wie die**

Richtlinie, kann die Kommission eine Änderung der Richtlinie vorschlagen. Die Kommission kann auf jeden Fall vorschlagen, dass Flüge aus Drittländern nicht unter dieses System fallen, wenn in dem betreffenden Drittland ein System in Anwendung ist, das für die Umwelt mindestens so vorteilhaft ist wie diese Richtlinie.

Or. en

Begründung

Dieser Änderungsantrag basiert auf dem Änderungsantrag 5 des Berichtstatters.

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 42
ERWÄGUNG 11

(11) Ab 2011 sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden. Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

(11) Ab **2010** sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

Or. de

Begründung

Ein Ansatz in zwei Stufen birgt das Risiko einer Wettbewerbsverzerrung zwischen Flügen innerhalb der EU und denen außerhalb und ist im Bezug auf die CO₂-Einsparung wenig effizient. Das Jahr 2010 bietet sich als Start-Jahr an, es ist ein realistisches Datum.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 43 ERWÄGUNG 11

(11) Ab 2011 sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden. Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. ***Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.***

(11) Ab 2011 sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden. Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden, ***sofern eine Einigung auf Gegenseitigkeit zwischen der EU und Staaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, besteht.*** Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 25a. Siehe auch die vorgeschlagene Streichung der ursprünglichen Erwägung 21.

Einige Staaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, (Australien, Kanada, China, Japan, Korea und die Vereinigten Staaten) haben bereits öffentlich ihre Absicht kundgetan, sich der Einbeziehung ihrer Betreiber ohne vorheriges Einvernehmen zu widersetzen. Wenn es das Ziel der Gemeinschaft ist, dass das EU-Emissionshandelssystem als Modell zur Förderung der Entwicklung eines ähnlichen Systems weltweit dient, sollte sie eine Politik der gegenseitigen Akzeptanz mit Staaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, verfolgen.

Änderungsantrag von Holger Krahmer

Änderungsantrag 44
ERWÄGUNG 11

(11) *Ab 2011 sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden.* Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

(11) Ab **2011** sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

Or. de

Begründung

Das Europäische Parlament hat 2006 beschlossen, dass alle Flüge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten und landen zum gleichen Zeitpunkt einbezogen werden sollen. Darunter fallen neben allen innereuropäischen Flügen auch alle Flüge aus Drittstaaten, die in der EU starten und landen. Dadurch sollen vor allem Wettbewerbsnachteile für europäische Fluggesellschaften vermieden werden.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 45
ERWÄGUNG 11

(11) *Ab 2011 sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden.* Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen,

(11) Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, *in das Gemeinschaftssystem* einbezogen werden. *Da alle Betriebsmodelle der Luftfahrt ohne Bevorzugung eines bestimmten gegenüber*

einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. ***Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.***

einem anderen einzubeziehen sind, sollte eine Testphase von zwei Jahren vorgesehen werden: Ab 2010 sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in dieses Ziel einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. ***Der Klimawandel ist ein globales Phänomen, das globale Lösungen erfordert. Die Gemeinschaft betrachtet diese Richtlinie als wichtigen ersten Schritt. Nichtmitglieder der EU sind eingeladen, sich mit ihren Ideen an der Debatte zu beteiligen, damit dieses Politikinstrument weiterentwickelt werden kann. Um Dritten Gehör zu verschaffen, sollte die Kommission vor und während der Umsetzung dieser Richtlinie in ständigem Kontakt mit diesen Dritten stehen. Einigt die Europäische Union sich mit einem Drittland auf ein gemeinsames System, das zumindest die gleichen positiven Auswirkungen auf die Umwelt hat wie die Richtlinie, kann die Kommission eine Änderung der Richtlinie vorschlagen. Die Kommission kann auf jeden Fall vorschlagen, dass Flüge aus Drittländern nicht unter dieses System fallen, wenn in dem betreffenden Drittland ein System in Anwendung ist, das für die Umwelt mindestens so vorteilhaft ist wie diese Richtlinie.***

Or. fr

Begründung

Die Einbeziehung der Luftfahrt wird zu beträchtlichen finanziellen Transfers zwischen den Betriebsmodellen der Branche führen: Es ist notwendig, diese Wirkungen zu messen, bevor die Interkontinentalflüge in das System der EU einbezogen werden (die Hälfte davon ist außereuropäisch). Darüberhinaus muss die Europäische Union Verhandlungen mit Drittstaaten aufnehmen, damit ein globales System möglichst bald eingerichtet werden kann.

Änderungsantrag von Holger Krahmer

Änderungsantrag 46
ERWÄGUNG 12

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden.

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden. ***Die für das Luftverkehrsmanagement zuständigen Behörden sollten entschlossen die Forschung bezüglich der Bildung von Kondensstreifen und Zirruswolken unterstützen, einschließlich Maßnahmen zur Eindämmung (z. B. Treibstoff, Motoren, Luftverkehrsmanagement), die keine negativen Auswirkungen auf andere Umweltziele haben.***

Or. en

Begründung

Die Wissenschaft ist sich darin einig, dass die Auswirkungen des Luftverkehrssektors auf das Klima weit über die CO₂-Emissionen allein hinausgehen. Auf Grund von Zirruswolken, die aus flugverkehrsbedingten Kondensstreifen entstehen, staut sich die Hitze in der Erdatmosphäre, was zur globalen Erwärmung beiträgt. Die Entstehung, die Klimaauswirkungen und als Ergebnis davon Maßnahmen zur Eindämmung sind allerdings Gegenstand von laufenden Forschungsarbeiten. Einige solcher Maßnahmen sind zwar bereits absehbar, allerdings sollte genau untersucht werden, welche von ihnen die besten Aussichten bietet und nicht zu unerwünschten Nebenwirkungen (z. B. zusätzlichem Treibstoffverbrauch) führen.

Änderungsantrag von Anja Weisgerber

Änderungsantrag 47 ERWÄGUNG 12

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt

werden.

werden. **Die für das Luftverkehrsmanagement zuständigen Behörden sollten entschlossen die Forschung bezüglich der Bildung von Kondensstreifen und Zirruswolken unterstützen, einschließlich Maßnahmen zur Eindämmung (z. B. Treibstoff, Motoren, Luftverkehrsmanagement), die keine negativen Auswirkungen auf andere Umweltziele haben.**

Or. en

Begründung

Die Wissenschaft ist sich darin einig, dass die Auswirkungen des Luftverkehrssektors auf das Klima weit über die CO₂-Emissionen allein hinausgehen. Auf Grund von Zirruswolken, die aus flugverkehrsbedingten Kondensstreifen entstehen, staut sich die Hitze in der Erdatmosphäre, was zur globalen Erwärmung beiträgt. Die Entstehung, die Klimaauswirkungen und als Ergebnis davon Maßnahmen zur Eindämmung sind allerdings Gegenstand von laufenden Forschungsarbeiten. Einige solcher Maßnahmen sind zwar bereits absehbar, allerdings sollte genau untersucht werden, welche von ihnen die besten Aussichten bietet und nicht zu unerwünschten Nebenwirkungen (z. B. zusätzlichem Treibstoffverbrauch) führen. Solche Forschungsarbeiten sollten entschlossen gefördert werden.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 48 ERWÄGUNG 12

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch **wegen der Unschlüssigkeit der Wissenschaft bezüglich**

berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden.

der Frage, in welchem Maß sie auftreten, der Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden. ***Allerdings sollte, wenn keine effektiven Maßnahmen auf Gemeinschafts- oder internationaler Ebene getroffen werden, eine Änderung vorgenommen werden, durch die Flugzeugbetreiber verpflichtet werden, zwei oder mehr Zertifikate (die keine Luftfahrtzertifikate sind), CER oder ERU pro emittierter Tonne Kohlendioxid abzugeben.***

Or. en

Änderungsantrag von Matthias Grooten

Änderungsantrag 49 ERWÄGUNG 12

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser

Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung **geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden.**

Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung **anderer von der Kommission vorzuschlagender Rechtsinstrumente, die besonders das Problem der Stickoxid-Emissionen im Flugverkehr angehen, ist jeder ausgestoßenen Tonne CO₂ ein Multiplikator anzurechnen.**

Or. de

Begründung

Es ist richtig, dass die Wissenschaft im Bereich der Zirruswolken noch weiter zu forschen hat. An dem Beitrag der Stickoxidemissionen zur Ozonbildung und demnach zum Klimawandel wird von der Wissenschaft jedoch nicht mehr gezweifelt. Diese negativen Auswirkungen auf das Klima müssen auch in Betracht gezogen werden. Sobald es eine Gesetzgebung gibt, die mindestens im gleichen Maße den Klimawandel und besonders die Stickoxide bekämpft, soll dieser Multiplikator keine Anwendung mehr finden.

Änderungsantrag von Peter Liese

Änderungsantrag 50 ERWÄGUNG 12

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige

Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden.

Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. ***Sobald aber ausreichende wissenschaftliche Erkenntnisse zur Verfügung stehen, insbesondere hinsichtlich des Effekts der Zirruswolken, sollte in künftige Rechtsvorschriften ein geeigneter Multiplikator aufgenommen werden.*** Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden.

Or. en

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 51
ERWÄGUNG 12

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung ***des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal*** stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst

(12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung ***aller Emissionen eines Sektors*** stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. ***Er hat empfohlen, keinen Faktor zur Quantifizierung dieser Effekte zu benutzen.*** Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige

unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden.

Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden.

Or. fr

Begründung

Der Luftverkehr muss wie die anderen Sektoren behandelt werden: Der letzte Bericht des IPCC von 2007 muss berücksichtigt werden.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 52
ERWÄGUNG 13

(13) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden. Um neuen Flugzeugbetreibern Marktzugang zu gewährleisten, **wird ein Teil der** Zertifikate durch Versteigerung nach einem von der Kommission festzulegenden Verfahren zugeteilt. **Flugzeugbetreibern, die ihre Flugtätigkeit einstellen, sollten bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate ausgegeben werden.**

(13) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden. Um neuen Flugzeugbetreibern Marktzugang zu gewährleisten, **werden die** Zertifikate **zur Vermeidung von „windfall profits“, die deshalb entstehen können, dass der Sektor in der Lage ist, die Kosten an den Verbraucher weiterzugeben, und zur Berücksichtigung der Dynamik, die den Sektor kennzeichnet,** durch Versteigerung nach einem von der Kommission festzulegenden Verfahren zugeteilt. **Durch die anstehende Revision des Emissionshandelssystems sollte das Emissionslimit (cap) und die**

Zuteilungsmethode für alle unter das System fallende Tätigkeiten harmonisiert werden, wobei die vollständige Versteigerung die allgemeine Regel insbesondere für Sektoren sein sollte, die einen erheblichen Teil der Kosten an den Verbraucher weitergeben können oder die nicht der entsprechenden internationalen Konkurrenz ausgesetzt sind, weil sie aus Ländern ohne Kohlenstoff-Emissionsbegrenzungen stammen.

Or. en

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 53
ERWÄGUNG 13

(13) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden. Um neuen Flugzeugbetreibern Marktzugang zu gewährleisten, ***wird ein Teil der*** Zertifikate durch Versteigerung nach einem von der Kommission festzulegenden Verfahren zugeteilt. ***Flugzeugbetreibern, die ihre Flugtätigkeit einstellen, sollten bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate ausgegeben werden.***

(13) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden. Um neuen Flugzeugbetreibern Marktzugang zu gewährleisten, ***und damit die Betreiber, die zu einem frühen Zeitpunkt Effektivisierungs- und Emissionsenkungsmaßnahmen eingeleitet haben, belohnt werden, werden die*** Zertifikate, ***unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips,*** durch Versteigerung nach einem von der Kommission festzulegenden Verfahren zugeteilt.

Or. sv

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 54
ERWÄGUNG 13

(13) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden. Um neuen Flugzeugbetreibern Marktzugang zu

(13) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden. Um neuen Flugzeugbetreibern Marktzugang zu

gewährleisten, wird **ein Teil** der Zertifikate durch Versteigerung **nach einem von der Kommission festzulegenden Verfahren** zugeteilt. Flugzeugbetreibern, die ihre Flugtätigkeit einstellen, sollten bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate ausgegeben werden.

gewährleisten, wird **die Hälfte** der Zertifikate durch Versteigerung zugeteilt. Flugzeugbetreibern, die ihre Flugtätigkeit einstellen, sollten bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate ausgegeben werden.

Or. de

Begründung

Ein hoher Anteil an versteigerten Zertifikaten bedeutet eine bessere Gewährleistung der Gleichstellung zwischen neuen und schon bestehenden Flugzeugbetreibern. Das Risiko von „windfall profits“, wie sie im Stromsektor vorgekommen sind, wird damit eingedämmt.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 55
ERWÄGUNG 13 A (NEU)

(13a) Der Beitrag der Luftfahrt zur Verringerung der CO₂-Emissionen weltweit sollte ähnliche Anstrengungen erfordern wie diejenigen, die von vergleichbaren Sektoren der Mitgliedstaaten verlangt werden. Für jeden Verpflichtungszeitraum des Systems der Union, in das der Luftverkehr einbezogen werden sollte, und entsprechend dem Basiszeitraum, der für den Luftverkehr in diesem Verpflichtungszeitraum herangezogen wird, sollte das für den Luftverkehr geltende Ziel entsprechend den Anstrengungen festgesetzt werden, die von allen anderen Sektoren mit festen Emissionsquellen sämtlicher Mitgliedstaaten im Durchschnitt verlangt werden.

Or. fr

Begründung

Die Anstrengungen jedes Sektors werden im Verhältnis seines Bedarfs im

Verpflichtungszeitraum und des für ihn festgesetzten Ziels gemessen. Sie werden nicht durch das Niveau ausgedrückt, das dieser Sektor zu einem bestimmten Zeitpunkt erreicht hat. Das Ziel einer Emissionsmenge pro Jahr des Verpflichtungszeitraums wird in einem Prozentsatz der durchschnittlichen Menge des Basiszeitraums ausgedrückt. Deshalb erfordert der Grundsatz der Gleichbehandlung der Sektoren die gleichzeitige Berücksichtigung der Anstrengungen der vergleichbaren Sektoren aller Staaten der Europäischen Union. Das Ziel des Luftverkehrs muss etwa dem Durchschnitt dessen entsprechen, was für alle Sektoren sämtlicher Staaten gilt, und sein Wert hängt vom Basiszeitraum ab, der für den jeweiligen Verpflichtungszeitraum herangezogen wird. Deshalb müssen die Prozentsätze, durch die die Schwellenwerte festgelegt werden, für jeden Verpflichtungszeitraum neu überprüft werden.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 56
ERWÄGUNG 13 A (NEU)

(13a) Das für Sektoren, die am Emissionshandel teilnehmen, für 2020 festgesetzte Emissionslimit (cap) sollte dem Reduktionsziel von 30% gegenüber dem Stand von 1990 entsprechen.

Or. en

Begründung

In seiner Entschließung zum Klimawandel vom 14. Februar 2007 bestand das Europäische Parlament darauf, dass die EU alle internen politischen Maßnahmen auf das Ziel ausrichten muss, die Emissionen bis 2020 im Vergleich zum Niveau von 1990 um 30 % zu reduzieren.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 57
ERWÄGUNG 14

(14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur ***entfällt***

Deckung der Kosten der Systemverwaltung verwendet werden.

Versteigerungseinkünfte sollten vor allem zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern eingesetzt werden. Vorschriften zur Benutzung von Mitteln aus der Auktionierung sollen der Kommission mitgeteilt werden. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 3c.

Änderungsantrag von John Bowis

Änderungsantrag 58 ERWÄGUNG 14

(13) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten zur **Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten der Systemverwaltung** verwendet werden. *Versteigerungseinkünfte sollten vor allem zur Finanzierung von*

(14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten zur Deckung der **begründeten Kosten der Mitgliedstaaten für die Verwaltung dieser Richtlinie und für Forschung und Entwicklung neuer Technologien und Konzepte** verwendet werden, *durch die der Beitrag des Luftverkehrssektors zu Emissionen von Kohlendioxid und anderen Schadstoffen verringert werden wird,*

Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern **eingesetzt werden. Vorschriften zur Benutzung von Mitteln aus der Auktionierung sollen der Kommission mitgeteilt werden. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.**

einschließlich der Entwicklungen bei den Betriebsmodellen, der Flugzeugzelle, dem Motor und sauberen Treibstoffen. Die Mitgliedstaaten können sich auch für eine Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern entscheiden. Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission von in diesem Zusammenhang ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Or. en

Begründung

In der Luftfahrtindustrie gibt es ein großes Potenzial für technische Innovationen, die beträchtlich zur Verringerung der CO₂-Emissionen des Sektors parallel zur Einbeziehung der Luftfahrt in das EU-Emissionshandelsystem beitragen könnten. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten vor allem in die Forschung und Entwicklung für Konzepte von saubereren und effizienteren Flugzeugen investiert werden. Sie können aber auch zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und zu Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern beitragen.

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 59
ERWÄGUNG 14

(14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. *Einkünfte* aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur

(14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. **Bei der Verwendung von Einkünften** aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten **Entscheidungen berücksichtigt werden, die im Zusammenhang mit der allgemeinen Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG getroffen werden. Einkünfte könnten vor**

Deckung der Kosten der Systemverwaltung **verwendet werden.**

Versteigerungseinkünfte sollten vor allem zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern **eingesetzt werden.** Vorschriften zur Benutzung von Mitteln aus der Auktionierung sollen der Kommission mitgeteilt werden. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.

allem für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten des Luftverkehrssektors zur Eindämmung der Treibhausgasemissionen und für Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur des Luftverkehrs eingesetzt werden. Eine andere Form des Einsatzes von Einkünften könnte die Verwendung zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten der Systemverwaltung, zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) sowie für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern **sein.** Vorschriften zur Benutzung von Mitteln aus der Auktionierung sollen der Kommission mitgeteilt werden. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.

Or. en

Begründung

Die Regeln für die Verwendung der Einkünfte aus Versteigerungen sollten bei der Überarbeitung der EU-Richtlinie über den Emissionshandel festgelegt werden. Um die sich aus der Luftfahrt - einem Sektor, der weiter schnell wachsen wird - ergebenden Emissionen wirklich einzudämmen, sollten die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten des betreffenden Sektors finanziert werden. Neben dem ökologischen Gewinn wird dies dazu beitragen, dass die europäische Luftfahrtindustrie ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten kann.

Änderungsantrag 60
ERWÄGUNG 14

(14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten **zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten der Systemverwaltung verwendet werden.** Versteigerungseinkünfte sollten **vor allem** zur Finanzierung von **Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern eingesetzt werden. Vorschriften zur Benutzung von Mitteln aus der Versteigerung sollen der Kommission mitgeteilt werden. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.**

(14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten **in den EU-Haushalt fließen. Die Bekämpfung des Klimawandels sowie die Einführung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel werden hohe Investitionen erfordern.** Versteigerungseinkünfte sollten **daher vorzugsweise** zur Finanzierung von **Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung an den Klimawandel in der EU und den Entwicklungsländern, Investitionen in Infrastruktur und Dienstleistungen die den Flugverkehr rationalisieren, sowie zur Deckung der Kosten der Systemverwaltung verwendet werden.**

Or. de

Begründung

Dadurch wird gewährleistet, dass die EU zur Bekämpfung des Klimawandels auch die erforderlichen finanziellen Mittel erhält. Der Rat und das Europäische Parlament erhalten damit das Recht, über deren Anwendung zu entscheiden.

