

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

*Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit*

VORLÄUFIG  
2006/0304(COD)

11.6.2007

**\*\*\*I**

## **ENTWURF EINES BERICHTS**

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft (KOM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Peter Liese

Verfasser der Stellungnahme (\*): Georg Jarzembowski, Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

(\*) Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen - Artikel 47 der Geschäftsordnung

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Verfahren der Konsultation  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
Gemeinsamen Standpunkts*  
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung  
des Gemeinsamen Standpunkts*
- \*\*\* Verfahren der Zustimmung  
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in  
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des  
EU-Vertrags genannt sind*
- \*\*\*I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*\*II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
Gemeinsamen Standpunkts*  
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung  
des Gemeinsamen Standpunkts*
- \*\*\*III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu Legislativtexten***

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

## INHALT

	<b>Seite</b>
(*) Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen - Artikel 47 der Geschäftsordnung .....	3
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	21
(*) Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen - Artikel 47 der Geschäftsordnung	



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft (KOM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2006)0818)<sup>1</sup>,
  - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 175 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0011/2007),
  - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr, des Ausschusses für Wirtschaft und Währung und des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (A6-0000/2007),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

---

Abänderungen des Parlaments

---

Änderungsantrag 1  
ERWÄGUNG 8 A (neu)

***(8a) Neben den wirtschaftlichen Instrumenten stellen technologische und betriebliche Verbesserungen ein erhebliches Potenzial für die Verringerung der Emissionen dar, das stärker als bisher genutzt werden sollte.***

---

<sup>1</sup> ABl. C ... / Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

### *Begründung*

*Wenn die Verringerung der Emissionen als langfristiges Ziel erreicht werden soll, kann der Handel mit Emissionszertifikaten für die Luftfahrt nur Teil einer umfassenderen Strategie sein, die insbesondere die Umsetzung neuer Technologien umfasst, die natürlich mit der gleichzeitigen Schaffung der geeigneten Infrastrukturen zusammenfallen sollte.*

### Änderungsantrag 2 ERWÄGUNG 8 B (neu)

***(8b) Durch ein effizienteres Luftverkehrsmanagement könnte der Treibstoffverbrauch um bis zu 12 % gesenkt werden und so zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Folglich sollten der Einheitliche Europäische Luftraum und das Projekt SESAR so schnell wie möglich umgesetzt 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.***

### *Begründung*

*Der Einheitliche Europäische Luftraum und die Erforschung des Flugverkehrsmanagements sollen aus Gründen der Wirtschaft und der Verkehrspolitik eingeführt werden. Allerdings könnten mit diesem Projekt auch die Treibhausgasemissionen verringert werden. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten und der Rat dringend aufgefordert werden, dieses Projekt so bald wie möglich in Angriff zu nehmen.*

### Änderungsantrag 3 ERWÄGUNG 8 C (neu)

***(8c) Forschung und Technik sind der Schlüssel zur Innovation. 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 und letztlich die Umweltverschmutzung dadurch zu beseitigen, dass die Treibhausgase verringert werden.***

*Begründung*

*Durch die Einführung des neuen Instruments „Gemeinsame Technologieinitiative“ (JTI) im Siebten Rahmenprogramm will die Europäische Union die privaten Investitionen in die europäische Forschung steigern und die Entwicklung fortgeschrittener Technologien und ihre Umsetzung in europäische Produkte beschleunigen. Die eigens zur Verringerung der durch den Flugverkehr bedingten Umweltschäden konzipierte gemeinsame Technologieinitiative „Clean Sky“ sollte nachdrücklich unterstützt werden.*

Änderungsantrag 4  
ERWÄGUNG 8 D (neu)

***(8d) Die Subventionierung von Flughäfen, vor allem von Regionalflughäfen, ist in Bezug auf die Treibhausgasemissionen der falsche Weg. Deshalb wird die Kommission das Wettbewerbsrecht strikt anwenden, um diese Subventionen schrittweise zu beseitigen.***

*Begründung*

*Viele lokale oder regionale Behörden subventionieren Flughäfen. Manche Angebote von Billigfliegern sind nur mit diesen Subventionen möglich. Dies geht zu Lasten anderer Fluggesellschaften und stellt eine künstliche Aufblähung des Flugverkehrs dar, den es ohne diese Subventionen gar nicht gäbe. Die Abschaffung dieser Subventionen ist also notwendig, um die Treibhausgasemissionen zu begrenzen.*