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 61
ERWÄGUNG 14

(14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, **zur Anpassung an die Klimaauswirkungen**, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf **dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung** und zur Deckung der Kosten der Systemverwaltung verwendet werden. Versteigerungseinkünfte sollten **vor allem** zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern eingesetzt werden. Vorschriften zur Benutzung von Mitteln aus der Versteigerung sollen der Kommission mitgeteilt werden. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.

(14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten **vor allem im Luftverkehrssektor** zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen **sowie** zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf **diesem** Gebiet und zur Deckung der Kosten der Systemverwaltung verwendet werden. Versteigerungseinkünfte sollten **auch** zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern eingesetzt werden **können**. Vorschriften zur Benutzung von Mitteln aus der Versteigerung sollen der Kommission mitgeteilt werden. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.

Or. de

Begründung

Die Einnahmen aus den Versteigerungen von Zertifikaten im Luftverkehr sollten vor allem gezielt zur Reduzierung von Emissionen dieses Sektors eingesetzt werden können.

Änderungsantrag von Dorette Corbey

Änderungsantrag 62
ERWÄGUNG 14 A (NEU)

(14a) Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten über den EU-Haushalt zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Reduzierung von Treibhausgasemissionen und der Anpassung an den Klimawandel in der EU und den Entwicklungsländern, Investitionen in Infrastruktur und Dienstleistungen, die die Flugbewegungen rationalisieren, sowie zur Deckung der im Zusammenhang mit dieser Richtlinie beim Verwaltungsmitgliedstaat anfallenden Kosten verwendet werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission von in diesem Zusammenhang ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Or. en

Änderungsantrag von Dorette Corbey

Änderungsantrag 63
ERWÄGUNG 15

(15) Um die Kosteneffizienz des Systems zu verbessern, sollten Flugzeugbetreiber CER und ERU aus Projektmaßnahmen verwenden können, um Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten bis zu einem harmonisierten Limit nachzukommen.

(15) Um die Kosteneffizienz des Systems zu verbessern, sollten Flugzeugbetreiber CER und ERU aus Projektmaßnahmen verwenden können, um Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten bis zu einem harmonisierten Limit nachzukommen. *In zahlreichen Ländern wurden bereits Aufforstungsmaßnahmen als Ausgleich zu den CO₂-Emissionen ergriffen. Die Kommission sollte bis zum 1. Januar 2011 untersuchen, unter welchen Bedingungen Luftfahrzeugbetreiber derartige Maßnahmen durchführen können, um ihren Verpflichtungen nachzukommen.*

Or. nl

Begründung

Aufforstungen bekämpfen den Treibhauseffekt. Luftfahrzeugbetreiber müssen diese Möglichkeit zur Senkung der CO₂-Emissionen uneingeschränkt nutzen können.

Änderungsantrag von Caroline Lucas

Änderungsantrag 64 ERWÄGUNG 15

(15) Um die Kosteneffizienz des Systems zu verbessern, sollten Flugzeugbetreiber CER und ERU aus Projektmaßnahmen verwenden können, um Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten bis zu einem harmonisierten Limit nachzukommen.

(15) Um die Kosteneffizienz des Systems zu verbessern, sollten Flugzeugbetreiber **Zertifikate, die anderen am Emissionshandel teilnehmenden Sektoren zugeteilt wurden**, CER und ERU aus Projektmaßnahmen verwenden können, um Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten bis zu einem harmonisierten Limit nachzukommen.

Or. en

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 65 ERWÄGUNG 15

(15) Um die Kosteneffizienz des Systems zu verbessern, sollten Flugzeugbetreiber CER und ERU aus Projektmaßnahmen verwenden können, um Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten **bis zu einem harmonisierten Limit** nachzukommen.

(15) Um die Kosteneffizienz des Systems zu verbessern, sollten Flugzeugbetreiber CER und ERU aus Projektmaßnahmen verwenden können, um Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten nachzukommen.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Änderung von Artikel 11a neuer Absatz 1a.

Änderungsantrag von Dorette Corbey

Änderungsantrag 66
ERWÄGUNG 15 A (NEU)

(15a) Für Luftfahrzeugbetreiber ist eine Umstellung auf alternative (erneuerbare) Energien schwierig. Trotzdem muss auch der Luftfahrtsektor eine dem Ziel der 20- bis 30-prozentigen Senkung entsprechende Anstrengung unternehmen. Natürlich können Luftfahrzeugbetreiber zusätzliche Zertifikate für Treibhausgasemissionen auf dem internationalen Emissionsrechtsmarkt kaufen.

Or. nl

Begründung

Die anderen Sektoren müssen ihre Emissionen im Vergleich zu 1990 senken. Die Flugzeugemissionen haben sich seitdem verdoppelt, so dass der Luftfahrtsektor eine mehr als 50-prozentige Senkung vornehmen muss. Dies ist zwar technisch undurchführbar, doch können die Luftfahrzeugbetreiber zusätzliche Zertifikate für Treibhausgasemissionen auf dem internationalen Emissionsrechtsmarkt kaufen.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 67
ERWÄGUNG 17 A (NEU)

(17a) Um die Gleichbehandlung von Flugzeugbetreibern zu gewährleisten, sollten sich die Mitgliedstaaten an harmonisierte Regeln für die Verwaltung von Flugzeugbetreibern unter ihrer Verantwortung gemäß spezifischen Leitlinien halten, die von der Kommission zu erstellen sind.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Änderung von Artikel 18a.

Änderungsantrag von Jens Holm

Änderungsantrag 68
ERWÄGUNG 19 A (NEU)

(19a) Diese Richtlinie sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, andere ergänzende und parallele Politiken oder Maßnahmen beizubehalten oder einzuführen, die die Gesamtauswirkungen des Luftverkehrssektors auf den Klimawandel betreffen.

Or. en

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 69
ERWÄGUNG 21

(21) Die Kommission sollte insbesondere ermächtigt werden, die Versteigerung von Zertifikaten zu regeln, die nicht kostenfrei zugeteilt werden müssen, über die Anwendung eines Auswirkungsfaktors für den Fall der Abgabe von Zertifikaten durch Flugzeugbetreiber zu entscheiden, ausgenommen den Flugzeugbetreibern zugeteilte Zertifikate und CER und ERU¹ und den Geltungsbereich gemäß Anhang I zu ändern, wenn ein Drittland Maßnahmen einführt, um die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern. Da diese Maßnahmen von allgemeiner Tragweite und zur Änderung nicht wesentlicher Elemente bzw. zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung oder Änderung neuer nicht wesentlicher Elemente bestimmt sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG festgelegt werden. ¹Anm. d. Übers.: Der nicht kursiv gedruckte Teil des Textes findet sich nicht in den anderen Sprachfassungen. **entfällt**

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 3c und im Einklang mit den Anmerkungen zum Erfordernis der gegenseitigen Akzeptanz.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 70
ERWÄGUNG 21

(21) Die Kommission sollte insbesondere ermächtigt werden, die Versteigerung von Zertifikaten zu regeln, **die nicht kostenfrei zugeteilt werden müssen**, über die Anwendung eines Auswirkungsfaktors für den Fall der Abgabe von Zertifikaten durch Flugzeugbetreiber zu entscheiden, ausgenommen den Flugzeugbetreibern zugeteilte Zertifikate und CER und ERU und den Geltungsbereich gemäß Anhang I zu ändern, wenn ein Drittland Maßnahmen einführt, um die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern. Da diese Maßnahmen von allgemeiner Tragweite und zur Änderung nicht wesentlicher Elemente bzw. zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung oder Änderung neuer nicht wesentlicher Elemente bestimmt sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG festgelegt werden.

(21) Die Kommission sollte insbesondere ermächtigt werden, die Versteigerung von Zertifikaten zu regeln, *über die Anwendung eines Auswirkungsfaktors für den Fall der Abgabe von Zertifikaten durch Flugzeugbetreiber zu entscheiden, ausgenommen den Flugzeugbetreibern zugeteilte Zertifikate und CER und ERU¹* und den Geltungsbereich gemäß Anhang I zu ändern, wenn ein Drittland Maßnahmen einführt, um die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern. Da diese Maßnahmen von allgemeiner Tragweite und zur Änderung nicht wesentlicher Elemente bzw. zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung oder Änderung neuer nicht wesentlicher Elemente bestimmt sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG festgelegt werden. ¹Anm. d. Übers.: Der kursiv gedruckte Teil des Textes findet sich nicht in den anderen Sprachfassungen.

Or. en

Begründung

Siehe den Änderungsantrag zu Artikel 1 Nummer 3 (Artikel 3c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)) derselben Verfasser.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 71
ERWÄGUNG 21

(21) Die Kommission sollte insbesondere ermächtigt werden, die Versteigerung von Zertifikaten zu regeln, **die nicht kostenfrei zugeteilt werden müssen**, über die Anwendung eines Auswirkungsfaktors für den Fall der Abgabe von Zertifikaten durch Flugzeugbetreiber zu entscheiden, ausgenommen den Flugzeugbetreibern zugeteilte Zertifikate und CER und ERU und den Geltungsbereich gemäß Anhang I zu ändern, wenn ein Drittland Maßnahmen einführt, um die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern. Da diese Maßnahmen von allgemeiner Tragweite und zur Änderung nicht wesentlicher Elemente bzw. zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung oder Änderung neuer nicht wesentlicher Elemente bestimmt sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG festgelegt werden.

(21) Die Kommission sollte insbesondere ermächtigt werden, die Versteigerung von Zertifikaten zu regeln und den Geltungsbereich gemäß Anhang I zu ändern, wenn ein Drittland Maßnahmen einführt, um die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern. Da diese Maßnahmen von allgemeiner Tragweite und zur Änderung nicht wesentlicher Elemente bzw. zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung oder Änderung neuer nicht wesentlicher Elemente bestimmt sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG festgelegt werden.

Or. sv

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Chris Davies

Änderungsantrag 72

ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE A A (NEU)
Artikel 3 Buchstabe f (Richtlinie 2003/87/EG)

(aa) Buchstabe f erhält folgende Fassung:

(f) „Betreiber“ die Person, die eine ortsfeste Anlage betreibt oder besitzt oder der - sofern in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehen - die ausschlaggebende wirtschaftliche Verfügungsmacht über den technischen Betrieb einer ortsfesten Anlage übertragen worden ist;

Or. en

Begründung

Hierdurch soll Gewissheit und Einklang mit der Überschrift des Kapitels 3 hergestellt werden.

Änderungsantrag von Avril Doyle

Änderungsantrag 73

ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE B
Artikel 3 Buchstabe o (Richtlinie 2003/87/EG)

(o) 'Flugzeugbetreiber' *bezeichnet* die Person, die ein Flugzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, an dem eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchgeführt wird **oder, wenn die Identität des Betreibers unbekannt oder durch den Flugzeugbesitzer nicht angegeben wird, den Eigentümer des Flugzeugs;**

(o) „Flugzeugbetreiber“ die Person, die ein Flugzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, an dem eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchgeführt wird. **Hierfür wird es einer harmonisierten Bestimmung in den nationalen Luftfahrtregistern der Mitgliedstaaten bedürfen um sicherzustellen, dass der Flugzeugbetreiber sowie der Flugzeugeigentümer identifiziert werden, möglichst nach dem Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung;**

Or. en

Begründung

Es ist unbedingt notwendig, alle Flugzeugbetreiber getrennt von den Flugzeugeigentümern zu registrieren. In Fällen, in denen es ein nationales Luftfahrtregister nicht zulässt, dass ein Flugzeugeigentümer die Sicherheitsrechte eines Leasingnehmers und/oder eines Unter-Leasingnehmers in einem nationalen Luftfahrtregister registriert, kann der Flugzeugeigentümer unter Umständen nicht den Betreiber anhand von öffentlich zugänglichen Informationen identifizieren. Deshalb ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die EU-Mitgliedsstaaten das Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung ratifizieren.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 74

ARTIKEL 1 NUMMER 2, LETTRE (B)
Artikel 3 Buchstabe r (Richtlinie 2003/87/EG)

(r) 'historische Luftverkehrsemissionen'

(r) 'historische Luftverkehrsemissionen' den

bezeichnen den durchschnittlichen Mittelwert der jährlichen Emissionen von Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, in den Kalenderjahren **2004, 2005 und 2006.**"

durchschnittlichen Mittelwert der jährlichen Emissionen von Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, in den Kalenderjahren **2006, 2007 und 2008 für den Verpflichtungszeitraum 2010/2011. Für den 2012 beginnenden Verpflichtungszeitraum bezeichnen 'historische Luftverkehrsemissionen' den durchschnittlichen Mittelwert der jährlichen Emissionen von Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, in den Kalenderjahren 2009, 2010 und 2011.**"

Or. fr

Begründung

Um ein entsprechendes Ziel genau festsetzen zu können, muss man über die jüngsten Emissionsdaten für den jeweiligen Zeitraum verfügen.

Änderungsantrag von Caroline Lucas

Änderungsantrag 75

ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE B

Artikel 3 Buchstabe r (Richtlinie 2003/87/EG)

(r) 'historische Luftverkehrsemissionen' *bezeichnen den durchschnittlichen Mittelwert der* jährlichen Emissionen von Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, *in den Kalenderjahren 2004, 2005 und 2006.*"

(r) 'historische Luftverkehrsemissionen' *die* jährlichen Emissionen von Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, *im Jahr 1990.*"

Or. en

Begründung

Wenn von Luftverkehrsemissionen die Rede ist, sollte auf dasselbe Basisjahr zurückgegriffen werden, das für die übrigen Sektoren gilt und im UNFCCC-Rahmen benutzt wird.

Änderungsantrag von Anja Weisgerber

Änderungsantrag 76

ARTIKEL 1, NUMMER 2, BUCHSTABE B
Artikel 3, Buchstabe r (Richtlinie 2003/87/EG)

(r) 'historische Luftverkehrsemissionen' bezeichnen **den durchschnittlichen Mittelwert der** jährlichen Emissionen von Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, **in den Kalenderjahren 2004, 2005 und 2006.**"

(r) 'historische Luftverkehrsemissionen' bezeichnen **die** jährlichen Emissionen von Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, **des Kalenderjahres, das zwei Jahre vor dem erstmaligen Handelsbeginn liegt.**"

Or. de

Begründung

Die vorgesehene Zuteilung auf Grundlage der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004-2006 nimmt keine Rücksicht auf die internationale Entwicklung des Luftverkehrs, der Prognosen zufolge in den nächsten Jahren um durchschnittlich 4-5 % pro Jahr wachsen soll. Die Basis für die Zuteilung von Emissionsrechten sollte näher an den Beginn der Handelsperiode rücken, um das Wachstum des Luftverkehrs zu berücksichtigen und Wettbewerbsverzerrungen im globalen Luftverkehr einzuschränken.

Änderungsantrag von Dorette Corbey, Anders Wijkman, Chris Davies

Änderungsantrag 77

ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE B
Artikel 3 Buchstabe r a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

(ra) „Luftverkehrsemissionszertifikate“ die Zertifikate, die den Flugzeugbetreibern zu Beginn jeder Handelsperiode zugeteilt werden;

Or. en

Begründung

Die Flugzeugbetreiber haben zugesagt, die Effizienz von Flugzeugmotoren um 50% bis 2020 zu erhöhen. Dies sollte in der Richtlinie unterstützt und festgehalten werden, denn es dient als Schutzmechanismus gegen sehr begrenzte Anreize, die Emissionen von Flugzeugen in dem Fall zu reduzieren, dass der CO₂-Preis nicht hoch genug ist, um diesen Anreiz zu bieten.

Änderungsantrag von Holger Krahmer

Änderungsantrag 78
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode.

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **125%** der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt **und für jede folgende Periode,** entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **125%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

entfällt

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

Or. de

Begründung

Anders als alle anderen am Emissionshandel beteiligten Sektoren muss der Luftverkehr 100% seines Wachstums durch Zertifikate zukaufen. Ein moderates Wachstum sollte ohne zusätzliche Kosten zugunsten der Mobilität der Bürger und der wirtschaftlichen Entwicklung des Sektors, vor allem in den neuen Mitgliedstaaten, ermöglicht werden.

Änderungsantrag von Jens Holm

Änderungsantrag 79
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3b (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2011** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der Summer der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode.

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

1. Für die Handelsperiode vom Freitag, 1. Januar **2010** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **50%** der Summer der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **50%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **50%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode. ***Auf Vorschlag der Kommission kann die Menge der Zertifikate in folgenden Perioden weiter verringert werden, sofern internationale oder EU-Ziele der Klimapolitik eine weitere Reduzierung der Emissionen von Gasen, die zum Klimawandel beitragen, erfordern.***

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

Or. en

Begründung

Zwischen 1990 und 2005 sind die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs um 90% gestiegen. Damit die Europäische Union ihre Zusage einhalten kann, ihre Treibhausgasemissionen gegenüber dem Wert von 1990 um 8% bis zum Jahr 2012, um 20% bis zum Jahr 2020 und um

30%, wenn es eine internationale Vereinbarung gibt, zu reduzieren, muss die Menge der Zertifikate verringert werden. Andere Sektoren im EU-Emissionshandelssystem müssen ihre CO₂-Emissionen um 8% gegenüber dem Wert von 1990 reduzieren, wogegen der Luftfahrtsektor nach dem Kommissionsvorschlag nur ein Emissionslimit einhalten muss, das dem durchschnittlichen Niveau der Jahre 2004 bis 2006 entspricht. Dies bedeutet ein Emissionslimit von 90% über dem Niveau von 1990 und überträgt den anderen Sektoren die Hauptlast für die Erreichung der Emissionsreduzierungen.

Änderungsantrag von Caroline Lucas

Änderungsantrag 80
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2011** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

3. Für **die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht** die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern **zuzuteilenden Zertifikate 100% der** historischen Luftverkehrsemissionen, **multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode.**

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

1. Für die Handelsperiode vom Freitag, 1. Januar **2010** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

3. Für folgende **Perioden kann** die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern **zugeteilten Zertifikate im Verhältnis zu den historischen Luftverkehrsemissionen im Einklang mit Klimaschutzverpflichtungen nach unten angepasst werden.**

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

Or. en

Änderungsantrag 81
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2011** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode.

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

1. Für die Handelsperiode vom Freitag, 1. Januar **2010** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **75%** der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **65% oder 66%*** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **37% oder 43%*** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode.

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

**** je nach dem, ob für die Zeit nach 2012 ein Ziel für die CO₂-Verringerung von 30% oder 20% bei einem Basisjahr 1990 gewählt wird.***

Or. en

Begründung

Die EU hat sich als Ziel gesetzt, ihre CO₂-Emissionen um 8% bis zum Jahr 2012 und um 20% bzw. 30% bis zum Jahr 2020 zu verringern, je nach dem, wie ehrgeizig andere Industrieländer vorgehen. Um sicherzustellen, dass das Ziel für 2020 erreicht werden kann, ist es wichtig, alle Maßnahmen der Union in den verschiedenen Sektoren entweder auf das Ziel von 30% oder von 20% zu konzentrieren, je nach dem, welches Ziel für die Zeit nach

2012 gesetzt wird. Dies sollte auch für Emissionsreduzierungen im Luftverkehr gelten. Das Emissionslimit für den Luftverkehrssektor sollte als Grundlage entweder eine Reduzierung der Emissionen um 30% oder um 20% haben, was 37% oder 43% der historischen Luftverkehrsemissionen für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 bedeutet. Für die Handelsperiode, die am 1. Januar 2010 beginnt, sollte das Kyoto-Ziel maßgeblich sein, was ein Emissionslimit von 49% bedeuten würde. Um den Flugzeugbetreibern aber eine gewisse Flexibilität zukommen zu lassen, wäre es angebracht, das Emissionslimit für die erste Handelsperiode auf 75% festzulegen.