Änderungsantrag 5  
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

(11) Ab **2010** 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. **Der Klimawandel ist ein globales Phänomen, das globale Lösungen erfordert. Die Gemeinschaft**

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.***

***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.***

#### *Begründung*

*Nur ein System, das Interkontinentalflüge so frühzeitig wie möglich einbezieht, kann die Verringerung der Treibhausgasemissionen signifikant beeinflussen. Selbst dies ist nur ein erster Schritt. Die EU sollte mit Drittländern verhandeln, damit so bald wie möglich ein globales System eingeführt werden kann. (Siehe auch Änderungsanträge 12 und 21.)*

#### Änderungsantrag 6 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der

(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 CO<sub>2</sub>-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.

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 Flugverkehrsmanagement zuständigen Behörden sollten mit wirksamen Maßnahmen die Bildung von Kondensstreifen und Zirruswolken vermeiden, z. B. durch geänderte Flugstrecken, d. h. es sollten keine Flüge mehr durch Gebiete führen, in denen wegen spezifischer atmosphärischer Bedingungen davon auszugehen ist, dass sich solche Wolken bilden.**

#### *Begründung*

*Die Wissenschaft ist sich darin einig, dass die Auswirkungen des Luftverkehrssektors auf das Klima weit über die CO<sub>2</sub>-Emissionen allein hinausgehen. Auf Grund von Zirruswolken, die aus flugverkehrsbedingten Kondensstreifen entstehen, staut sich die Hitze in der Erdatmosphäre, was zur globalen Erwärmung beiträgt.*

#### Änderungsantrag 7 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**

(13) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden. Um neuen Flugzeugbetreibern Marktzugang zu gewährleisten, wird ein Teil der Zertifikate durch Versteigerung zugeteilt.

***Flugtätigkeit einstellen, sollten bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate ausgegeben werden.***

*Begründung*

*Die Vorschriften sollten die Betreiber nicht ermutigen, ihre Tätigkeit einzustellen.*

**Änderungsantrag 8  
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 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.***

***(14) Umweltfreundliche Verkehrsträger wie Busse und Bahn sind stark mit Steuern und Abgaben belegt, in manchen Mitgliedstaaten unterliegen sie sogar der Ökosteuer. Der Bahnverkehr ist bereits in das Emissionshandelssystem einbezogen, weil die Loks hauptsächlich mit Strom betrieben werden. Mit den Einkünften aus Versteigerungen sollten also die Steuern und Gebühren auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Bahn und Bus gesenkt werden. Die Mitgliedstaaten sollten sich darum bemühen, die Gesamtbelastung ihrer Bürger nicht noch zu erhöhen.***

### *Begründung*

*Es sollte deutlich gemacht werden, dass die Gesamtbelastung der Bürger und der Wirtschaft nicht noch steigen sollte. Die Steuern und Abgaben auf umweltfreundliche Verkehrssysteme sind ziemlich hoch und sollten gesenkt werden, damit ein vernünftiger Anreiz gegeben wird.*

### Änderungsantrag 9 ERWÄGUNG 15 A (neu)

***(15a) Infolge des derzeit angewandten Emissionshandelssystems sind energieintensive Industriebranchen bereit durch die hohen CO<sub>2</sub>-Preise stark unter Druck geraten. Es besteht die reale Gefahr der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionsquellen, wenn ein weiterer wichtiger Sektor in das System einbezogen wird und Emissionszertifikate erwerben muss. Um die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionsquellen aus energieintensiven Branchen wie der Zement-, Kalk- und Stahlindustrie zu vermeiden, prüft die Kommission verschiedene Alternativen, beispielsweise sektorbezogene Zielvorgaben oder den steuerlichen Grenzausgleich, und veröffentlicht bis Ende 2008 einen Bericht darüber, wie diese Frage angegangen werden soll.***