Änderungsantrag von Gyula Hegyi

Änderungsantrag 82
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr. *entfällt*

Or. en

Begründung

Da der internationale Luftverkehr noch nicht unter das Kyoto-Protokoll fällt, sollte das Datum für den Beginn des neuen Systems 2013 sein, wenn der zweite Kyoto-Prozess anläuft.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 83
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikek 3 b Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr. *entfällt*

Or. de

Begründung

Die Einbeziehung des Luftverkehrs inmitten der laufenden Periode würde den jetzt fast fertig verhandelten NAP II für 2008-12 wieder hinfällig machen, würde wesentliche Marktstörungen verursachen und brächte keinen Gewinn für den Klimaschutz. Daher sollte unter einer bis dahin erneuerten Kyoto-Architektur der Flugverkehr frühestens ab 2013 für alle Flüge, EU-intern sowie Drittlandsflüge nach oder von Europa gleichzeitig einbezogen werden. Idealerweise sollte es bis 2013 ein weltweites System geben.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 84
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2011** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2010** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

Or. fr

Begründung

Die Daten der neuen Handelsperioden, wie sie in Änderungsantrag 2 festgelegt sind, sollten angepasst werden: Das Jahr 2012 für die Marktöffnung, dem eine Testphase von 2010 bis 2012 vorausgeht.

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 85
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2011** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2010** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **80%** der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

Or. de

Begründung

Die Frage der Deckelung der Emissionen ist eng mit der des Anteils an zu versteigernden Zertifikaten verbunden. Bei 50% Versteigerung muss die Deckelung 80% der historischen Emissionen betragen, um der boomenden Luftverkehrindustrie Rechnung zu tragen und dennoch einen Schritt in Richtung der Einhaltung der allgemeinen CO₂-Reduzierungsziele der EU zu machen.

Änderungsantrag von Anja Weisgerber

Änderungsantrag 86 ARTIKEL 1 NUMMER 3 Artikel 3 b Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2011** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar **2012** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

Or. de

Begründung

Folgeantrag zum Antrag zu Erwägung 11. Ab 2012 sollten möglichst alle Flüge in das System einbezogen werden. Dies ermöglicht einerseits eine reibungslose Einführung in der EU und bietet andererseits eine gute Chance dafür, dass bis dahin Drittstaaten gleichwertige Systeme einführen können.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 87 ARTIKEL 1 NUMMER 3 Artikel 3 b Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der Summer der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **125%** der Summer der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.

Or. en

Begründung

Das vorgeschlagene Emissionslimit von 100% stellt ein unvernünftig strenges Reduktionsziel dar. Dabei werden das vorhergesagte Verkehrswachstum (25 bis 30% zwischen 2005 und 2012), unvermeidliche Emissionen (z. B. Mängel beim Verkehrsmanagement) und die Tatsache, dass der Luftverkehr bereits äußerst treibstoffeffizient ist, außer acht gelassen, und es bietet begrenzte Möglichkeiten für Maßnahmen zur Abschwächung. Angesichts und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der gewerbliche Luftverkehr für einen beträchtlichen Teil der Wirtschaftsaktivität verantwortlich ist, ist ein Limit von 125% des durchschnittlichen Mittelwerts der jährlichen Emissionen für 2008 bis 2010 für den Luftverkehr gerechtfertigt.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 88
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode. entfällt

Or. en

Begründung

Mit Blick auf die laufende Überarbeitung der Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem im Rahmen des ECCP II ist es verfrüht, Handelsverpflichtungen der Luftfahrt für die Zeit nach 2012 vorzuschlagen, was bei weitem über das Ende der offiziellen Budget-Periode im Kyoto-Protokoll hinausgeht. Die Richtlinie enthält keine Ziele und Zuteilungsmethoden für die anderen Sektoren nach 2012, und der Luftverkehr sollte keine Sonderbehandlung erfahren. Außerdem erschwert ein Emissionslimit für die Zeit nach 2012 Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, den Beitritt zum EU-Emissionshandelssystem, wodurch der potentiellen weltweiten Ausweitung des Systems, was die Kommission als ihr Anliegen bezeichnet, Grenzen gesetzt wird.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 89
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar **2013** beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar **2012** beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

Or. fr

Begründung

Die Daten der neuen Handelsperioden, wie sie in Änderungsantrag 2 festgelegt sind, sollten angepasst werden: Das Jahr 2012 für die Marktöffnung, dem eine Testphase von 2010 bis 2012 vorausgeht.

Änderungsantrag von Matthias Groot

Änderungsantrag 90
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **100%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **80%** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.

Or. de

Begründung

Die Frage der Deckelung der Emissionen ist eng mit der des Anteils an zu versteigernden Zertifikaten verbunden. Bei 50% Versteigerung muss die Deckelung 80% der historischen Emissionen betragen, um der boomenden Luftverkehrindustrie Rechnung zu tragen und dennoch einen Schritt in Richtung der Einhaltung der allgemeinen CO₂-Reduzierungsziele der EU zu machen.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 91
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode. **entfällt**

Or. en

Begründung

Mit Blick auf die laufende Überarbeitung der Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem im Rahmen des ECCP II ist es verfrüht, Handelsverpflichtungen der Luftfahrt für die Zeit nach 2012 vorzuschlagen, was bei weitem über das Ende der offiziellen Budget-Periode im Kyoto-Protokoll hinausgeht. Die Richtlinie enthält keine Ziele und Zuteilungsmethoden für die anderen Sektoren nach 2012, und der Luftverkehr sollte keine Sonderbehandlung erfahren. Außerdem erschwert ein Emissionslimit für die Zeit nach 2012 Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, den Beitritt zum EU-Emissionshandelssystem, wodurch der potentiellen weltweiten Ausweitung des Systems, was die Kommission als ihr Anliegen bezeichnet, Grenzen gesetzt wird.

Änderungsantrag von Matthias Groote, Glenis Willmott

Änderungsantrag 92
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode.

3. Die Kommission überprüft innerhalb von x^* Jahren nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate im Verhältnis zu den historischen Luftverkehrsemissionen für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 . Aus dieser Überprüfung wird ein Mechanismus hervorgehen, durch den sichergestellt wird, dass die Umweltwirksamkeit des Systems beibehalten wird. Weitere Überprüfungen der Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zugeteilten Zertifikate sind vorzusehen.

x^* wird festgelegt, sobald durch die

***Überprüfung des EU-
Emissionshandelssystems die Dauer der
Phasen bestimmt wird.***

Or. en

Begründung

Aus dieser Überprüfung wird ein Mechanismus hervorgehen, durch den sichergestellt wird, dass die Umweltwirksamkeit des Systems in einem so dynamischen Sektor wie der Luftfahrt beibehalten wird. Die Dauer der Überprüfung sollte sich mindestens über drei Jahre erstrecken oder nahtlos in einen vorgeschlagenen Prozess der Überprüfung des Limits für die Zeit nach 2012 einfügen.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 9 3
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 3 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

3a) Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode wird eine Reserve gebildet, um neuen Marktteilnehmern einen Zugang zu Zertifikaten zu gewähren. Die Größe der Reserve richtet sich nach der zu erwartenden Anzahl von neuen Flugzeugbetreibern und der zu erwartenden Tonnenkilometer, multipliziert mit dem Richtwert und multipliziert mit der Anzahl der Jahre der Handelsperiode.

Or. de

Begründung

Für neue Fluglinien bzw. für Kapazitätssprünge bestehender Fluglinien sollte eine EU-weit vorgegebene Reserve zur Verfügung stehen.

Änderungsantrag von Gyula Hegyi

Änderungsantrag 94
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest. **Die Menge der zuzuteilenden Zertifikate ist mit einem Korrekturfaktor auf der Grundlage der Rate der Treibhausgasemissionen pro Kopf in den verschiedenen Mitgliedstaaten anzupassen, um die Unterschiede bei den Emissionen auszugleichen.**

Or. en

Begründung

Es gibt große Unterschiede bei den Treibhausgasemissionen pro Kopf in den verschiedenen Mitgliedstaaten. Bei den Zuteilungskriterien müssen diese Unterschiede berücksichtigt werden.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 95
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz der Zertifikate versteigert. Der Prozentsatz entspricht dem durchschnittlichen Prozentsatz, der von den Mitgliedsstaaten vorgeschlagen wird, deren nationale Zuteilungspläne eine Versteigerung für die relevante Periode unter Kapitel III beinhalten **entfällt**

Or. en

Begründung

Versteigerungen verursachen beträchtliche Kosten, bieten keinen Anreiz für Investitionen in saubere Technologien und führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da liquide Fluggesellschaften weniger liquide Mitbewerber einfach überbieten könnten. Die EU-Mitgliedsstaaten haben sehr wenig Interesse an Versteigerungen an den Tag gelegt. In der ersten Handelsperiode entschieden sich nur vier EU-Mitgliedsstaaten dafür, einige ihrer Zuteilungen zu versteigern, was 0,13% der Gesamtmenge der Zertifikate entspricht. Versteigerungen sollten der Luftfahrt

nicht verbindlich vorgeschrieben werden, wenn die überwiegende Mehrheit der Emissionsquellen am Boden nicht dieser Regelung unterliegt.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 96
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz der Zertifikate versteigert. Der Prozentsatz entspricht dem durchschnittlichen Prozentsatz, der von den Mitgliedsstaaten vorgeschlagen wird, deren nationale Zuteilungspläne eine Versteigerung für die relevante Periode unter Kapitel III beinhalten **entfällt**

Or. de

Begründung

Technische Anpassung aufgrund anderer Änderungsanträge: In einem anderen Änderungsantrag sind die Absätze 1 und 2 gestrichen, um die verpflichtende Versteigerung zu streichen. Die Korrektur im Absatz 3 bezieht sich auf das in einem weiteren Änderungsantrag gestrichene Startjahr 2011 für den Emissionshandel im Flugverkehr (Kapitel II Artikel b Absatz 1). Erst 2013 sollte dieser Start erfolgen.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 97
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz der Zertifikate versteigert. Der Prozentsatz entspricht dem durchschnittlichen Prozentsatz, der von den Mitgliedsstaaten vorgeschlagen wird, deren nationale Zuteilungspläne eine Versteigerung für die relevante Periode unter Kapitel III beinhalten **1. Zertifikate werden versteigert.**

Begründung

Nach dem Kommissionsvorschlag erhält der Luftverkehrssektor die Mehrheit seiner Zertifikate kostenfrei unter Benutzung eines Richtwerts (Passagier + Fracht an Bord), multipliziert mit Kilometern). Die Folgenabschätzung der Kommission zeigt, dass die Flugzeugbetreiber in der Lage sein werden, den Grenzkostenanstieg größtenteils an den Verbraucher weiterzugeben, was zu „windfall profits“ auf Kosten der Verbraucher führt. Eine vollständige Versteigerung wird dieses Problem vermeiden und frühzeitige Maßnahmen für saubere Technologien und Emissionsreduktionen berücksichtigen sowie **den unmittelbarsten und geeignetsten Anreiz für Emissionsreduktion bieten**. Auch wird sie viel Bürokratie vermeiden **und neuen Marktteilnehmern in dem Sektor gleichberechtigten Zugang zu Genehmigungen gewähren**. In seiner Erschließung zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs vom Juli 2006 hat das Europäische Parlament gefordert, dass die Zuteilungen unter Zugrundelegung des Verursacherprinzips in vollem Umfang versteigert werden.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 98

ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 3c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz der Zertifikate versteigert. Der Prozentsatz entspricht dem durchschnittlichen Prozentsatz, der von den Mitgliedsstaaten vorgeschlagen wird, deren nationale Zuteilungspläne eine Versteigerung für die relevante Periode unter Kapitel III beinhalten

1. Die Zertifikate werden versteigert.

Or. sv

Begründung

Die Zuteilung von Zertifikaten an Flugzeugbetreiber muss zu 100 Prozent gegen Bezahlung in Form von auf Gemeinschaftsebene harmonisierten Versteigerungen basieren. Bei der Versteigerung kommt das Verursacherprinzip zur Anwendung und das System ist gerecht, da alle Akteure - große wie kleine und alte wie neue - gleichermaßen behandelt werden. Bei einer Versteigerung werden auch zu einem frühen Zeitpunkt eingeleitete Effektivisierungs- und Emissionssenkungsmaßnahmen berücksichtigt. Außerdem wird eine Diskussion über ungerechtfertigte Gewinne vermieden, falls die Flugzeugbetreiber kostenfreie Zertifikate erhalten haben sollten und anschließend die Kunden dafür mit Gebühren belasten.

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 99
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 **wird ein Prozentsatz der Zertifikate versteigert. Der Prozentsatz entspricht dem durchschnittlichen Prozentsatz, der von den Mitgliedsstaaten vorgeschlagen wird, deren nationale Zuteilungspläne eine Versteigerung für die relevante Periode unter Kapitel III beinhalten**

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 **werden die Zertifikate unter Benutzung eines Richtwerts zugeteilt.**

Or. en

Begründung

Etwaige Versteigerungen sollten erst nach der Überarbeitung der EU-Richtlinie über den Emissionshandel und für die Periode, die am 1. Januar 2013 beginnt, eingeführt werden.

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 100
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz der Zertifikate versteigert. **Der Prozentsatz entspricht dem durchschnittlichen Prozentsatz, der von den Mitgliedsstaaten vorgeschlagen wird, deren nationale Zuteilungspläne eine Versteigerung für die relevante Periode unter Kapitel III beinhalten.**

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz der Zertifikate versteigert.

Or. de

Begründung

Der Prozentsatz der zu versteigernden Zertifikate sollte in der Richtlinie klar definiert werden. Die Versteigerung der Zertifikate sollte im Wesentlichen den Marktzugang von neuen Flugzeugbetreibern erleichtern und die Anreize verstärken, in eine treibstoffeffizientere Flotte

und neue, saubere Technologien zu investieren.

Änderungsantrag von Matthias Groote, Eluned Morgan

Änderungsantrag 101
ARTIKEL 1 ABSATZ 3
Artikel 3 c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird **ein Prozentsatz** der Zertifikate versteigert. **Der Prozentsatz entspricht dem durchschnittlichen Prozentsatz, der von den Mitgliedsstaaten vorgeschlagen wird, deren nationale Zuteilungspläne eine Versteigerung für die relevante Periode unter Kapitel III beinhalten.**

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird **50%** der Zertifikate versteigert.

Or. de

Begründung

Ein hoher Anteil an versteigerten Zertifikaten bedeutet eine bessere Gewährleistung der Gleichstellung zwischen neuen und schon bestehenden Flugzeugbetreibern. Das Risiko von „windfall profits“, wie sie im Stromsektor vorgekommen sind, wird damit eingedämmt. Es wird gewährleistet, dass die EU zur Bekämpfung des Klimawandels auch die erforderlichen finanziellen Mittel erhält. Das Europäische Parlament erhält damit das Recht, über deren Anwendung zu entscheiden.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 102
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz der Zertifikate versteigert. Der Prozentsatz entspricht dem durchschnittlichen Prozentsatz, der von **den** Mitgliedsstaaten **vorgeschlagen wird, deren nationale Zuteilungspläne eine Versteigerung** für die relevante Periode unter Kapitel III beinhalten.

1. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz der Zertifikate **für die Flugzeugbetreiber** versteigert. Der Prozentsatz entspricht dem **gewichteten** durchschnittlichen Prozentsatz, der von **allen** Mitgliedsstaaten **für alle ihre Sektoren in ihren nationalen Zuteilungsplänen** für die relevante Periode unter Kapitel III **benutzt wird.**

Begründung

Versteigerungen vermindern die Wirksamkeit des Emissionshandelssystems, denn sie binden Ressourcen, die nicht eingesetzt werden, um Emissionsreduktionen bei anderen Sektoren zu kaufen: Sie dürften nicht dazu führen, dass durchschnittlich strenger im Vergleich zu den anderen Sektoren verfahren wird, einschließlich derjenigen, in denen es keine Versteigerungen gibt. Werden der Luftfahrt Versteigerungen auferlegt, müssen sie dazu dienen, den Teil der Emissionen der Luftfahrt im Hinblick auf den folgenden Verpflichtungszeitraum zu verringern.

Zur Vermeidung der Spekulation dürfen die Versteigerungen nicht Betreibern außerhalb der Luftfahrt offen stehen.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 103
ARTIKEL 1 ABSATZ 3
Artikel 3 c Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

2. Für zukünftige Perioden berücksichtigt entfällt
der zu versteigernde Prozentsatz die
allgemeine Überprüfung dieser Richtlinie.

Begründung

Technische Anpassung aufgrund anderer Änderungsanträge: In einem anderen Änderungsantrag sind die Absätze 1 und 2 gestrichen, um die verpflichtende Versteigerung zu streichen. Die Korrektur im Absatz 3 bezieht sich auf das in einem weiteren Änderungsantrag gestrichene Startjahr 2011 für den Emissionshandel im Flugverkehr (Kapitel II Artikel b Absatz 1). Erst 2013 sollte dieser Start erfolgen.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 104
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

2. Für zukünftige Perioden berücksichtigt entfällt
der zu versteigernde Prozentsatz die
allgemeine Überprüfung dieser Richtlinie..