### *Begründung*

*Das Europäische Parlament hat ein eigenes System für den Flugverkehr gefordert. Dies wurde u. a. damit begründet, dass energieintensive Industriezweige davor geschützt werden sollten, dass die Fluggesellschaften alle Zertifikate erwerben, die sie brauchen, und dass Branchen wie die Zement-, die Stahl- und die Kalkindustrie sich innerhalb der Europäischen Union nicht weiter entwickeln können. Die Kommission ist dem Rat des Europäischen Parlaments nicht gefolgt. Deshalb müssen andere Maßnahmen zum Schutz der energieintensiven Industrie gefunden werden.*

### Änderungsantrag 10 ERWÄGUNG 15 B (neu)

***(15b) Um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass Flugzeugbetreiber nicht auf alternative (regenerative) Energiequellen***

***umstellen können, sollte die Deckelung im Flugverkehrssektor weitaus großzügiger sein als in den anderen Sektoren, die unter den Emissionshandel fallen.***

*Begründung*

*Andere Sektoren sind verpflichtet, die Emissionen gegenüber dem Bezugsjahr 1990 zu senken. Da sich die durch den Flugverkehr verursachten Emissionen seither verdoppelt haben, könnte dem Flugverkehrssektor eine Kürzung von über 50 % auferlegt werden. Das ist technisch nicht machbar.*

Änderungsantrag 11  
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.*** ***entfällt***

*Begründung*

*Die Anzahl der zu versteigernden Zertifikate sollte in der Richtlinie geregelt werden (vgl. Änderungsantrag 13). Auch die Anpassung der Richtlinie im Anschluss an Maßnahmen von Drittstaaten oder Gruppen von Drittstaaten sollte im Mitentscheidungsverfahren bearbeitet werden (vgl. Änderungsantrag 14).*

Änderungsantrag 12  
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 *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 2010** bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate **90 %** 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 **90 %** 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 **90 %** der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode. ***Auf Vorschlag der Kommission können die Zertifikate in nachfolgenden Perioden zahlenmäßig verringert werden, sofern die Ziele der internationalen Klimapolitik oder der Politik der EU eine weitere Senkung der Emissionen klimaschädlicher Gase erfordern.***

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

*Begründung*

*Wird dieser Änderungsantrag angenommen, gilt im gesamten Text der 1. Januar 2010 als Beginn der Geltungsdauer. (Siehe auch Änderungsanträge 5 und 21.)*

*Die Europäische Union hat sich verpflichtet, die Treibhausgasemissionen gegenüber dem*

Wert von 1990 bis zum Jahr 2012 um 8 % zu verringern. Bis zum Jahr 2020 sollte die Verringerung 20 % betragen und, sofern international eine Einigung erzielt wird, sogar 30 %. Würde dieser Ehrgeiz auf den Flugverkehrssektor, dessen Emissionen sich seit 1990 verdoppelt haben, übertragen, wäre der Flugverkehr gezwungen, seine Emissionen um über 50 % zu senken. Wegen der technischen Maßnahmen, die zur Verfügung stehen, ist dies völlig unrealistisch. Um aber wenigsten gegenüber den anderen Sektoren Fairness zu zeigen und etwas mehr Ehrgeiz an den Tag zu legen, sollte der Flugverkehrssektor zu einer geringfügigen Senkung der Emissionen verpflichtet werden.

Änderungsantrag 13  
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. In der Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 wird ein Prozentsatz **von 50 %** der Zertifikate versteigert.

*Begründung*

*Even though it is a big step forward that the Commission wants to allocate most of the allowances by benchmark and not by grandfathering, all kinds of free allocation have disadvantages. It depends on the benchmarks chosen which kind of business model will be favoured. The Commission proposal does not include enough room for newcomers which are important to promote innovations in the aviation sector. Free allocation has led to windfall profits in the companies already participating in the emissions trading scheme. It cannot be excluded that windfall profits will occur in the aviation sector. Significant parts of allowances being allocated by auctioning would avoid these problems.*

Änderungsantrag 14  
ARTIKEL 1 NUMMER 3  
Artikel 3c Absatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

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

2. Für zukünftige Perioden **kann** der **in Absatz 1 genannte** zu versteigernde Prozentsatz **heraufgesetzt werden; dabei wird** die allgemeine Überprüfung dieser Richtlinie **berücksichtigt**.