Begründung

Nach dem Kommissionsvorschlag erhält der Luftverkehrssektor die Mehrheit seiner Zertifikate kostenfrei unter Benutzung eines Richtwerts (Passagier + Fracht an Bord), multipliziert mit Kilometern). Die Folgenabschätzung der Kommission zeigt, dass die Flugzeugbetreiber in der Lage sein werden, den Grenzkostenanstieg größtenteils an den Verbraucher weiterzugeben, was zu „windfall profits“ auf Kosten der Verbraucher führt. Eine vollständige Versteigerung wird dieses Problem vermeiden und frühzeitige Maßnahmen für saubere Technologien und Emissionsreduktionen berücksichtigen sowie **den unmittelbarsten und geeignetsten Anreiz für Emissionsreduktion bieten**. Auch wird sie viel Bürokratie vermeiden **und neuen Marktteilnehmern in dem Sektor gleichberechtigten Zugang zu Genehmigungen gewähren**. In seiner Erschließung zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs vom Juli 2006 hat das Europäische Parlament gefordert, dass die Zuteilungen unter Zugrundelegung des Verursacherprinzips in vollem Umfang versteigert werden.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 105
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

2. Für zukünftige Perioden berücksichtigt der zu versteigernde Prozentsatz die allgemeine Überprüfung dieser Richtlinie.. *entfällt*

Begründung

Versteigerungen verursachen beträchtliche Kosten, bieten keinen Anreiz für Investitionen in saubere Technologien und führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da liquide Fluggesellschaften weniger liquide Mitbewerber einfach überbieten könnten. Die EU-Mitgliedsstaaten haben sehr wenig Interesse an Versteigerungen an den Tag gelegt. In der ersten Handelsperiode entschieden sich nur vier EU-Mitgliedsstaaten dafür, einige ihrer Zuteilungen zu versteigern, was 0,13% der Gesamtmenge der Zertifikate entspricht. Versteigerungen sollten der Luftfahrt nicht verbindlich vorgeschrieben werden, wenn die überwiegende Mehrheit der Emissionsquellen am Boden nicht dieser Regelung unterliegt.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 106
ARTIKEL 1 NUMMER 3

2. Für zukünftige Perioden berücksichtigt der zu versteigernde Prozentsatz die allgemeine Überprüfung dieser Richtlinie.. *entfällt*

Or. sv

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Matthias Groote, Eluned Morgan

Änderungsantrag 107
ARTIKEL 1 ABSATZ 3
Artikel 3 c Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Die Versteigerung von Zertifikaten, die nicht gemäß den Absätzen 1 und 2 kostenfrei zugeteilt werden müssen, durch die Mitgliedstaaten wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate steht in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3b gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet. *entfällt*
Die genannte Verordnung, die dazu dient, nicht wesentliche Elemente dieser Richtlinie durch ergänzende Bestimmungen zu ändern, wird nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß

Begründung

Ein hoher Anteil an versteigerten Zertifikaten bedeutet eine bessere Gewährleistung der Gleichstellung zwischen neuen und schon bestehenden Flugzeugbetreibern. Das Risiko von „windfall profits“, wie sie im Stromsektor vorgekommen sind, wird damit eingedämmt. Es wird gewährleistet, dass die EU zur Bekämpfung des Klimawandels auch die erforderlichen finanziellen Mittel erhält. Das Europäische Parlament erhält damit das Recht, über deren Anwendung zu entscheiden.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 108
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

**3. Die Versteigerung von Zertifikaten, die *entfällt*
nicht gemäß den Absätzen 1 und 2
kostenfrei zugeteilt werden müssen, durch
die Mitgliedstaaten wird von der
Kommission in einer Verordnung geregelt.
Die Zahl der von den einzelnen
Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu
versteigernden Zertifikate steht in einem
angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses
Mitgliedstaats an den gesamten
Luftverkehrsemissionen, wie sie allen
Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr
zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3
berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft
wurden. Für die Handelsperiode gemäß
Artikel 3b Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das
Jahr 2010, und für jede folgende
Handelsperiode gemäß Artikel 3b gilt als
Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24
Monate vor Beginn der Handelsperiode,
auf die sich die Versteigerung bezieht,
endet.**

**Die genannte Verordnung, die dazu dient,
nicht wesentliche Elemente dieser
Richtlinie durch ergänzende
Bestimmungen zu ändern, wird nach dem
Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß**

Begründung

Versteigerungen verursachen beträchtliche Kosten, bieten keinen Anreiz für Investitionen in saubere Technologien und führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da liquide Fluggesellschaften weniger liquide Mitbewerber einfach überbieten könnten. Die EU-Mitgliedsstaaten haben sehr wenig Interesse an Versteigerungen an den Tag gelegt. In der ersten Handelsperiode entschieden sich nur vier EU-Mitgliedsstaaten dafür, einige ihrer Zuteilungen zu versteigern, was 0,13% der Gesamtmenge der Zertifikate entspricht. Versteigerungen sollten der Luftfahrt nicht verbindlich vorgeschrieben werden, wenn die überwiegende Mehrheit der Emissionsquellen am Boden nicht dieser Regelung unterliegt.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 109

ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 3 c Absatz 3 Unterabsatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Die Versteigerung von Zertifikaten, die nicht gemäß den Absätzen 1 und 2 kostenfrei zugeteilt werden müssen, durch die Mitgliedstaaten wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate steht in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3b gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet.

3. Die Versteigerung von Zertifikaten wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt.

Begründung

Nach dem Kommissionsvorschlag erhält der Luftverkehrssektor die Mehrheit seiner Zertifikate kostenfrei unter Benutzung eines Richtwerts (Passagier + Fracht an Bord), multipliziert mit Kilometern). Die Folgenabschätzung der Kommission zeigt, dass die Flugzeugbetreiber in der Lage sein werden, den Grenzkostenanstieg größtenteils an den Verbraucher weiterzugeben, was zu „windfall profits“ auf Kosten der Verbraucher führt. Eine vollständige Versteigerung wird dieses Problem vermeiden und frühzeitige Maßnahmen für saubere Technologien und Emissionsreduktionen berücksichtigen sowie **den unmittelbarsten und geeignetsten Anreiz für Emissionsreduktion bieten**. Auch wird sie viel Bürokratie vermeiden **und neuen Marktteilnehmern in dem Sektor gleichberechtigten Zugang zu Genehmigungen gewähren**. In seiner Erschließung zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs vom Juli 2006 hat das Europäische Parlament gefordert, dass die Zuteilungen unter Zugrundelegung des Verursacherprinzips in vollem Umfang versteigert werden.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 110

ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 3c Absatz 3 Unterabsatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Die Versteigerung von Zertifikaten, **die nicht gemäß den Absätzen 1 und 2 kostenfrei zugeteilt werden müssen**, durch die Mitgliedstaaten wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt. **Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate steht in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3b gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet.**

3. Die Versteigerung von Zertifikaten durch die Mitgliedstaaten wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt.

Or. sv

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 111

ARTIKEL 1 ABSATZ 3

Artikel 3 c Absatz 3 Unterabsatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Die Versteigerung von Zertifikaten, die nicht **gemäß den Absätzen 1 und 2** kostenfrei zugeteilt werden **müssen, durch die Mitgliedstaaten** wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate steht in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für **die Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für** jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3b gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet.

3. Die Versteigerung von Zertifikaten **durch die Mitgliedstaaten**, die nicht kostenfrei zugeteilt werden, wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate steht in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3b gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet.

Or. de

Begründung

Technische Anpassung aufgrund anderer Änderungsanträge: In einem anderen Änderungsantrag sind die Absätze 1 und 2 gestrichen, um die verpflichtende Versteigerung zu streichen. Die Korrektur im Absatz 3 bezieht sich auf das in einem weiteren Änderungsantrag gestrichene Startjahr 2011 für den Emissionshandel im Flugverkehr (Kapitel II Artikel b Absatz 1). Erst 2013 sollte dieser Start erfolgen.

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 112

ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 3 c Absatz 3 Unterabsatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Die Versteigerung von Zertifikaten, die nicht gemäß den **Absätzen 1 und 2** kostenfrei zugeteilt werden müssen, durch die Mitgliedstaaten wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate steht in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3b gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet.

3. Die Versteigerung von Zertifikaten, die nicht gemäß **Absatz 2** kostenfrei zugeteilt werden müssen, durch die Mitgliedstaaten wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate steht in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3b gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet.

Or. en

Begründung

Etwaige Versteigerungen sollten erst nach der Überarbeitung der EU-Richtlinie über den Emissionshandel und für die Periode, die am 1. Januar 2013 beginnt, eingeführt werden.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 113

ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 3 c Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und

entfällt

Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten verwendet, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.

Or. en

Begründung

Versteigerungen verursachen beträchtliche Kosten, bieten keinen Anreiz für Investitionen in saubere Technologien und führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da liquide Fluggesellschaften weniger liquide Mitbewerber einfach überbieten könnten. Die EU-Mitgliedsstaaten haben sehr wenig Interesse an Versteigerungen an den Tag gelegt. In der ersten Handelsperiode entschieden sich nur vier EU-Mitgliedsstaaten dafür, einige ihrer Zuteilungen zu versteigern, was 0,13% der Gesamtmenge der Zertifikate entspricht. Versteigerungen sollten der Luftfahrt nicht verbindlich vorgeschrieben werden, wenn die überwiegende Mehrheit der Emissionsquellen am Boden nicht dieser Regelung unterliegt.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 114
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3c Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten verwendet, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden. ***entfällt***

Or. sv

Begründung

Die Kommission schlägt vor, die Einnahmen aus den Versteigerungen der Zertifikate für die Finanzierung von Maßnahmen im Klimabereich zuzuweisen. Diese Zuweisung einzelstaatlicher Mittel widerspricht jedoch der nationalen Souveränität und dem grundlegenden Haushaltsgrundsatz, dass Steuer- und Gebühreneinnahmen dort einzusetzen sind, wo sie am stärksten gebraucht werden.

Änderungsantrag von Matthias Groote, Eluned Morgan

Änderungsantrag 115 ARTIKEL 1 ABSATZ 3

Artikel 3 c Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 **werden zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen**, zur Anpassung an **die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung** von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung **und zur Deckung der Kosten verwendet, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.**

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 **fließen in den EU-Haushalt. Die Bekämpfung des Klimawandels sowie die Einführung von Maßnahmen** zur Anpassung an **den Klimawandel werden hohe Investitionen erfordern. Versteigerungseinkünfte sollten daher vorzugsweise zur Finanzierung** von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung **an den Klimawandel in der EU und den Entwicklungsländern, Investitionen in Infrastruktur und Dienstleistungen, die den Flugverkehr rationalisieren**, sowie zur Deckung der Kosten **der Systemverwaltung verwendet werden.**

Or. de

Begründung

Ein hoher Anteil an versteigerten Zertifikaten bedeutet eine bessere Gewährleistung der Gleichstellung zwischen neuen und schon bestehenden Flugzeugbetreibern. Das Risiko von „windfall profits“, wie sie im Stromsektor vorgekommen sind, wird damit eingedämmt. Es wird gewährleistet, dass die EU zur Bekämpfung des Klimawandels auch die erforderlichen finanziellen Mittel erhält. Das Europäische Parlament erhält damit das Recht, über deren Anwendung zu entscheiden.

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 116

ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 3 c Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten *verwendet*, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden ***unter Berücksichtigung der Entscheidungen, die im Zusammenhang mit der allgemeinen Überarbeitung dieser Richtlinie getroffen werden, verwendet. Einkünfte könnten vor allem für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten des Luftverkehrssektors zur Eindämmung der Treibhausgasemissionen und für Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur des Luftverkehrs eingesetzt werden. Eine andere Form des Einsatzes von Einkünften könnte die Verwendung*** zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen, *sein*. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.

Or. en

Begründung

Die Regeln für die Verwendung der Einkünfte aus Versteigerungen sollten bei der Überarbeitung der EU-Richtlinie über den Emissionshandel festgelegt werden. Um die sich aus der Luftfahrt - einem Sektor, der weiter schnell wachsen wird - ergebenden Emissionen wirklich einzudämmen, sollten die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten des betreffenden Sektors finanziert werden. Neben den ökologischen Gewinnen wird dies dazu beitragen, dass die europäische Luftfahrtindustrie ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten kann.

Änderungsantrag von Anders Wijkman

Änderungsantrag 117
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten verwendet, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden *in der Europäischen Union oder in Drittländern* zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten verwendet, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.

Or. en

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 118
ARTIKEL 1 ABSATZ 3
Artikel 3 c Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten verwendet, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen *des Luftverkehrs*, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, *sowie* zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten verwendet, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.

Or. de

Begründung

Die Einnahmen aus den Versteigerungen von Zertifikaten im Luftverkehr sollten auch gezielt zur Reduzierung von Emissionen dieses Sektors eingesetzt werden können.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 119
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 5 (Richtlinie 2003/87/EG)

5. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. *entfällt*

Or. en

Begründung

Versteigerungen verursachen beträchtliche Kosten, bieten keinen Anreiz für Investitionen in saubere Technologien und führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da liquide Fluggesellschaften weniger liquide Mitbewerber einfach überbieten könnten. Die EU-Mitgliedsstaaten haben sehr wenig Interesse an Versteigerungen an den Tag gelegt. In der ersten Handelsperiode entschieden sich nur vier EU-Mitgliedsstaaten dafür, einige ihrer Zuteilungen zu versteigern, was 0,13% der Gesamtmenge der Zertifikate entspricht. Versteigerungen sollten der Luftfahrt nicht verbindlich vorgeschrieben werden, wenn die überwiegende Mehrheit der Emissionsquellen am Boden nicht dieser Regelung unterliegt.

Änderungsantrag von Matthias Groote, Eluned Morgan

Änderungsantrag 120
ARTIKEL 1 ABSATZ 3
Artikel 3 c Absatz 5 (Richtlinie 2003/87/EG)

5. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. *entfällt*

Or. de

Begründung

Ein hoher Anteil an versteigerten Zertifikaten bedeutet eine bessere Gewährleistung der Gleichstellung zwischen neuen und schon bestehenden Flugzeugbetreibern. Das Risiko von „windfall profits“, wie sie im Stromsektor vorgekommen sind, wird damit eingedämmt. Es wird gewährleistet, dass die EU zur Bekämpfung des Klimawandels auch die erforderlichen finanziellen Mittel erhält. Das Europäische Parlament erhält damit das Recht, über deren Anwendung zu entscheiden.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 121
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann beim Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen. ***entfällt***

Or. en

Begründung

Eine vollständige Versteigerung von Eingangszuteilungen macht die meisten Bestimmungen überflüssig. Dies entspricht dem Änderungsantrag 97 zu Artikel 1 Nummer 3 (Artikel 3c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)) derselben Verfasser.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 122
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann beim Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.

entfällt

Or. sv

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Chris Davies

Änderungsantrag 123
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann **beim** Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann **bei der zuständigen Behörde im** Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht,

vorliegen.

Or. en

Änderungsantrag von Holger Krahmer

Änderungsantrag 124
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann **beim** Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann **bei der zuständigen Behörde im** Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.

Or. en

Begründung

Hierdurch wird klargestellt, dass dieselbe zuständige Behörde in jedem Mitgliedstaat das System für alle Teilnehmer verwaltet.

Änderungsantrag von Holger Krahmer

Änderungsantrag 125
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann

beim Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von **Tonnenkilometer-Angaben** für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.

beim Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von **Treibstoffverbrauch-Flottenalter-Angaben** für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.

(Da diese Abänderung für den gesamten Text gilt, erfordert ihre Annahme durchgängig entsprechende Anpassungen.)

Or. en

Begründung

Der vorgeschlagene Richtwert „Tariftonnenkilometer“ sollte ersetzt werden durch einen Richtwert „Treibstoffverbrauch-Flottenalter“, um 1. die Verwaltung des Systems für die Betreiber und dessen Überprüfung durch öffentliche Behörden zu vereinfachen (die Daten für Treibstoffverbrauch und Flottenalter werden bereits aufgezeichnet und sind leicht überprüfbar); 2. den Betrieb von modernen und umweltgerechten Flugzeugen über den Flottenalter-Multiplikator zu belohnen und 3. die Bewertung auf den Energieverbrauch und die tatsächlichen Kohlenstoffdioxidemissionen auszurichten, die mit Hilfe dieses Legislativvorschlags gesenkt werden sollen.

Der vorgeschlagene Richtwert „Treibstoffverbrauch-Flottenalter“ unterscheidet sich von der Zuteilung von Zertifikaten auf der Grundlage des Bestandsschutzes insbesondere dann, wenn er mit einem signifikant erhöhten Prozentsatz der Gesamtmenge der Zertifikate, wie versteigert werden sollen, verbunden wird, wie dies vorgeschlagen wird.

„Tonnenkilometer“ sollte im gesamten Text durch „Treibstoffverbrauch-Flottenalter“ ersetzt werden.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 126

ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 3 d Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

1. Für **jede** Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die **gemäß Artikel 3c** kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann

1. Für **die** Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann beim

beim Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.

Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 3b Absätze 2 und 3 sowie Artikel 3c.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 127
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

2. Mindestens 18 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Anträge, die gemäß Absatz 1 eingegangen sind. **entfällt**

Or. sv

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 128
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

2. Mindestens 18 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Anträge, die gemäß Absatz 1 eingegangen sind. **entfällt**

Or. en

Begründung

Eine vollständige Versteigerung von Eingangszuteilungen macht die meisten Bestimmungen überflüssig. Dies entspricht dem Änderungsantrag 97 zu Artikel 1 Nummer 3 (Artikel 3c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)) derselben Verfasser.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 129
ARTIKEL 1 NUMMER 3

Artikel 3 d Absatz 3 Unterabsatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Mindestens 15 Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b entscheidet die Kommission über **Folgendes:**

(a) die Gesamtmenge der Zertifikate, die für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b zuzuteilen sind;

(b) die Zahl der Zertifikate, die in der die Handelsperiode gemäß Artikel 3c kostenfrei zuzuteilen sind, und

(c) den Richtwert für die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten an Flugzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurden.

3. Mindestens 15 Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b entscheidet die Kommission über die Gesamtmenge der Zertifikate, die für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b zuzuteilen sind.

Or. en

Begründung

Eine vollständige Versteigerung von Eingangszuteilungen macht die meisten Bestimmungen überflüssig. Dies entspricht dem Änderungsantrag 97 zu Artikel 1 Nummer 3 (Artikel 3c

Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)) derselben Verfasser.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 130
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3d Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Mindestens 15 Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b entscheidet die Kommission über

Folgendes:

a) die Gesamtmenge der Zertifikate, die für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b zuzuteilen sind;

b) die Zahl der Zertifikate, die in der die Handelsperiode gemäß Artikel 3c kostenfrei zuzuteilen sind, und

c) den Richtwert für die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten an Flugzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurden.

Der unter Buchstabe (c) genannte Richtwert wird berechnet durch Division der Zahl der Zertifikate gemäß Buchstabe b) durch die Summe der Tonnenkilometer, die in den der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelten Anträgen angegeben sind.

3. Mindestens 15 Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b entscheidet die Kommission über die Gesamtmenge der Zertifikate, die für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b zuzuteilen sind.

Or. sv

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 131
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 3 Unterabsatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

3. Mindestens 15 Monate vor Beginn **jeder** Handelsperiode gemäß Artikel 3b entscheidet die Kommission über Folgendes:

- (a) die Gesamtmenge der Zertifikate, die für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b zuzuteilen sind;
- (b) die Zahl der Zertifikate, die in der die Handelsperiode **gemäß Artikel 3c** kostenfrei zuzuteilen sind, und
- (c) den Richtwert für die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten an Flugzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurden.

3. Mindestens 15 Monate vor Beginn **der** Handelsperiode gemäß Artikel 3b entscheidet die Kommission über Folgendes:

- (a) die Gesamtmenge der Zertifikate, die für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b zuzuteilen sind;
- (b) die Zahl der Zertifikate, die in der die Handelsperiode kostenfrei zuzuteilen sind, und
- (c) den Richtwert für die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten an Flugzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurden.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 3b Absätze 2 und 3 sowie Artikel 3c.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 132
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem die Kommission eine Entscheidung im Sinne von Absatz 3 fällt, berechnet und veröffentlicht jeder Verwaltungsmitgliedstaat Folgendes:

entfällt

- a) die Zertifikate, die jedem Flugzeugbetreiber, dessen Antrag der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurde, für die betreffende Handelsperiode insgesamt zugeteilt werden, berechnet durch Multiplikation der im Antrag angegebenen Tonnenkilometer mit dem gemäß Absatz 3 Buchstabe c) veröffentlichten Richtwert; und**
- b) die jedem Flugzeugbetreiber für jedes Jahr zugeteilten Zertifikate, bestimmt**

durch Division der gemäß Buchstabe a) für die Handelsperiode berechneten insgesamt zugeteilten Zertifikate durch die Zahl der Jahre in der Periode, für die dieser Flugzeugbetreiber eine Tätigkeit im Luftverkehr ausführt wie in Anhang I angeführt.