*Begründung*

*Der zu versteigernde Prozentsatz sollte nicht unter 50 % liegen.*

Änderungsantrag 15  
ARTIKEL 1 NUMMER 3  
Artikel 3c 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  
Artikel 23 Absatz 2a erlassen.***

*Begründung*

*Der Prozentsatz der zu versteigernden Zertifikate sollte nicht nach dem Komitologie-, sondern nach dem Mitentscheidungsverfahren von Rat und Kommission festgelegt werden. Siehe auch Änderungsantrag 12.*

Änderungsantrag 16  
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**.

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten werden zur **Senkung der Steuern und Abgaben auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Bahn und Bus** verwendet. Die Mitgliedsstaaten **bemühen sich darum, die Gesamtbelastung ihrer Bürger nicht noch zu erhöhen**.

*Begründung*

*Es sollte deutlich gemacht werden, dass die Gesamtbelastung der Bürger und der Wirtschaft nicht noch steigen sollte. Die Steuern und Abgaben auf umweltfreundliche Verkehrssysteme sind ziemlich hoch und sollten gesenkt werden, damit ein vernünftiger Anreiz gegeben wird.*

Änderungsantrag 17

ARTIKEL 1 NUMMER Z 3

Artikel 3d Absatz 3 Buchstabe b (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

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

*Begründung*

*Der Prozentsatz der zu versteigernden Zertifikate sollte nicht nach dem Komitologie-, sondern nach dem Mitentscheidungsverfahren von Rat und Kommission festgelegt werden. Siehe auch Änderungsantrag 12.*

Änderungsantrag 18

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. „Sofern bis zum 1. Januar 2010 keine Anreize der Gemeinschaft zur**



***Verringerung der Freisetzung von Stickoxiden aus Flugzeugen, die eine in Anhang I aufgeführte Flugbewegung durchführen, eingeführt sind, wird für die Zwecke von Absatz 2a und abweichend von Artikel 3 Buchstabe a die Menge der Kohlenstoffoxide, die ein Flugzeugbetreiber kraft eines Zertifikats, eines anderen Zertifikats als ein Zertifikat für den Flugverkehr oder ein CER oder ERU, emittieren darf, durch einen Faktor von 1,5 geteilt.“***

*Begründung*

*Laut den neuesten wissenschaftlichen Forschungen ist hinreichend bekannt, dass NO<sub>x</sub>-Emissionen zum Klimawandel beitragen. Daraus kann geschlossen werden, dass die NO<sub>x</sub>-Emissionen des Flugverkehrs den Klimawandel etwa 1,5 mal so stark beeinflussen wie die CO<sub>2</sub>-Emissionen allein. Die aufheizende Wirkung von NO<sub>x</sub> sollte in dieser Richtlinie berücksichtigt werden, solange noch keine anderen spezifischen Maßnahmen in Kraft sind.*

Änderungsantrag 19

ARTIKEL 1 NUMMER 16

Artikel 25a Absatz 1 (neu) (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 ***eine Doppelzählung zu vermeiden und die Gleichbehandlung zu gewährleisten.***

*Begründung*

*Für den Fall, dass Drittstaaten ebenfalls ein System etablieren, muss auch sichergestellt sein, dass dies im europäischen System berücksichtigt wird. Das Ausklammern von ankommenden Flügen bezieht sich nur auf das EU-System. Die Formulierungsänderung erlaubt eine Anpassung unter Vermeidung einer Doppelzählung.*

Änderungsantrag 20

ARTIKEL 2 ABSATZ 2 A (neu)

**2a. Sollten Nicht-EU-Staaten oder Gruppen von Staaten sich mit der Europäischen Union auf ein gemeinsames System des Emissionshandels einigen, das zumindest denselben Nutzen hat wie das in dieser Richtlinie vorgesehene System, kann die Kommission eine Änderung dieser Richtlinie vorschlagen, um sie an die Regeln des gemeinsamen Systems anzupassen.**

*Begründung*

*Es sollte in dem Vorschlag deutlich gemacht werden, dass die Europäische Union nicht auf ihrem eigenen System beharrt, sondern zum Schutz des Klimas vielmehr die Auswirkungen auf die Umwelt im Blick hat.*

Änderungsantrag 21

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B  
Anhang I Absatz 2 (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 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 die Flüge**, die auf Flughäfen landen oder von Flughäfen starten, die sich in dem Territorium eines Mitgliedsstaats befinden, auf den der Vertrag anwendbar ist.