Or. sv

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 133
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

4. Innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem die Kommission eine Entscheidung im Sinne von Absatz 3 fällt, berechnet und veröffentlicht jeder Verwaltungsmitgliedstaat Folgendes:

entfällt

(a) die Zertifikate, die jedem Flugzeugbetreiber, dessen Antrag der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurde, für die betreffende Handelsperiode insgesamt zugeteilt werden, berechnet durch Multiplikation der im Antrag angegebenen Tonnenkilometer mit dem gemäß Absatz 3 Buchstabe c) veröffentlichten Richtwert; und

(b) die jedem Flugzeugbetreiber für jedes Jahr zugeteilten Zertifikate, bestimmt durch Division der gemäß Buchstabe a) für die Handelsperiode berechneten insgesamt zugeteilten Zertifikate durch die Zahl der Jahre in der Periode, für die dieser Flugzeugbetreiber eine Tätigkeit im Luftverkehr ausführt wie in Anhang I angeführt.

Begründung

Eine vollständige Versteigerung von Eingangszuteilungen macht die meisten Bestimmungen überflüssig. Dies entspricht dem Änderungsantrag 97 zu Artikel 1 Nummer 3 (Artikel 3c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)) derselben Verfasser.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 134
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 5 (Richtlinie 2003/87/EG)

5. Bis zum 28. Februar 2011 und bis zum 28. Februar jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden. *entfällt*

Begründung

Eine vollständige Versteigerung von Eingangszuteilungen macht die meisten Bestimmungen überflüssig. Dies entspricht dem Änderungsantrag 97 zu Artikel 1 Nummer 3 (Artikel 3c Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)) derselben Verfasser.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 135
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 5 (Richtlinie 2003/87/EG)

5. Bis zum 28. Februar 2011 und bis zum 28. Februar jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden. *entfällt*

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 136
ARTIKEL 1 ABSATZ 5
Artikel 3 d Absatz 5 (Richtlinie 2003/87/EG)

5. Bis zum 28. Februar **2011** und bis zum 28. Februar jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden.

5. Bis zum 28. Februar **2010** und bis zum 28. Februar jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden.

Or. de

Begründung

Ein Ansatz in zwei Stufen birgt das Risiko einer Wettbewerbsverzerrung zwischen Flügen innerhalb der EU und denen außerhalb und ist im Bezug auf die CO₂-Einsparung wenig effizient. Das Jahr 2010 bietet sich als Start-Jahr an, es ist ein realistisches Datum.

Änderungsantrag von Gyula Hegyi

Änderungsantrag 137
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 5 (Richtlinie 2003/87/EG)

5. Bis zum **28. Februar 2011** und bis zum **28. Februar** jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden.

5. Bis zum **1. Januar 2013** und bis zum **1. Januar** jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden.

Or. en

Begründung

Da der internationale Luftverkehr noch nicht unter das Kyoto-Protokoll fällt, sollte das Datum für den Beginn des neuen Systems 2013 sein, wenn der zweite Kyoto-Prozess anläuft.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 138
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 5 (Richtlinie 2003/87/EG)

5. Bis zum 28. Februar 2011 **und bis zum 28. Februar jedes folgenden Jahres** gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden.

5. Bis zum 28. Februar 2011 gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 3b Absätze 2 und 3 sowie Artikel 3c.

Änderungsantrag von Avril Doyle

Änderungsantrag 139
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 5 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

5a. Die Kommission führt Maßnahmen hinsichtlich der Zuteilung von Zertifikaten durch, damit neue Marktteilnehmer im Luftverkehr Zugang erhalten.

„Neuer Marktteilnehmer im Luftverkehr“ bezeichnet einen Flugzeugbetreiber, dem ein Luftverkehrsbesitzerzeugnis erstmals nach Beginn der Handelsperiode gemäß Artikel 3b ausgestellt wurde und der in dieser Periode seinen Betrieb tatsächlich aufgenommen hat.

Or. en

Begründung

In dem Vorschlag wird die Tatsache nicht genügend berücksichtigt, dass neuen Marktteilnehmern im Luftverkehr Zugang zu Zertifikaten gewährt werden muss. Durch den Vorschlag könnten künstliche Hindernisse für den Einstieg neuer Marktteilnehmer geschaffen werden, wodurch der Wettbewerb verzerrt und eine Verfestigung der Position etablierter Systemteilnehmer geschaffen würde, was die Innovation hemmt, die durch den Wettbewerb gefördert wird. Eine bessere Lösung bestünde darin, von der Kommission zu verlangen, dass sie Maßnahmen hinsichtlich der Zuteilung von Zertifikaten durchführt, damit neue Marktteilnehmer im Luftverkehr einen fairen Zugang erhalten.

Änderungsantrag von Chris Davies

Änderungsantrag 140
ARTIKEL 1 NUMMER 3 A (NEU)
Artikel 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

(3a) Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

*Genehmigungen zur Emission von
Treibhausgasen*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ab dem 1. Januar 2005 Anlagen oder Flugzeuge die in Anhang I genannten Tätigkeiten, bei denen die für diese Tätigkeiten spezifizierten Emissionen entstehen, nur durchführen, wenn der Betreiber über eine Genehmigung verfügt, die von einer zuständigen Behörde gemäß den Artikeln 5 und 6 erteilt wurde, oder wenn die Anlage oder das Flugzeug gemäß Artikel 27 vorübergehend aus dem Gemeinschaftssystem ausgeschlossen wurde.“

Or. en

Begründung

Zur rechtlichen Klarstellung.

Änderungsantrag von Chris Davies

Änderungsantrag 141
ARTIKEL 1 NUMMER 3 B (NEU)
Artikel 5 Buchstabe a (Richtlinie 2003/87/EG)

(3b) Artikel 5 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Anlage oder Flugzeug und dort durchgeführte Tätigkeiten und verwendete Technologie,“

Or. en

Begründung

Zur rechtlichen Klarstellung.

Änderungsantrag von Chris Davies

Änderungsantrag 142
ARTIKEL 1 NUMMER 4
Artikel 6 (Richtlinie 2003/87/EG)

(4) In Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e werden nach "Zertifikaten" die Worte ", ausgenommen gemäß Kapitel II ausgegebene Zertifikate" eingefügt.

(4) Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Voraussetzungen für die Erteilung und Inhalt der Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen

***1. Die zuständige Behörde erteilt eine Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen, durch die die Emission von Treibhausgasen aus der gesamten Anlage oder dem gesamten Flugzeug oder aus Teilen davon genehmigt wird, wenn sie davon überzeugt ist, dass der Betreiber bzw. Flugzeugbetreiber in der Lage ist, die Emissionen zu überwachen und darüber Bericht zu erstatten.
Eine Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen kann sich auf eine oder mehrere Anlagen oder eines oder mehrere***

Flugzeuge beziehen, die vom selben Betreiber bzw. Flugzeugbetreiber am selben Standort betrieben werden.

2. Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen enthalten folgende Angaben:

a) Name und Anschrift des Betreibers bzw. Flugzeugbetreibers,

b) Beschreibung der Tätigkeiten und Emissionen der Anlage bzw. des Flugzeugs,

c) Überwachungsauflagen, in denen Überwachungsmethode und -häufigkeit festgelegt sind,

d) Auflagen für die Berichterstattung und

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

Or. en

Begründung

Zur rechtlichen Klarstellung.

Änderungsantrag von Chris Davies

Änderungsantrag 143
ARTIKEL 1 NUMMER 4 A (NEU)
Artikel 10 (Richtlinie 2003/87/EG)

(4a) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Zuteilungsmethode

1. Für den am 1. Januar 2005 beginnenden Dreijahreszeitraum teilen die Mitgliedstaaten mindestens 95% der Zertifikate kostenlos zu. Für den am 1. Januar 2008 beginnenden Fünfjahreszeitraum teilen die Mitgliedstaaten mindestens 90% der

Zertifikate kostenlos zu.

2. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags.“

Or. en

Begründung

Hierdurch soll eine Klarstellung erfolgen und Einklang mit Artikel 3c Absatz 5 geschaffen werden.

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 144

ARTIKEL 1 NUMMER 6

Artikel 11 a Absatz 1 a (Richtlinie 2003/87/EG)

1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 *genehmigen* die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen **für jede in Artikel 3b genannte Handelsperiode bis zu einem Prozentanteil der Zahl der Zertifikate, die gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgegeben werden müssen, wobei dieser Prozentanteil dem Mittelwert der Prozentanteile entspricht, die die Mitgliedstaaten für die betreffende Handelsperiode gemäß Absatz 1 festgesetzt haben.**

Die Kommission veröffentlicht diesen Prozentanteil mindestens sechs Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b."

1a. Vorbehaltlich des **Artikels 11 Absatz 3 können** die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen **zum Zwecke der Erfüllung ihrer sich aus dem Gemeinschaftssystem ergebenden Verpflichtungen genehmigen. Dies erfolgt durch die Vergabe und sofortige Abgabe eines Zertifikats durch den Mitgliedstaat im Austausch gegen eine CER oder ERU, über die der Betreiber im nationalen Register seines Mitgliedstaats verfügt.**

Or. en

Begründung

Aus der Beschränkung der Nutzung von Gutschriften ergibt sich kein ökologischer Gewinn. Die Reduzierung von Emissionen hat überall dieselben Auswirkungen auf das Klima. Es gibt

triftige wirtschaftliche Gründe dafür, den uneingeschränkten Zugang zu Gutschriften zuzulassen, wenn Emissionen woanders zu geringeren Kosten reduziert werden können.

Außerdem sollte die Kommission einen höheren Prozentsatz als den Mittelwert in nationalen Zuteilungsplänen zulassen, da die internationale Luftverkehrstätigkeit nicht in das Kyoto-Protokoll aufgenommen wurde.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 145

ARTIKEL 1 NUMMER 6

Artikel 11 a Absatz 1 a (Richtlinie 2003/87/EG)

1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen **für jede in Artikel 3b genannte Handelsperiode bis zu einem Prozentanteil der Zahl der Zertifikate, die gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgegeben werden müssen, wobei dieser Prozentanteil dem Mittelwert der Prozentanteile entspricht, die die Mitgliedstaaten für die betreffende Handelsperiode gemäß Absatz 1 festgesetzt haben.**

Die Kommission veröffentlicht diesen Prozentanteil mindestens sechs Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b.

1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 3b Absätze 2 und 3.

Außerdem trägt die Nutzung von Projektgutschriften (CDM/JI) dazu bei, dass die EU ihre Kyoto-Ziele zu den wirtschaftlich günstigsten Kosten erreichen kann. Es ist nicht ersichtlich, warum die Mitgliedstaaten - wenn man davon ausgeht, dass sie an einer möglichst kostengünstigen Reduzierung der Treibhausgasemissionen interessiert sind - die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen würden beschränken wollen.

Änderungsantrag von Caroline Lucas

Änderungsantrag 146
ARTIKEL 1 NUMMER 6
Artikel 11 a Absatz 1 a (Richtlinie 2003/87/EG)

1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen für jede in Artikel 3b genannte Handelsperiode bis zu einem Prozentanteil der Zahl der Zertifikate, die gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgegeben werden müssen, wobei dieser Prozentanteil dem Mittelwert der Prozentanteile entspricht, die die Mitgliedstaaten für die betreffende Handelsperiode gemäß Absatz 1 festgesetzt haben.

Die Kommission veröffentlicht diesen Prozentanteil mindestens sechs Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b."

1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von **gemäß Kapitel III ausgegebenen Zertifikaten sowie** CER und ERU aus Projektmaßnahmen für jede in Artikel 3b genannte Handelsperiode bis zu einem Prozentanteil der Zahl der Zertifikate, die gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgegeben werden müssen, wobei dieser Prozentanteil dem Mittelwert der Prozentanteile entspricht, die die Mitgliedstaaten **für die Nutzung von CER und ERU** für die betreffende Handelsperiode gemäß Absatz 1 festgesetzt haben.

Die Kommission veröffentlicht diesen Prozentanteil mindestens sechs Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b.

Or. en

Begründung

In seiner Erschließung zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs vom Juli 2006 hat das Europäische Parlament gefordert, dass das System dafür sorgt, dass der Luftverkehrssektor zur Emission Reduktion beiträgt. Eine Beschränkung der Nutzung von Gutschriften aus anderen Bereichen als dem Luftverkehr gewährleistet, dass Verbesserungen in Technologie und Effizienz auch im Luftverkehrssektor erfolgen.

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 147
ARTIKEL 1 NUMMER 6
Artikel 11 a Absatz 1 a (Richtlinie 2003/87/EG)

1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen für jede in

Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen für jede in Artikel 3b

Artikel 3b genannte Handelsperiode **bis zu einem Prozentanteil der Zahl der Zertifikate, die gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgegeben werden müssen, wobei dieser Prozentanteil dem Mittelwert der Prozentanteile entspricht, die die Mitgliedstaaten für die betreffende Handelsperiode gemäß Absatz 1 festgesetzt haben.**

Die Kommission veröffentlicht diesen Prozentanteil mindestens sechs Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b.

genannte Handelsperiode.

Or. en

Begründung

Aus der Beschränkung der Nutzung von Gutschriften ergibt sich kein ökologischer Gewinn. Die Reduzierung von Emissionen hat überall dieselben Auswirkungen auf das Klima. Es gibt triftige wirtschaftliche Gründe dafür, den uneingeschränkten Zugang zu Gutschriften zuzulassen, wenn Emissionen woanders zu geringeren Kosten reduziert werden können.

Außerdem sollte die Kommission einen höheren Prozentsatz als den Durchschnitt in nationalen Zuteilungsplänen zulassen, da die internationale Luftverkehrstätigkeit nicht in das Kyoto-Protokoll aufgenommen wurde.

Änderungsantrag von Matthias Groote, Glenis Willmott

Änderungsantrag 148
ARTIKEL 1 NUMMER 6
Artikel 11 a Absatz 1 a (Richtlinie 2003/87/EG)

1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen für jede in Artikel 3b genannte Handelsperiode bis zu einem Prozentanteil der Zahl der Zertifikate, die gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgegeben werden müssen, wobei dieser Prozentanteil dem Mittelwert der Prozentanteile entspricht, die die Mitgliedstaaten für die betreffende Handelsperiode gemäß Absatz 1 festgesetzt haben.

Die Kommission veröffentlicht diesen

1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen für jede in Artikel 3b genannte Handelsperiode bis zu einem Prozentanteil der Zahl der Zertifikate, die gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgegeben werden müssen, wobei dieser Prozentanteil dem Mittelwert der Prozentanteile entspricht, die die Mitgliedstaaten für die betreffende Handelsperiode gemäß Absatz 1 festgesetzt haben.

Die Kommission veröffentlicht diesen

Prozentanteil mindestens sechs Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b.

Prozentanteil mindestens sechs Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b.

Der Prozentsatz von CER und ERU, die im Zusammenhang mit Luftverkehrstätigkeiten genutzt werden können, sollte zusammen mit ihrer Nutzung in anderen Sektoren im Zuge der Revision des Emissionshandelssystems überprüft werden.

Or. en

Begründung

Wie in allen anderen Sektoren wird die Nutzung von CER und ERU durch den Luftverkehrssektor im Zuge der Vorkehrungen für die Zeit nach 2012 überprüft werden müssen.

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 149

ARTIKEL 1 NUMMER 8 BUCHSTABE B A (NEU)

Artikel 12 Absatz 2 b (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

ba) Es wird folgender Absatz 2b eingefügt:

„2b. Solange es keine Gemeinschaftsmaßnahmen gibt, die einen Anreiz für die Verringerung der Freisetzung von Stickoxiden aus Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, bieten und das gleiche ehrgeizige Umweltschutzniveau wie diese Richtlinie gewährleisten, wird für die Zwecke von Absatz 2a und abweichend von Artikel 3 Buchstabe a die Menge von Kohlendioxid, die ein Flugzeugbetreiber kraft eines anderen Zertifikats als eines Luftverkehrsemissionszertifikats oder kraft einer CER oder ERU emittieren darf, durch einen Faktor von 2 geteilt.“

Or. de

Begründung

An dem Beitrag der Stickoxidemissionen zur Ozonbildung und demnach dem Klimawandel wird von der Wissenschaft jedoch nicht mehr gezweifelt. Diese negativen Auswirkungen auf das Klima müssen auch in Betracht gezogen werden. Sobald es eine Gesetzgebung gibt, die mindestens im gleichen Maße den Klimawandel und besonders die Stickoxide bekämpft, soll dieser Multiplikator keine Anwendung mehr finden.

Änderungsantrag von Dorette Corbey, Anders Wijkman, Chris Davies

Änderungsantrag 150

ARTIKEL 1 NUMMER 8 BUCHSTABE B A (NEU)

Artikel 12 Absätze 2 b, 2 und 2 (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

ba) Es werden folgende Absätze 2b, 2c und 2d eingefügt:

„2b. Alljährlich müssen diejenigen Flugzeugbetreiber, die andere Zertifikate als Luftverkehrsemissionszertifikate für die Zwecke des Absatzes 2a abgeben wollen, dem Verwaltungsmitgliedstaat Tonnenkilometerdaten für die in diesem Kalenderjahr durchgeführte Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I übermitteln.

2c. Auf der Grundlage der gemäß Artikel 3 zu übermittelnden Angaben legt die Kommission einen Wirkungsgradindikator für alle Flugzeugbetreiber fest, der sich berechnet, indem die Gesamtemissionen von Flugzeugbetreibern durch die Summe der Tonnenkilometerdaten geteilt wird. Aufgrund dieses Wirkungsgradindikators für das erste Jahr, für das Daten verfügbar sind, veröffentlicht die Kommission einen Wirkungsgradindikator als Zielgröße für die Jahre 2010, 2015 und 2020 auf der Grundlage der Emissionsreduktion je Tariftonnenkilometer (TKT) von 3,5% pro Jahr, wobei das freiwillige Ziel einer Verbesserung der Treibstoffeffizienz von Flugzeugen von 3,5% pro Jahr bis 2020 berücksichtigt wird.

2d. Diejenigen Flugzeugbetreiber, die für ein bestimmtes Jahr einen

Wirkungsgradindikator erreichen, der über dem von der Kommission als Zielgröße für dieses Jahr berechneten Wirkungsgradindikator liegt, dürfen nur Luftfahrtzertifikate abgeben, um den Bestimmungen des Absatzes 2a nachzukommen.“

Or. en

Begründung

Die Flugzeugbetreiber haben zugesagt, die Effizienz von Flugzeugmotoren um 50% bis 2020 zu erhöhen. Dies sollte in der Richtlinie unterstützt und festgehalten werden, denn es dient als Schutzmechanismus gegen sehr begrenzte Anreize, die Emissionen von Flugzeugen in dem Fall zu reduzieren, dass der CO₂-Preis nicht hoch genug ist, um diesen Anreiz zu bieten.

Änderungsantrag von John Bowis

Änderungsantrag 151

ARTIKEL 1 NUMMER 8 BUCHSTABE B A (NEU)

Artikel 12 Absatz 2 b (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

ba) Es wird folgender Absatz 2b eingefügt:

„2b. Die Kommission berichtet angesichts der Zusage der Flugzeugbetreiber, die Effizienz von Flugzeugmotoren um 50% bis 2020 zu erhöhen, dem Europäischen Parlament in den Jahren 2010 und 2015 über den Fortschritt, der auf dem Weg zur Erreichung dieses Ziels gemacht wurde.“

Or. en

Begründung

Die Flugzeugbetreiber haben zugesagt, die Effizienz von Flugzeugmotoren um 50% bis 2020 zu erhöhen. Die Kommission sollte überwachen, welcher Fortschritt gemacht wird, und sollte dem Europäischen Parlament regelmäßig Bericht erstatten.

Änderungsantrag von Peter Liese

Änderungsantrag 152

ARTIKEL 1 NUMMER 8 BUCHSTABE B A (NEU)

Artikel 12 Absatz 2 b (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

**ba) Es wird folgender Absatz 2b eingefügt:
„2b. Sobald ausreichende wissenschaftliche Erkenntnisse zur Verfügung stehen, wird ein geeigneter Multiplikator zur Berücksichtigung des Effekts der durch die Luftfahrttätigkeit verursachten Zirruswolken vorgeschlagen.“**

Or. en

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 153
ARTIKEL 1 NUMMER 8 BUCHSTABE C
Artikel 12 Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

(c) In Absatz 3 werden nach "Anzahl von Zertifikaten" die Worte ", ausgenommen gemäß Kapitel II ausgegebene Zertifikate," eingefügt; entfällt

Or. de

Begründung

Für die Industrie ist es unabdingbar, dass Gegenseitigkeit herrscht. Wenn die ortsfesten Anlagen schon die Tatsache akzeptieren müssen, dass die internationalen Flugverkehrsemissionen in den EU-Emissionshandel einbezogen werden, obwohl diese gar nicht dem Kyoto-System unterliegen, dann muss unbedingt sichergestellt sein, dass gleiches Recht für alle Betroffenen des EU-Emissionshandelssystems gilt!

Daher muss klargestellt werden, dass die vom EU-Emissionshandelssystem betroffenen ortsfesten Anlagen auch die für den Flugverkehr ausgegebenen Zertifikate kaufen und verwenden dürfen. Andernfalls dürfte die Flugwirtschaft auf einen sehr großen Zertifikatemarkt zugreifen (sog. „offenes System“), während die ortsfesten Anlagen auf die Flugzertifikate nicht zugreifen könnten.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 154
ARTIKEL 1 NUMMER 8 BUCHSTABE C A (NEU)
Artikel 12 Absatz 4 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

ca) Es wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„4a. Wenn es bis zum 1. Januar 2010 keine Gemeinschaftsmaßnahmen, die einen Anreiz für die Verringerung der Freisetzung von Stickoxiden aus Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, bieten, und keine geeigneten Maßnahmen im Bereich der durch solche Flugzeuge verursachten Zirruswolkenformationen gibt, wird für die Zwecke von Absatz 2a und abweichend von Artikel 3 Buchstabe a die Menge von Kohlendioxid, die ein Flugzeugbetreiber kraft eines anderen Zertifikats als eines Luftverkehrsemissionszertifikats oder kraft einer CER oder ERU emittieren darf, durch einen Auswirkungsfaktor von mindestens 2 geteilt. Die Kommission trifft eine Entscheidung über die Anwendung dieses Absatzes und passt den Auswirkungsfaktor gegebenenfalls auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse über die Gesamtauswirkungen auf das Klima, einschließlich Zirruswolkenformationen, nach dem in Artikel 23 Absatz 2a erwähnten Regelungsverfahren mit Kontrolle an.“

Or. en

Begründung

Einen Tonne von durch ein Flugzeug emittiertem CO₂ steht im Zusammenhang mit anderen wichtigen negativen Klimaauswirkungen. Flankierende Maßnahmen sollten sobald wie möglich eingeführt werden. Solange dies nicht der Fall ist, muss ein Multiplikator für die Nutzung von externen Gutschriften durch Flugzeugbetreiber zur Anwendung kommen.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 155

ARTIKEL 1 NUMMER 12 BUCHSTABE B UNTERABSATZ (ii)

Artikel 16 Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

(ii) werden die Worte "nach Artikel 12 Absatz 3" durch die Worte "gemäß dieser Richtlinie" ersetzt und entfällt

Begründung

Es ist nicht akzeptabel, dass die Veröffentlichungsvorschrift sich nun plötzlich auf alle Verfehlungen dieser Richtlinie beziehen soll. Wenn schon überhaupt Betriebe öffentlich angeprangert werden sollen, dann wirklich ausschließlich jene Betriebe, die die Abgabe der Zertifikate unterlassen haben, wie dies in der RL 2003/87 vorgesehen ist.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 156

ARTIKEL 1 NUMMER 13

Artikel 18 a Absatz 3 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

3a. Um die Gleichbehandlung von Flugzeugbetreibern zu gewährleisten, erstellt die Kommission spezifische Leitlinien, um die Verwaltung von Flugzeugbetreibern durch die Verwaltungsmitgliedstaaten zu harmonisieren.

Begründung

Um Missverständnisse, Ungleichbehandlung und unnötige Kosten zu vermeiden, sollten harmonisierte Regeln, an die sich die Verwaltungsstaaten halten müssen, in gesonderten Leitlinien festgelegt werden.

Änderungsantrag von Caroline Lucas

Änderungsantrag 157

ARTIKEL 1 NUMMER 14

Artikel 19 Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

(14) In Artikel 19 Absatz 3 werden nach den Worten "dieser Nutzung" die Worte "und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem. Die Verordnung ermöglicht es Flugzeugbetreibern, bei ihrer Registerverwaltung einen Austausch eines unter Kapitel II erstellen Zertifikats gegen ***entfällt***

ein Zertifikat zu beantragen, das den unter Kapitel III erstellten äquivalent ist. Die Verwaltungen sollen diesen Austausch auf Anfrage vornehmen." eingefügt.

Or. en

Begründung

Solange Luftverkehrsemissionen nicht Teil internationaler Übereinkommen sind und nicht unter die „zugewiesenen Einheiten“ (Assigned Amount Units) des Kyoto-Protokolls fallen, ist es nicht zweckmäßig zuzulassen, dass Luftfahrtzertifikate in Zertifikate, die anderen Sektoren im Rahmen des Emissionshandelssystems zugewiesen wurden, umgewandelt werden.

Änderungsantrag von Chris Davies

Änderungsantrag 158
ARTIKEL 1 NUMMER 14
Artikel 19 Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

(14) In Artikel 19 Absatz 3 werden nach den Worten "dieser Nutzung" die Worte "und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem. ***Die Verordnung ermöglicht es Flugzeugbetreibern, bei ihrer Registerverwaltung einen Austausch eines unter Kapitel II erstellen Zertifikats gegen ein Zertifikat zu beantragen, das den unter Kapitel III erstellten äquivalent ist. Die Verwaltungen sollen diesen Austausch auf Anfrage vornehmen.***" eingefügt.

(14) In Artikel 19 Absatz 3 werden nach den Worten „dieser Nutzung“ die Worte „und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem“ eingefügt.

Or. en

Begründung

Durch diese Änderung soll ein Schlupfloch geschlossen werden, das Flugzeugbetreibern zwar zugute kommen wird, aber die Mitgliedstaaten zwingen wird, zusätzliche staatliche Mittel einzusetzen, um ihren Verpflichtungen gerecht zu werden.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 159
ARTIKEL 1 NUMMER 14

Artikel 19 Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

(14) In Artikel 19 Absatz 3 werden nach den Worten "dieser Nutzung" die Worte "und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem. Die Verordnung ermöglicht es Flugzeugbetreibern, bei ihrer Registerverwaltung einen Austausch eines unter Kapitel II erstellen Zertifikats gegen ein Zertifikat zu beantragen, das den unter Kapitel III erstellten äquivalent ist. Die Verwaltungen sollen diesen Austausch auf Anfrage vornehmen." eingefügt.

(14) In Artikel 19 Absatz 3 werden nach den Worten „dieser Nutzung“ die Worte „und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem. Die Verordnung ermöglicht es Flugzeugbetreibern, bei ihrer Registerverwaltung einen Austausch eines unter Kapitel II erstellen Zertifikats gegen ein Zertifikat zu beantragen, das den unter Kapitel III erstellten äquivalent ist. **Weiters wird diese Verordnung es den Betreibern von ortsfesten Anlagen ermöglichen, einen Austausch eines unter Kapitel III erstellten Zertifikats gegen ein Zertifikat zu beantragen, das den unter Kapitel II erstellten gleichwertig ist.** Die Verwaltungen sollen diesen Austausch auf Anfrage vornehmen“ eingefügt.

Or. de

Begründung

Es darf es zu keiner Diskriminierung zwischen Betreibern ortsfester Anlagen und den Flugzeugbetreibern kommen. Auch Anlagenbetreiber müssen die Möglichkeit haben, Zertifikate vom Flugverkehr erwerben und verwenden zu können.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 160

ARTIKEL 1 NUMMER 14

Article 19 Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

(14) In Artikel 19 Absatz 3 werden nach den Worten "dieser Nutzung" die Worte "und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem. Die Verordnung ermöglicht es Flugzeugbetreibern, bei ihrer Registerverwaltung einen Austausch eines unter Kapitel II erstellen Zertifikats gegen ein Zertifikat zu beantragen, **das den unter Kapitel III erstellten äquivalent ist.** Die

(14) In Artikel 19 Absatz 3 werden nach den Worten "dieser Nutzung" die Worte "und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem. Die Verordnung ermöglicht es Flugzeugbetreibern, bei ihrer Registerverwaltung einen Austausch eines unter Kapitel II erstellen Zertifikats gegen ein **unter Kapitel III erstelltes** Zertifikat zu beantragen. Die Verwaltungen sollen diesen

Verwaltungen sollen diesen Austausch auf Anfrage vornehmen." eingefügt.

Austausch auf Anfrage vornehmen.“
eingefügt.

Or. fr

Begründung

Die Luftfahrt muss Berechtigungen auf einem offenen Markt verkaufen können: Der Austausch muss einem Flugzeugbetreiber eine Kyoto-Berechtigung (AAU) liefern können. Da die Inlandsflüge Teil der nationalen Inventare für Kyoto sind, sollten sie auch Kyoto-Berechtigungen (AAU) erhalten. Andernfalls könnten die Staaten ihre den Emissionen ihrer Inlandsflüge entsprechenden Berechtigungen für andere Sektoren nutzen und würden so ihre Kyoto-Ziele nicht erreichen.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 161
ARTIKEL 1 NUMMER 16
Artikel 25 a (Richtlinie 2003/87/EG)

**(16) Es wird folgender Artikel 25a
hinzugefügt:**

entfällt

"Artikel 25a

***Drittlandvorschriften zur Reduzierung der
Klimaauswirkungen des Luftverkehrs***

***Erlässt ein Drittland Vorschriften zur
Reduzierung der Klimaauswirkungen von
Flugzeugen, die in seinem Hoheitsgebiet
starten und in der Gemeinschaft landen,
welche den Vorschriften dieser Richtlinie
zumindest gleichwertig sind, so ändert die
Kommission diese Richtlinie, um Flüge aus
dem betreffenden Drittland ab der nächsten
Handelsperiode gemäß Artikel 3b von den
Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I
auszuschließen.***

***Diese Änderung, die dazu dient, nicht
wesentliche Elemente der Richtlinie zu
ändern, werden nach dem
Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß
Artikel 23 Absatz 2a erlassen."***

Or. en

Begründung

Die einseitige Auflage für Staaten, die keine EU-Mitgliedsstaaten sind, Emissionen zu handeln, ohne dass Einvernehmen vorliegt, sollte nicht unterstützt werden. Einige Staaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, (Australien, Kanada, China, Japan, Korea und die Vereinigten Staaten) haben bereits öffentlich ihre Absicht kundgetan, sich der Einbeziehung ihrer Betreiber ohne vorheriges Einvernehmen zu widersetzen. Wenn es das Ziel der Gemeinschaft ist, dass das EU-Emissionshandelssystem als Modell zur Förderung der Entwicklung eines ähnlichen Systems weltweit dient, sollte sie eine Politik der gegenseitigen Akzeptanz mit Staaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, verfolgen.

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 162
ARTIKEL 1 NUMMER 16
Artikel 25a (Richtlinie 2003/87/EG)

(16) Es wird folgender Artikel 25a hinzugefügt:

"Artikel 25a

Drittlandvorschriften zur Reduzierung der
Klimaauswirkungen des Luftverkehrs

Erlässt ein Drittland Vorschriften zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen, die in seinem Hoheitsgebiet starten und in der Gemeinschaft landen, welche den Vorschriften dieser Richtlinie zumindest gleichwertig sind, so ändert die Kommission diese Richtlinie, um Flüge aus dem betreffenden Drittland ab der nächsten Handelsperiode gemäß Artikel 3b von den Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I auszuschließen.

Diese Änderung, die dazu dient, nicht wesentliche Elemente der Richtlinie zu ändern, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 23 Absatz 2a erlassen."

(16) Es wird folgender Artikel 25a hinzugefügt:

„Artikel 25a

Drittlandvorschriften zur Reduzierung der
Klimaauswirkungen des Luftverkehrs

Erlässt ein Drittland Vorschriften zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen, die in seinem Hoheitsgebiet starten und in der Gemeinschaft landen, welche den Vorschriften dieser Richtlinie zumindest gleichwertig sind, so ändert die Kommission diese Richtlinie, um Flüge aus dem betreffenden Drittland ab der nächsten Handelsperiode gemäß Artikel 3b von den Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I auszuschließen.“

Or. de

Begründung

In diesem Bereich soll es Mitentscheidung geben.

Änderungsantrag von Chris Davies

Änderungsantrag 163
ARTIKEL 1 NUMMER 16
Artikel 25 a Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG)

Erlässt ein Drittland Vorschriften zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen, die in seinem Hoheitsgebiet starten und in der Gemeinschaft landen, welche den Vorschriften dieser Richtlinie zumindest gleichwertig sind, so ändert die Kommission diese Richtlinie, um Flüge aus dem betreffenden Drittland ab **der nächsten Handelsperiode gemäß Artikel 3b** von den Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I auszuschließen.

Erlässt ein Drittland Vorschriften zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen, die in seinem Hoheitsgebiet starten und in der Gemeinschaft landen, welche den Vorschriften dieser Richtlinie zumindest gleichwertig sind, so ändert die Kommission diese Richtlinie, um Flüge aus dem betreffenden Drittland ab **dem Zeitpunkt, zu dem die Vorschriften des Drittlandes umgesetzt sind**, von den Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I auszuschließen. **Die für Kalenderjahre nach diesem Zeitpunkt abgegebenen Zertifikate werden anschließend gelöscht.**

Or. en

Begründung

Hierdurch soll vermieden werden, dass ein Betreiber ungerechterweise gleichzeitig Verpflichtungen aus zwei sich entsprechenden Systemen unterworfen wird.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 164
ARTIKEL 1 NUMMER 17
Artikel 28 (Richtlinie 2003/87/EG)

**(17) Artikel 28 wird folgendermaßen *entfällt*
geändert:**

(a) in Absatz 3b werden nach "Zertifikaten" die Worte ", ausgenommen gemäß Kapitel II ausgegebene Zertifikate," eingefügt und

(b) in Absatz 4 werden nach "Zertifikaten" die Worte ", ausgenommen gemäß Kapitel II ausgegebene Zertifikate, eingefügt.

Begründung

Es ist unverständlich, warum es der Flugwirtschaft nicht erlaubt werden soll, Fonds zu bilden. Das sog. Pooling wird zwar bislang in der Industrie kaum verwendet, dennoch scheint auch diese Regelung eine sachwidrige Diskriminierung zu sein. Überdies ist es gerade im Bereich der Fluglinien üblich über Kooperationen Effizienzen zu steigern.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 165
ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B
Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

"Für das Jahr 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist. Ab 1. Januar 2012 werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

„Ab 1. Januar **2010** werden alle Flüge **in der Tätigkeit Luftverkehr** eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist.“

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 166
ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B
Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

"Für das Jahr 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

„Ab 1. Januar **2010** werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist.“

Vertrag anwendbar ist. Ab 1. Januar **2012** werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

Or. de

Begründung

Ein Ansatz in zwei Stufen birgt das Risiko einer Wettbewerbsverzerrung zwischen Flügen innerhalb der EU und denen außerhalb und ist im Bezug auf die CO₂-Einsparung wenig effizient. Das Jahr 2010 bietet sich als Start-Jahr an, es ist ein realistisches Datum.

Änderungsantrag von Holger Krahmer

Änderungsantrag 167

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B

Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

"Für das Jahr 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist. Ab 1. Januar **2012** werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

„Ab 1. Januar 2011 werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist. Aus Gleichbehandlungsgründen werden Luftverkehrsbetreiber der Europäischen Union nur dann einbezogen, wenn Luftverkehrsbetreiber aus Drittstaaten, die Lufttransportdienstleistungen im gegebenen geographischen Rahmen betreiben, ebenfalls einbezogen werden.“

Or. de

Begründung

Wie das Europäische Parlament bereits im Jahre 2006 mit großer Mehrheit beschlossen hat, muss das Emissionshandelssystem für europäische Fluggesellschaften und für Fluggesellschaften aus Drittstaaten zu einem einheitlichen Datum eingeführt werden, u.a. auch um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Änderungsantrag von Gyula Hegyi

Änderungsantrag 168
ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B
Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

"Für das Jahr 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist. Ab 1. Januar 2012 werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

„Ab 1. Januar **2013** werden alle Flüge **in der Tätigkeit Luftverkehr** eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist.“

Or. en

Begründung

Da der internationale Luftverkehr noch nicht unter das Kyoto-Protokoll fällt, sollte das Datum für den Beginn des neuen Systems 2013 sein, wenn der zweite Kyoto-Prozess anläuft.

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 169
ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B
Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

"Für das Jahr 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist. Ab 1. Januar 2012 werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

„**Ab dem** Jahr 2011 werden Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist, **sowie** Flüge, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist.“

Or. en

Begründung

Dieser Änderungsantrag basiert auf dem Änderungsantrag 21 des Berichterstatters.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 170

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B

Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

"Für das **Jahr** 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist. Ab 1. Januar 2012 werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

„Für **die Testjahre 2010 und** 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist. **Flüge zwischen Gebieten in äußerster Randlage und dem europäischen Festland zählen nicht hierzu.** Ab 1. Januar 2012 werden alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist.“

Or. fr

Begründung

Als Zeitpunkt für die Öffnung des Marktes ist weiterhin das Jahr 2012 festgelegt. Aber eine Testphase von zwei Jahren ist vorgesehen. Ein Jahr reicht nämlich nicht aus, um die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem zu testen. Der Schwellenwert wird zu beträchtlichen finanziellen Transfers zwischen den Betriebsmodellen des Luftverkehrs führen. In der Richtlinie sollten diese Transfers vor der für 2012 vorgesehenen vollständigen Öffnung genau bestimmt und geregelt werden. Man könnte daraus folgern, was die Vergabe der Berechtigungen nach Gruppen von Flügen erfolgen sollte, die nach ihrer Reichweite eingeteilt sind. Die Maßnahmen nach 2012 werden bei der allgemeinen Revision der Richtlinie (2003/87/EC) berücksichtigt.

Was den zweiten Teil des Änderungsantrags betrifft, sind die Flugverbindungen zwischen den Gebieten in äußerster Randlage und dem europäischen Festland naturgemäß eher den Flügen der zweiten, 2012 beginnenden Phase vergleichbar. Deshalb wird vorgeschlagen, sie von der ersten Phase auszunehmen, um Verkehrsumleitungen zu vermeiden, die den Wettbewerb verzerren könnten.