*Begründung*

*Nur ein System, das Interkontinentalflüge so frühzeitig wie möglich einbezieht, kann die Verringerung der Treibhausgasemissionen signifikant beeinflussen. Selbst dies ist nur ein erster Schritt. Die EU sollte mit Drittländern verhandeln, damit so bald wie möglich ein globales System eingeführt werden kann. (Siehe auch Änderungsanträge 5 und 12.)*

Änderungsantrag 22

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE (C)  
Anhang I Absatz 2 Tabelle neue Kategorie 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;**

*Begründung*

*Der öffentliche Sektor, vor allem die Regierungen, sollten mit gutem Beispiel vorangehen. Einige Regierungen haben als Ausgleich für die Treibhausgasemissionen, die durch Regierungsflüge freigesetzt werden, bereits einen freiwilligen Beitrag eingeführt. Der vorgeschlagene Ausschluss stünde in absolutem Widerspruch zur Politik der meisten Regierungen und zu den Erwartungen der Öffentlichkeit.*

Änderungsantrag 23

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.

*Begründung*

*Zur Berechnung der Vergleichsparameter hat die Kommission vorgeschlagen, dass für einen Fluggast 100 kg veranschlagt werden. Eine solche Definition würde den Frachtflügen einen Vorteil gegenüber dem Passagierverkehr verschaffen, da die Beförderung von einer Tonne Fracht weniger Energie verbraucht und somit weniger Emissionen verursacht als die Beförderung von zehn Passagieren auf einer bestimmten Strecke. Für den Passagierverkehr sind Sitze, Küchen, Toiletten und Bedienungsartikel notwendig, für den Frachtverkehr hingegen nicht. Der Berichterstatter schlägt daher einen höheren Wert vor.*

Änderungsantrag 24  
ANHANG NUMMER 3 BUCHSTABE B)  
Anhang V Teil B Nummer 14 Unterabsatz 1 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

***Die europäischen Institutionen und die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Arbeitsmethoden für die Verifizierung harmonisiert werden, bevor die Richtlinie umgesetzt wird, und dass ihre Bestimmungen einheitlich angewandt werden***

*Begründung*

***Die angestrebte einheitliche Behandlung des Sektors Luftverkehr macht eine Prüfung der Einheitlichkeit von Methoden, Verfahren und deren Anwendung notwendig. In den Mitgliedstaaten unterschiedlich angewandte und ausgelegte Regelungen führen zu Wettbewerbsverzerrungen.***

Änderungsantrag 25  
ANHANG NUMMER 3 BUCHSTABE B  
Anhang V Teil B Nummer 16 Unterabsatz 1 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

***Die europäischen Institutionen und die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Arbeitsmethoden für die Verifizierung harmonisiert werden, bevor die Richtlinie umgesetzt wird, und dass ihre Bestimmungen einheitlich angewandt werden.***

*Begründung*

***Die angestrebte einheitliche Behandlung des Sektors Luftverkehr macht eine Prüfung der Einheitlichkeit von Methoden, Verfahren und deren Anwendung notwendig. In den Mitgliedstaaten unterschiedlich angewandte und ausgelegte Regelungen führen zu Wettbewerbsverzerrungen.***

## BEGRÜNDUNG

### Einleitung

The urgency to limit greenhouse gas emissions to combat climate change has been underlined impressively by the recent reports of the International Panel on Climate Change (IPCC).<sup>1</sup>

The former chief economist of the World Bank, Sir Nicholas Stern, has underlined in its report to the British government that "our actions over the coming decades could create risks of major disruption to economic and social activity, later in this century and in the next, on a scale similar to those associated with the great wars and the economic depression of the first half of the 20th century" (Stern Report, p. 572).

The European Council that took place on 8-9 March 2007 adopted a quite ambitious strategy in this area. In the framework of an international agreement greenhouse gas emissions of the European Union and other industrialized countries should be reduced by 30 % compared to 1990 levels in 2020.

The European Parliament has underlined the urgency of action against climate change in several resolutions and has shown its commitment by setting up a temporary committee on climate change.

Surprisingly enough, the Commission proposal on the inclusion of aviation in the emissions trading scheme is the only legal proposal on climate mitigation that is discussed under co-decision in the European institutions at the moment.