Änderungsantrag von Anja Weisgerber

Änderungsantrag 171
ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B
Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

"Für das Jahr 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, **auf den der Vertrag anwendbar ist. Ab 1. Januar 2012 werden alle Flüge eingeschlossen**, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

„Ab dem Jahr 2012 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, **sowie** Flüge, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist.“

Or. de

Begründung

Folgeantrag zum Antrag zu Erwägung 11. Ab 2012 sollten möglichst alle Flüge in das System einbezogen werden. Dies ermöglicht einerseits eine reibungslose Einführung in der EU und bietet andererseits eine gute Chance dafür, dass bis dahin Drittstaaten gleichwertige Systeme einführen können.

Änderungsantrag von Richard Seeber

Änderungsantrag 172
ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B
Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

"Für das Jahr **2011** werden **nur** jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, **auf den der Vertrag anwendbar ist. Ab 1. Januar 2012** werden alle Flüge

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

„Für das Jahr **2013** werden jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden. **Es werden weiters** alle Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen

eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

Or. de

Begründung

Der Flugverkehr sollte, wenn überhaupt, dann erst 2013 in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen werden.

Die Einbeziehung des Luftverkehrs inmitten der laufenden Periode würde den jetzt fast fertig ausgehandelten NAP II für 2008-12 wieder hinfällig machen und brächte keinen Gewinn für den Klimaschutz. Daher sollte unter einer bis dahin erneuerten Kyoto-Architektur der Flugverkehr frühestens ab 2013 für alle Flüge, EU-intern sowie Drittlandsflüge nach oder von Europa gleichzeitig einbezogen werden.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 173

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B

Anhang I Absatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

"Für das Jahr 2011 werden nur jene Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist. **Ab 1. Januar 2012 werden alle** Flüge eingeschlossen, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist."

„Ab dem Jahr 2010 werden Flüge in der Tätigkeit Luftverkehr eingeschlossen, die sowohl von Flughäfen starten als auch auf Flughäfen landen, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist, **sowie** Flüge, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist, **sofern eine Einigung auf Gegenseitigkeit zwischen der EU und Staaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, besteht.**“

Or. en

Begründung

Die einseitige Auflage für Staaten, die nicht EU-Mitgliedsstaaten sind, Emissionen zu handeln, ohne dass ein Einverständnis auf Gegenseitigkeit vorliegt, sollte nicht unterstützt werden. Einige Staaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, (Australien, Kanada, China, Japan, Korea und die Vereinigten Staaten) haben bereits öffentlich ihre Absicht kundgetan, sich der Einbeziehung ihrer Betreiber ohne vorheriges Einvernehmen zu widersetzen. Wenn

es das Ziel der Gemeinschaft ist, dass das EU-Emissionshandelssystem als Modell zur Förderung der Entwicklung eines ähnlichen Systems weltweit dient, sollte sie eine Politik der gegenseitigen Akzeptanz mit Staaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, verfolgen.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 174

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe a (Richtlinie 2003/87/EG)

**a) Flüge, die ausschließlich zur *entfällt*
Beförderung von in offizieller Mission
befindlichen regierenden Monarchen und
ihren unmittelbaren Familienangehörigen,
sowie Staatschefs, Regierungschefs und
von zur Regierung gehörenden Ministern
durchgeführt werden, soweit dies durch
einen entsprechenden Statusindikator im
Flugplan vermerkt ist;**

Or. en

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 175

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neue Tätigkeitskategorie Buchstabe a (Richtlinie 2003/87/EG)

**a) Flüge, die ausschließlich zur *entfällt*
Beförderung von in offizieller Mission
befindlichen regierenden Monarchen und
ihren unmittelbaren Familienangehörigen,
sowie Staatschefs, Regierungschefs und
von zur Regierung gehörenden Ministern
durchgeführt werden, soweit dies durch
einen entsprechenden Statusindikator im
Flugplan vermerkt ist;**

Or. de

Begründung

Es gibt keinen guten Grund, für diese Flüge eine Ausnahme einzuführen.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 176

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe b (Richtlinie 2003/87/EG)

***b) Militärflüge (in Militärflugzeugen) sowie
Zoll- und Polizeiflüge und Such- und
Rettungsflüge, soweit eine Genehmigung
der jeweils zuständigen Behörde vorliegt;*** ***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag von Anja Weisgerber

Änderungsantrag 177

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neue Tätigkeitskategorie BUCHSTABE B a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

***ba) Flüge zu humanitären Zwecken im
Auftrag der Vereinten Nationen sowie
deren Unterorganisationen sowie
Ambulanzflüge (Emergency Medical
Service), sofern der Flugzeugbetreiber über
eine entsprechende Beauftragung (z.B.
seitens der Vereinten Nationen) bzw. eine
entsprechende behördliche Genehmigung
(Zulassung für solche Ambulanzflüge im
Rahmen seines
Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Air
Operator Certificate)) verfügt;***

Or. de

Begründung

Nach dem Vorschlag der Kommission sollen internationale Rettungsflüge vom Handelssystem ausgenommen werden. Allerdings ist die Formulierung „Such- und Rettungsflüge, soweit eine Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde vorliegt“ nicht präzise genug, da es sich bei den sog. Such- und Rettungsflügen eigentlich um die per Landesgesetz geregelte nationale Luftrrettung handelt.

Änderungsantrag von Christine De Veyrac, Françoise Grossetête

Änderungsantrag 178

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neue Kategorie Buchstabe c (Richtlinie 2003/87/EG)

*c) Flüge, die ausschließlich nach **entfällt**
Sichtflugregeln im Sinne von Anhang 2 des
Übereinkommens über die Internationale
Zivilluftfahrt (1944) operiert werden;*

Or. fr

Begründung

Eine Ausnahme für Flüge, die ausschließlich nach Sichtflugregeln operiert werden, könnte diese Art von Flügen fördern, was nachteilig für die Luftverkehrssicherheit wäre. Die derzeitige Ausnahmeregelung für Leichtflugzeuge gilt bereits für die meisten Flüge nach Sichtflugregeln.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 179

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe d (Richtlinie 2003/87/EG)

d) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Startflugplatz zurückkehrt;

d) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Startflugplatz zurückkehrt, **wenn Mitgliedstaaten Abgaben oder Flugzeugtreibstoffsteuern mit gleichwertigen Wirkungen eingeführt haben;**

Or. en

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 180

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe e (Richtlinie 2003/87/EG)

e) Übungsflüge, die ausschließlich zum Erwerb eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im

e) Übungsflüge, die ausschließlich zum Erwerb eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im

Flugplan entsprechend vermerkt ist. Diese Flüge dürfen nicht zur Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht oder zur Abstellung **oder Überführung** von Luftfahrzeugen dienen;

Flugplan entsprechend vermerkt ist. Diese Flüge dürfen nicht zur Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht oder zur Abstellung von Luftfahrzeugen dienen;

Or. en

Änderungsantrag von Peter Liese

Änderungsantrag 181

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe f (Richtlinie 2003/87/EG)

f) Flüge, die ausschließlich zur Kontrolle **oder** Vermessung von **Bodenausrüstungen** durchgeführt werden, die als Flugnavigationshilfen verwendet werden oder verwendet werden sollen, mit Ausnahme der Flüge des betreffenden Luftfahrzeugs zu einem bestimmten Einsatzort; und

f) Flüge, die ausschließlich zur Kontrolle, Vermessung **oder Zertifizierung** von **Flugzeugen oder Ausrüstungen am Boden oder in der Luft** durchgeführt werden; und

Or. en

Begründung

Die Sicherheit ist von überragender Bedeutung im Luftverkehrssektor, und Flugzeuge und Ausrüstungen unterliegen umfangreichen Zertifizierungsverfahren um sicherzustellen, dass sie den Lufttüchtigkeitsvorschriften entsprechen. Kontrolle, Vermessung oder Zertifizierung von Flugzeugen oder Ausrüstungen am Boden oder in der Luft durch Testflüge ist verbindlich vorgeschrieben, um den höchsten Grad an Sicherheit während des gesamten Lebenszyklus eines Flugzeugs zu gewährleisten. Flüge, die während des Zertifizierungsverfahrens durchgeführt werden und nicht mit normalen gewerblichen Operationen verglichen werden können, sollten nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 182

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe f (Richtlinie 2003/87/EG)

f) Flüge, die ausschließlich zur Kontrolle **oder** Vermessung von **Bodenausrüstungen** durchgeführt werden, die als

f) Flüge, die ausschließlich zur Kontrolle, Vermessung **oder Zertifizierung** von **Flugzeugen oder Ausrüstungen am Boden**

Flugnavigationshilfen verwendet werden oder verwendet werden sollen, mit Ausnahme der Flüge des betreffenden Luftfahrzeugs zu einem bestimmten Einsatzort; und

oder in der Luft durchgeführt werden; und

Or. en

Begründung

Die Sicherheit ist von überragender Bedeutung im Luftverkehrssektor, und Flugzeuge und Ausrüstungen unterliegen umfangreichen Zertifizierungsverfahren um sicherzustellen, dass sie den Lufttüchtigkeitsvorschriften entsprechen. Kontrolle, Vermessung oder Zertifizierung von Flugzeugen oder Ausrüstungen am Boden oder in der Luft durch Testflüge ist verbindlich vorgeschrieben, um den höchsten Grad an Sicherheit während des gesamten Lebenszyklus eines Flugzeugs zu gewährleisten. Flüge, die während des Zertifizierungsverfahrens durchgeführt werden und nicht mit normalen gewerblichen Operationen verglichen werden können, sollten nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 183

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe g (Richtlinie 2003/87/EG)

g) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als 5 700 kg.

g) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als 5 700 kg, *wenn Mitgliedstaaten Abgaben oder Flugzeugtreibstoffsteuern mit gleichwertigen Wirkungen eingeführt haben.*

Or. en

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 184

ANHANG NUMMER 1 NUMMER C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe g (Richtlinie 2003/87/EG)

g) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als **5 700 kg**.

g) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als **20 000 kg**.

Begründung

Die Kommission hat bereits erkannt, dass 20 000 kg der ideale Grenzwert sind.

Aus einer Analyse von Eurocontrol, die sich auf das Modellrechnungstool PAGODA für CO₂-Emissionen stützte, geht hervor, dass Flüge innerhalb der EU, die mit Flugzeugen mit einem Gewicht von weniger als 20 000 kg durchgeführt werden, weniger als 1% der Luftverkehrsemissionen verursachen, obwohl sie 6% aller Flüge ausmachen. Dieser Prozentsatz der Luftverkehrsemissionen sinkt sogar noch, wenn internationale Flüge, die auf EG-Flughäfen landen oder von dort starten, einbezogen werden.

Darüber hinaus gibt es mehr als 2 200 Betreiber von Flugzeugen mit einem MTOW von weniger als 20 000 kg in der EU. Diese relativ große Zahl kleiner Betreiber (85% betreiben weniger als fünf Flugzeuge) würde eine beträchtliche Belastung der Verwaltung und Überprüfung des Systems durch die Mitgliedstaaten ohne einen spürbaren Gewinn für die Umwelt bedeuten.

Änderungsantrag von Duarte Freitas, Margie Sudre, Cristina Gutiérrez-Cortines, Francesco Musotto, Sérgio Marques, Avril Doyle

Änderungsantrag 185

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe g a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

ga) Flüge zwischen Mitgliedstaaten und ihren Gebieten in äußerster Randlage, innerhalb und zwischen den Gebieten in äußerster Randlage und auf Strecken, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen.

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit dem Bericht Lucas, der vom Europäischen Parlament im Plenum im Juli 2006 angenommen wurde.

Diese Forderung nach Herausnahme der Gebiete in äußerster Randlage gründet sich auf Artikel 299 Absatz 2 des EG-Vertrags, in dem der Schwerpunkt auf ihre besonderen Bedingungen der Abgelegenheit, Insellage und wirtschaftlichen Abhängigkeit gelegt wird.

*In der Mitteilung der Kommission vom 26. Mai 2004 (KOM (2004) 343) mit dem Titel „Eine verstärkte Partnerschaft für die Regionen **in äußerster Randlage**“ werden drei Prioritäten genannt: **Wettbewerbsfähigkeit, Anbindung und regionale Integration***

Alle vorstehenden Bereiche werden betroffen, wenn die erwähnten Gebiete nicht herausgenommen werden.

Durch die Steigerung der Kosten für den Verkehr zu den Gebieten in äußerster Randlage wird ihre Anbindung betroffen. Auch ihre Wettbewerbsfähigkeit leidet unter höheren Transportkosten für Güter und Menschen. Die gleichen Konsequenzen sind hinsichtlich des Ziels der regionalen Integration mit ihren Nachbargebieten zu erwarten.

Die Kosten der Einbeziehung des Luftverkehrssektors in das EU-Emissionshandelssystem sind wahrscheinlich sehr viel höher und haben stärkere Auswirkungen auf die Gebiete in äußerster Randlage wegen ihrer spezifischen natürlichen und wirtschaftlichen Bedingungen, der geringen Anzahl von Fluggästen und ihrer externen Abhängigkeit.

Änderungsantrag von Peter Liese

Änderungsantrag 186

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe g a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

***ga) Flüge zur Überführung von
Flugzeugen und zur Abnahme von
Flugzeugen.***

Or. en

Begründung

Die Überführung von Flugzeugen besteht darin, dass ein nicht fertig gestelltes Flugzeug während des Herstellungsprozesses von einem Ort zu einem anderen geflogen wird. Die Abnahme eines Flugzeugs besteht darin, dass ein Kunde offiziell ein Flugzeug in Besitz nimmt und zu seinem Ursprungsland zurückfliegt, um den Betrieb von dort aus aufzunehmen. Diese Flüge haben keine Nutzlast, sie führen nicht zu Einkünften und unterliegen nicht dem vorgeschlagenen System für CO₂-Emissionsgutschriften. Da keine Gutschriften für diese Flüge erteilt werden, sind die daraus resultierenden Betriebskosten in diesen Fällen höher als für jeden Flug, durch den Einkünfte erzielt werden. Um eine finanzielle Benachteiligung von Flügen, die Teil des Herstellungs-/Verkaufsprozesses sind, und eine unnötige administrative Belastung zu vermeiden, sollten diese Flüge, die einen verschwindend geringen Prozentsatz des Luftverkehrs ausmachen, nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 187

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe g a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

ga) Flüge zur Überführung von Flugzeugen und zur Abnahme von Flugzeugen.

Or. en

Begründung

- Die Überführung von Flugzeugen besteht darin, dass ein nicht fertig gestelltes Flugzeug während des Herstellungsprozesses von einem Ort zu einem anderen geflogen wird.

- Die Abnahme eines Flugzeugs besteht darin, dass ein Kunde offiziell ein Flugzeug in Besitz nimmt und zu seinem Ursprungsland zurückfliegt, um den Betrieb von dort aus aufzunehmen.

Mit diesen Flügen wird keine bezahlte Fracht transportiert, sie führen nicht zu Einkünften und unterliegen nicht dem vorgeschlagenen System für CO₂-Emissionsgutschriften. Da keine Gutschriften für diese Flüge erteilt werden, sind die daraus resultierenden Betriebskosten in diesen Fällen höher als für jeden Flug, durch den Einkünfte erzielt werden.

Um eine finanzielle Benachteiligung von Flügen, die Teil des Herstellungs-/Verkaufsprozesses sind, und eine unnötige administrative Belastung zu vermeiden, sollten diese Flüge, die einen verschwindend geringen Prozentsatz des Luftverkehrs ausmachen, nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Änderungsantrag von Avril Doyle

Änderungsantrag 188

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C

Anhang I Tabelle neuer Abschnitt Buchstabe g a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

ga) „Überführungsflüge“, die im Namen des Flugzeugeigentümers als Folge des Auftretens eines plötzlichen Ereignisses der vorzeitigen Kündigung, eines Ereignisses der Nichterfüllung, Wiederinbesitznahme oder ähnlicher Vorgänge im Zusammenhang mit einem Leasing-, Charter- oder ähnlichen Vertrag durchgeführt werden;

Or. en

Begründung

Wenn ein Flugzeugeigentümer gezwungen ist, beispielsweise ein Flugzeug von einem Leasingnehmer und/oder Unter-Leasingnehmer nach dem Auftreten eines plötzlichen Ereignisses der Kündigung, eines Ereignisses der Nichterfüllung oder eines ähnlichen

Vorgangs wieder in Besitz zu nehmen, sollten die „Überführungsflüge“ eines solchen Flugzeugs, die im Namen des Flugzeugeigentümers als Folge derartiger Umstände durchgeführt werden, von der Liste der relevanten Luftverkehrstätigkeiten gestrichen werden, da sonst die beträchtlichen Verwaltungsanforderungen des vorgeschlagenen Systems einen Flugzeugeigentümer, der „Überführungsflüge“ unter solchen Umständen durchführen muss, unverhältnismäßig belasten und einem finanziellen Risiko aussetzen würden.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 189

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV, Part B, "Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d"
(Richtlinie 2003/87/EG)

Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d *entfällt*

Zum Zwecke der Zuteilung von Zertifikaten gemäß Artikel 3d Absatz 1 wird der Umfang der Luftverkehrstätigkeit in Tonnenkilometern nach folgender Formel berechnet:

$\text{Tonnenkilometer} = \text{Flugstrecke} \times \text{Nutzlast}$

wobei:

"Flugstrecke": die Großkreisentfernung zwischen Abflug- und Ankunftsflughafen; und

"Nutzlast": die Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post und Fluggäste.

Für die Berechnung der Nutzlast gilt Folgendes:

- Die Zahl der Fluggäste entspricht der Zahl der an Bord befindlichen Personen, ausgenommen das Bordpersonal;**
- ein Flugzeugbetreiber kann entweder die in seinen Unterlagen über die Massen- und Schwerpunktberechnung eingetragene tatsächliche Masse oder die Standardmasse für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck oder auf jeden Fluggast und sein aufgegebenes Gepäck einen Standardwert von 100 kg anwenden.**

Begründung

Eine vollständige Versteigerung macht die Bestimmung überflüssig.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 190
ANHANG NUMMER 2

Anhang IV, Teil B „**Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d**“,
(Richtlinie 2003/87/EG)

Überwachung von Tonnenkilometerdaten *entfällt*
Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von
Artikel 3d

*Zum Zwecke der Zuteilung von
Zertifikaten gemäß Artikel 3d Absatz 1 wird
der Umfang der Luftverkehrstätigkeit in
Tonnenkilometern nach folgender Formel
berechnet:*

Tonnenkilometer = Flugstrecke x Nutzlast

wobei:

*"Flugstrecke": die Großkreisentfernung
zwischen Abflug- und Ankunftsflughafen;*

*„Nutzlast“: die Gesamtmasse der
beförderten Fracht, Post und Fluggäste ist.*

*Für die Berechnung der Nutzlast gilt
Folgendes:*

*– Die Zahl der Fluggäste entspricht der
Zahl der an Bord befindlichen Personen,
ausgenommen das Bordpersonal;*

*– ein Flugzeugbetreiber kann entweder die
in seinen Unterlagen über die Massen- und
Schwerpunktberechnung eingetragene
tatsächliche Masse oder die Standardmasse
für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck
oder auf jeden Fluggast und sein
aufgegebenes Gepäck einen Standardwert
von 100 kg anwenden.*

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Eija-Riitta Korhola

Änderungsantrag 191

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV Teil B, "Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d"
(Richtlinie 2003/87/EG)

Zum Zwecke der Zuteilung von Zertifikaten gemäß Artikel 3d Absatz 1 wird der Umfang der Luftverkehrstätigkeit **in Tonnenkilometern nach folgender Formel berechnet:**

$\text{Tonnenkilometer} = \text{Flugstrecke} \times \text{Nutzlast}$

wobei:

"Flugstrecke": die Großkreisentfernung zwischen Abflug- und Ankunftsflughafen; und

"Nutzlast": die Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post und Fluggäste.

Für die Berechnung der Nutzlast gilt Folgendes:

- Die Zahl der Fluggäste entspricht der Zahl der an Bord befindlichen Personen, ausgenommen das Bordpersonal;

– ein Flugzeugbetreiber kann entweder die in seinen Unterlagen über die Massen- und Schwerpunktberechnung eingetragene tatsächliche Masse oder die Standardmasse für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck oder auf jeden Fluggast und sein aufgegebenes Gepäck einen Standardwert von 100 kg anwenden.

Zum Zwecke der Zuteilung von Zertifikaten gemäß Artikel 3d Absatz 1 wird der Umfang der Luftverkehrstätigkeit **gemäß den Richtparametern, die von der Kommission zur Verfügung gestellt werden**, berechnet. **Derartige Parameter sollten nicht den Wettbewerb verzerren oder bestimmte Arten von Tätigkeiten im Bereich der Luftfahrt bevorzugen und sollten die Emissionen pro Kilometer und die möglichen frühzeitigen Investitionen in neue, emissionsärmere Flugzeuge berücksichtigen.**

Or. en

Begründung

Es ist nicht klug, sich allein auf einen einzigen Parameter zu konzentrieren, denn

verschiedene unterschiedliche Parameter haben Auswirkungen auf die Menge der Zertifikate, und jeder von ihnen kann zu Wettbewerbsverfälschungen führen. Durch die von der Kommission vorgeschlagene Zuteilungsmethode wird der interkontinentale Verkehr (fast alle Fluggesellschaften außerhalb der EU), vollständig ausgelastete große Flugzeuge, wie Billig-Fluglinien und Fluglinien im Ferienchartergeschäft, sowie der Verkehr zwischen großen Betriebszentren bevorzugt. Sie schafft auch einen Anreiz, die Flugzeuge durch Sonderwerbeaktionen zu füllen, wodurch sich unnötiger Reiseverkehr ergibt.

Änderungsantrag von Holger Kraemer

Änderungsantrag 192

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV Teil B "Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d" (Richtlinie 2003/87/EG)

Zum Zwecke der Zuteilung von Zertifikaten gemäß Artikel 3d Absatz 1 **wird der Umfang der Luftverkehrstätigkeit in Tonnenkilometern** nach folgender Formel berechnet:

$$\text{Tonnenkilometer} = \text{Flugstrecke} \times \text{Nutzlast}$$

wobei:

"Flugstrecke": die Großkreisentfernung zwischen Abflug- und Ankunftsflughafen; und

"Nutzlast": die Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post und Fluggäste.

Für die Berechnung der Nutzlast gilt Folgendes:

Zum Zwecke der Zuteilung von Zertifikaten gemäß Artikel 3d Absatz 1 **werden die Daten für Treibstoffverbrauch-Flottenalter durch die Multiplikation des Treibstoffverbrauchs mit dem Flottenalter-Multiplikator** nach folgender Formel berechnet:

$$\text{Treibstoffverbrauch-Flottenalter} = \text{Treibstoffverbrauch} \times \text{Flottenalter-Multiplikator}$$

wobei:

„Treibstoffverbrauch“ auch Treibstoffe, die vom Hilfsmotor verbraucht werden, umfasst. Der tatsächliche Treibstoffverbrauch jedes Flugs soll wenn möglich herangezogen werden und soll nach folgender Formel berechnet werden:

Treibstoffmenge in den Flugzeugtanks nach abgeschlossener Betankung für den betreffenden Flug – Treibstoffmenge in den Flugzeugtanks nach abgeschlossener Betankung für den Folgeflug + Treibstoffbetankung für diesen Folgeflug.

Liegen keine Daten über den tatsächlichen Treibstoffverbrauch vor, so wird der Treibstoffverbrauch auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationen nach einem standardisierten Ebenenkonzept geschätzt.

– Die Zahl der Fluggäste entspricht der Zahl der an Bord befindlichen Personen, ausgenommen das Bordpersonal;

– ein Flugzeugbetreiber kann entweder die in seinen Unterlagen über die Massen- und Schwerpunktberechnung eingetragene tatsächliche Masse oder die Standardmasse für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck oder auf jeden Fluggast und sein aufgegebenes Gepäck einen Standardwert von 100 kg anwenden.

„Flottenalter-Multiplikator“ entspricht 1 minus 0,015 pro Jahr des Durchschnittsalters der Flotte bei einem Durchschnittsalter der Flugzeugflotte von 1 bis 15 Jahren. Bei einem Durchschnittsalter der Flotte von mehr als 15 Jahren wird der Multiplikator für jedes über 15 Jahre hinausgehende Jahr um 0,03 vermindert.

Durchschnittsalters der Flotte = Summe des Flottenalters aller in Betrieb befindlichen Flugzeuge, geteilt durch die Anzahl der in Betrieb befindlichen Flugzeuge.

Or. en

Begründung

Eine schrittweise Verminderung des Flottenaltersfaktors um 1,5% (Multiplikationsfaktor von 0,015) entspricht dem allgemein anerkannten Prinzip, nach dem ein 10 Jahre altes Flugzeug etwa 15% weniger energieeffizient ist als ein neues. Eine stärkere Verminderung von 3% (Multiplikationsfaktor 0,03) pro Jahr sollte für eine Flugzeugflotte mit einem Durchschnittsalter von mehr als 15 Jahren gelten, da Flugzeuge, die älter als 15 Jahre sind, im Allgemeinen zu der vorhergehenden Generation der Flugzeugtechnik gehören.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 193

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV, Teil B, "Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d"
Absatz 1 Unterabsatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

Tonnenkilometer = Flugstrecke x Nutzlast

Verfügbare Tonnenkilometer = Flugstrecke
x Nutzlast

Or. en

Begründung

Eine Richtwertmethode auf der Grundlage der tatsächlich verkauften Produktion („beförderte Fracht, Post und Fluggäste“), wie sie von der Kommission vorgeschlagen wird, wäre nicht vereinbar mit den Kriterien, die vom derzeitigen EU-Emissionshandelssystem für

*Emissionsquellen am Boden angelegt werden, die sich auf „Produktionskapazitäten oder -leistungen“ beziehen (siehe Anhang I der Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem). Die Methode sollte sich deshalb auf die angebotene Kapazität (das heißt Verfügbare Tonnenkilometer - VTK) und **nicht** auf die Anzahl der verkauften oder belegten Sitze (Tariftonnenkilometer - TKT) gründen. Dies würde auch die Verteilungseffekte zwischen den verschiedenen Geschäftsmodellen minimieren.*

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 194

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV, Teil B, "Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d"
Absatz 1 Unterabsatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

"Flugstrecke": die Großkreisentfernung
zwischen Abflug- und Ankunftsflughafen;
und

„Flugstrecke“: die Großkreisentfernung
zwischen Abflug- und Ankunftsflughafen
plus 200 Kilometer; und

Or. en

Begründung

Die tatsächlich geflogene Strecke zwischen zwei Flughäfen ist immer länger als die von der Kommission vorgeschlagene Großkreisentfernung (etwa 200 km im Durchschnitt). Durch diesen Korrekturfaktor können auch unnötige Emissionen wegen Mängeln beim Luftverkehrsmanagement berücksichtigt werden, die die Betreiber nicht kontrollieren oder vermeiden können.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 195

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV, Teil B, „Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d“
Absatz 1 Unterabsatz s 5 and 6 (Richtlinie 2003/87/EG)

"Nutzlast": die **Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post und Fluggäste.**

„Nutzlast“: die **von den einzelnen Betreibern angebotene gesamte Produktionskapazität.**

Für die Berechnung der Nutzlast **gilt Folgendes:**

Für die Berechnung der Nutzlast entspricht die gesamte Produktionskapazität der Zahl der zum Verkauf angebotenen Sitze.

– **Die Zahl der Fluggäste** entspricht der Zahl der **an Bord befindlichen Personen, ausgenommen das Bordpersonal;**

– ein Flugzeugbetreiber kann entweder die in seinen Unterlagen über die Massen- und Schwerpunktberechnung eingetragene tatsächliche Masse oder die Standardmasse für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck oder auf jeden Fluggast und sein aufgegebenes Gepäck einen Standardwert von **100 kg** anwenden.

Or. en

Begründung

*Eine Richtwertmethode auf der Grundlage der tatsächlich verkauften Produktion („beförderte Fracht, Post und Fluggäste“), wie sie von der Kommission vorgeschlagen wird, wäre nicht vereinbar mit den Kriterien, die vom derzeitigen EU-Emissionshandelssystem für Emissionsquellen am Boden angelegt werden, die sich auf „Produktionskapazitäten oder -leistungen“ beziehen (siehe Anhang I der Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem). Die Methode sollte sich deshalb auf die angebotene Kapazität (das heißt Verfügbare Tonnenkilometer - VTK) und **nicht** auf die Anzahl der verkauften oder belegten Sitze (Tariftonnenkilometer - TKT) gründen. Dies würde auch die Verteilungseffekte zwischen den verschiedenen Geschäftsmodellen minimieren.*

Änderungsantrag von Matthias Groote

Änderungsantrag 196

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV, Teil B, "Überwachung von Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d"
Absatz 2 Spiegelstrich 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

– ein Flugzeugbetreiber kann entweder die in seinen Unterlagen über die Massen- und Schwerpunktberechnung eingetragene tatsächliche Masse oder die Standardmasse für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck oder auf jeden Fluggast und sein aufgegebenes Gepäck einen Standardwert von **100 kg** anwenden.

– ein Flugzeugbetreiber kann entweder die in seinen Unterlagen über die Massen- und Schwerpunktberechnung eingetragene tatsächliche Masse oder die Standardmasse für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck oder auf jeden Fluggast und sein aufgegebenes Gepäck einen Standardwert von **160 kg** anwenden.

Or. de

Begründung

Damit wird dem tatsächlichen Gewicht, eines Passagiers plus Sitz, Toiletten und weitere Einrichtungen, Bedeutung getragen. Damit soll ein besseres Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Geschäftsmodellen gewährleistet und die Bevorzugung von Frachtflugverkehr

gegenüber Passagierverkehr verhindert werden.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 197

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV, Part B, "Berichterstattung über Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d" (Richtlinie 2003/87/EG)

***Berichterstattung über
Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von
Artikel 3d*** ***entfällt***

***Jeder Flugzeugbetreiber übermittelt in
seinem Antrag gemäß Artikel 3d Absatz 1
folgende Informationen:***

***A. Angaben zur Identifizierung des
Betreibers, einschließlich:***

- Namen des Betreibers;***
- Verwaltungsmitgliedstaat;***
- Anschrift, einschließlich Postleitzahl und
Land und, falls anders, Kontaktadresse im
Verwaltungsmitgliedstaat;***
- Flugzeugzulassungsnummern und die im
Antragsjahr für die Luftverkehrstätigkeiten
gemäß Anhang I des Betreibers
verwendeten Flugzeugtypen;***
- Nummer und Ausstellungsbehörde des
Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und der
Betriebsgenehmigung, auf deren
Grundlage die Luftverkehrstätigkeiten
gemäß Anhang I des Betreibers
durchgeführt wurden;***
- Anschrift, Telefon, Fax und Email-
Anschrift einer Kontaktperson; und***
- Name des Flugzeugeigentümers.***

B. Tonnenkilometerdaten:

- Zahl der Flüge zwischen je
Flughafenpaar;***
- Zahl der Passagierkilometer je
Flughafenpaar;***

- *Zahl der Tonnenkilometer je Flughafenpaar;*
- *Gesamtzahl der Tonnenkilometer für alle Flüge, die in dem Berichtsjahr operiert wurden und unter die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers fallen."*

Or. en

Begründung

Eine vollständige Versteigerung macht die Bestimmung überflüssig.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 198
ANHANG NUMMER 2

Anhang IV, Teil B „*Berichterstattung über Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d*“, (Richtlinie 2003/87/EG)

Berichterstattung über Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d **entfällt**

Jeder Flugzeugbetreiber übermittelt in seinem Antrag gemäß Artikel 3d Absatz 1 folgende Informationen:

A. Angaben zur Identifizierung des Betreibers, einschließlich:

- *Name des Betreibers;*
- *Verwaltungsmitgliedstaat;*
- *Anschrift, einschließlich Postleitzahl und Land;*
- *Flugzeugzulassungsnummern und die im Antragsjahr für die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers verwendeten Flugzeugtypen;*
- *Nummer und Ausstellungsbehörde des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und der Betriebsgenehmigung, auf deren Grundlage die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers*

durchgeführt wurden;

*– Anschrift, Telefon, Fax und Email-
Anschrift einer Kontaktperson;*

– Name des Flugzeugeigentümers.

B. Tonnenkilometerdaten:

*– Zahl der Flüge zwischen je
Flughafenpaar;*

*– Zahl der Passagierkilometer je
Flughafenpaar;*

*– Zahl der Tonnenkilometer je
Flughafenpaar;*

*– Gesamtzahl der Tonnenkilometer für alle
Flüge, die in dem Berichtsjahr operiert
wurden und unter die
Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I
des Betreibers fallen."*

Or. sv

Begründung

*Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1
(Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.*

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 199

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV, Teil B, "Berichterstattung über Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel
3d" Teil B (Richtlinie 2003/87/EG),

B. Tonnenkilometerdaten:

*– Zahl der Flüge zwischen je
Flughafenpaar;*

*– Zahl der Passagierkilometer je
Flughafenpaar;*

*– Zahl der Tonnenkilometer je
Flughafenpaar;*

*– Gesamtzahl der Tonnenkilometer für alle
Flüge, die in dem Berichtsjahr operiert
wurden und unter die
Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I*

B. Tonnenkilometerdaten:

*Gesamtzahl der Tonnenkilometer für alle
Flüge, die in dem Berichtsjahr operiert
wurden und unter die*

des Betreibers fallen."

Luftverkehrstätigkeiten fallen.

Or. en

Begründung

Genaue Daten von dieser Art, die hier gefordert werden, sind gewerblich sensibel und werden deshalb im Allgemeinen als vertrauliche Geschäftsdaten betrachtet. Externe Prüfer werden damit beauftragt werden, dafür zu sorgen, dass der Überwachungsprozess im Einzelnen ordnungsgemäß und zuverlässig ist. Aber für die Zwecke dieser Bestimmungen bedarf es keiner detaillierten Daten, und die Übermittlung zusammenfassender Gesamtzahlen ist ausreichend.

Änderungsantrag von Holger Kraher

Änderungsantrag 200

ANHANG NUMMER 2 BUCHSTABE B

Anhang IV Teil B, "Berichterstattung über Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d" Teil B (Richtlinie 2003/87/EG)

B. Tonnenkilometerdaten:

- **Zahl der Flüge zwischen je Flughafenpaar;**
- **Zahl der Passagierkilometer je Flughafenpaar;**
- **Zahl der Tonnenkilometer je Flughafenpaar;**
- **Gesamtzahl der Tonnenkilometer für alle Flüge, die in dem Berichtsjahr operiert wurden und unter die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers *fallen.*"**

B. Daten für Treibstoffverbrauch-Flottenalter:

- **Gesamtmenge des Treibstoffverbrauchs im Zusammenhang mit der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers;**
- **Durchschnittsalter der im Betrieb befindlichen Flugzeugflotte."**

Or. en

Begründung

Entspricht den vorgeschlagenen Änderungen zur Ersetzung von „Tonnenkilometer“ durch „Treibstoffverbrauch-Flottenalter“.

Änderungsantrag von Christofer Fjellner

Änderungsantrag 201

ANLAGE NUMMER 3

Anhang V, Teil B „Zusätzliche Bestimmungen für die Prüfung von Tonnenkilometerdaten, die zum Zwecke von Artikel 3d Absatz 1 übermittelt wurden“ (Richtlinie 2003/87/EG)

Zusätzliche Bestimmungen für die Prüfung von Tonnenkilometerdaten, die zum Zwecke von Artikel 3d Absatz 1 übermittelt wurden *entfällt*

(15) Die in diesem Anhang festgelegten allgemeinen Grundsätze und Methoden für die Prüfung von Emissionsberichten gemäß Artikel 14 Absatz 3 finden gegebenenfalls auch auf die Prüfung von Daten über Luftverkehrstätigkeiten Anwendung.

(16) Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass im Antrag des Flugzeugbetreibers gemäß Artikel 3d Absatz 1 nur Flüge berücksichtigt werden, die tatsächlich durchgeführt wurden und unter eine der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I fallen, für die der Flugzeugbetreiber verantwortlich ist. Die Prüfstelle verwendet hierzu Daten über den Flugbetrieb des Flugzeugbetreibers, einschließlich Daten von Eurocontrol, die der Flugzeugbetreiber angefordert hat. Die Prüfstelle stellt ferner sicher, dass die vom Flugzeugbetreiber mitgeteilte Nutzlast den Nutzlastwerten entspricht, die der Flugzeugbetreiber aus Sicherheitsgründen verwahrt.

Or. sv

Begründung

Ergibt sich aus dem Änderungsantrag zu ARTIKEL 1 NUMMER 3 (Artikel 3c, Absatz 1 (Richtlinie 2003/87/EG) des gleichen Verfassers.

Änderungsantrag von Caroline Lucas, Jens Holm

Änderungsantrag 202

ANHANG NUMMER 3 BUCHSTABE B

Anhang V Teil B, "Zusätzliche Bestimmungen für die Prüfung von Tonnenkilometerdaten, die zum Zwecke von Artikel 3d Absatz 1 übermittelt wurden" (Richtlinie 2003/87/EG)

Zusätzliche Bestimmungen für die Prüfung von Tonnenkilometerdaten, die zum Zwecke von Artikel 3d Absatz 1 übermittelt wurden

entfällt

(15) Die in diesem Anhang festgelegten allgemeinen Grundsätze und Methoden für die Prüfung von Emissionsberichten gemäß Artikel 14 Absatz 3 finden gegebenenfalls auch auf die Prüfung von Daten über Luftverkehrstätigkeiten Anwendung.

(16) Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass im Antrag des Flugzeugbetreibers gemäß Artikel 3d Absatz 1 nur Flüge berücksichtigt werden, die tatsächlich durchgeführt wurden und unter eine der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I fallen, für die der Flugzeugbetreiber verantwortlich ist. Die Prüfstelle verwendet hierzu Daten über den Flugbetrieb des Flugzeugbetreibers, einschließlich Daten von Eurocontrol, die der Flugzeugbetreiber angefordert hat. Die Prüfstelle stellt ferner sicher, dass die vom Flugzeugbetreiber mitgeteilte Nutzlast den Nutzlastwerten entspricht, die der Flugzeugbetreiber aus Sicherheitsgründen verwahrt."

Or. en

Begründung

Eine vollständige Versteigerung macht die Bestimmung überflüssig.

Änderungsantrag von Thomas Ulmer

Änderungsantrag 203

ANHANG NUMMER 3 BUCHSTABE B

Anhang V Teil B Ziffer 16 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

(16a) Die Kommission sorgt dafür, dass vor Inkrafttreten dieser Richtlinie harmonisierte Prüfungsmethoden entwickelt und umgesetzt werden.

Begründung

Eine harmonisierte Prüfungsmethode ist notwendig, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, die sich daraus ergeben könnten, dass verschiedene Mitgliedstaaten verschiedene Prüfungsmethoden anwenden.