The way the European Parliament and the other institutions deal with this proposal will be decisive for the future policy in this area.

How serious is the European Union when it comes to concrete legislation?

Do we find an intelligent way to reduce greenhouse gas emissions while not undermining the competitiveness of the European industry?

What kind of signal do we give to third parties?

The increase of greenhouse gas emissions in the aviation sector is enormous. Compared to 1990, already today the emissions have been increased about 100%.<sup>2</sup> This contrasts dramatically with the Kyoto reduction target of 8% or the 30% EU target for post-2012. Some argue that aviation's share of overall greenhouse gas emissions is "only" about 3%<sup>3</sup> but the

---

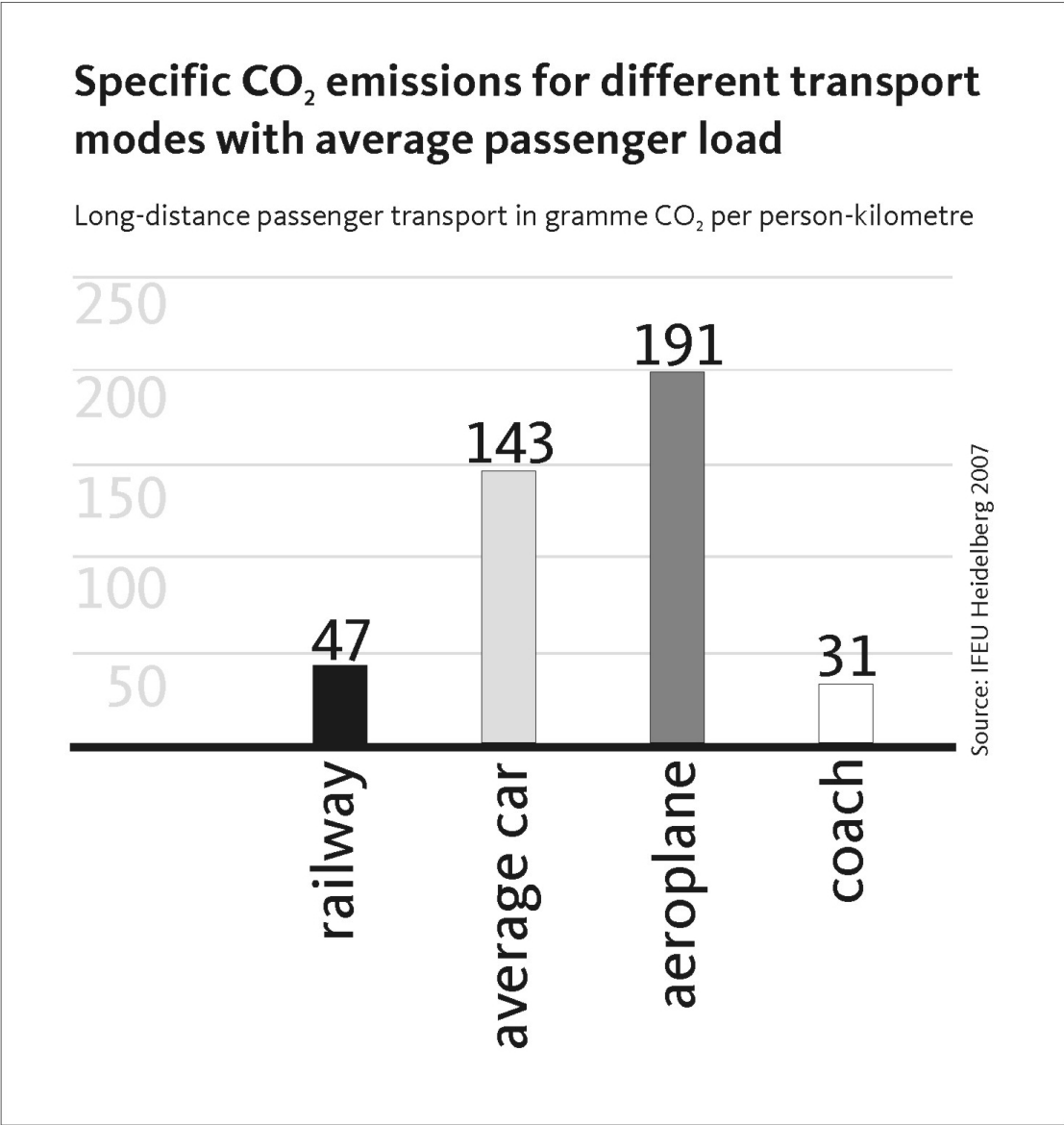
<sup>1</sup> IPCC 2007: Climate Change 2007, Part I: The Physical Science Basis; IPCC 2007: Climate Change, Part II: Impacts, Adaptation and Vulnerability; IPCC 2007: Climate Change 2007, Part III: Mitigation of Climate Change.

<sup>2</sup> This figure results from the well-known and safe 86 % (1990-2004) plus a figure that is based on the average increase of the years 2003/2004 (7.5 % p.a.) (see EEA Technical Report 6/2006; Eurostat News Release 11/2007).

<sup>3</sup> See KOM(2005)0459.

share of the aviation sector of GVA is 0.6 %.<sup>1</sup> Nobody would argue that this is not significant.

Under the aspect of greenhouse gas emission aviation is the worst transport mode. Per kilometre a passenger using an aircraft is emitting significantly more greenhouse gases than a passenger using train or bus. Even using a car is significantly more environmental friendly than flying.



All EU institutions have recognized that this problem needs to be addressed and that emissions trading is a useful instrument if it is appropriately designed and combined with other measures.

<sup>1</sup> Eurostat, Statistics in Focus 37/2005: The Air Transport Sector in the European Union.

## **The Commission proposal**

The Commission's proposal aims at amending Directive 2003/87/EC so as to include CO<sub>2</sub>-emissions from aviation into the Community emissions scheme.

It is proposed to include flights between EU-airports as from 2011 and flights departing and arriving in the EU as from 2012 but excludes not only testing ,rescue and training flights but also government flights .The allowances will be allocated in a harmonised way by the Member States which are in charge of the administrative follow-up of an aircraft operator : The total number of allowances will be based on the average emissions from aviation in the period 2004-2006.

A fixed percentage of the allowances will be distributed without any charge based on a benchmark .For the years 2011 - 2012 it is proposed to auction the average percentage of what the Member States propose to auction in their national allocation plans.

After this period a general review should take place and the percentages of free allocation and auctioning as well as the procedures could be reassessed .The details concerning the auctioning will be fixed in a Commission Regulation.

Aircraft operations will be able to buy allowances from the other 6 sectors already included in the Community scheme and can use so called project credits (Emission Reduction Units and Certified Emission Reductions) up to certain harmonised limits.

## **Evaluation of the Commission proposal**

The proposal of the Commission is an important step to address the greenhouse gas emissions of aviation. But under environmental aspects and under aspects of competitiveness between the different airlines and the different transport sectors it can and must be significantly improved.

## **The proposed changes**

### *Scope and starting date*

The most important change that is proposed by the rapporteur is the introduction of one single starting date for internal flights and other flights departing and landing in EU airports. The Commission argues that there is no legal argument against the introduction of the scheme for all departing and landing flights. For political reasons the Commission has proposed two different dates. The distinction between internal flights and intercontinental flights would lead to significant problems. The environmental impact of the scheme will be relatively small if intercontinental flights are not included. It will lead to a distortion of competition between the airlines and it will also lead to a distortion of competition between tourist regions. It is difficult to explain that, for example, a flight from the UK to Marocco is not covered by the scheme while a flight from the UK to the Canary Islands will be covered. This is why the rapporteur proposes one single starting date. As the mitigation of climate change is becoming more and more urgent the starting date should be as soon as possible. The scheme will

probably be adopted in 2008. A transitional period of one to two years should be realistic. This is why the rapporteur proposes the starting date 2010.

#### *Relation to third parties*

Climate change is a global challenge. That is why an EU scheme, whatever scope it has, can only be a first step. The European Commission should therefore negotiate with third parties to get step by step to a global scheme. In case the European institutions agree with any third party on a common scheme which has at least the same environmental benefit as the EU scheme, the Commission may propose a change of the scheme to adapt it to the agreement. It should be made clear that the European Union does not insist on a specific scheme but on the positive effect on the reduction of greenhouse gas emissions.

#### *Allocation method*

It is a very important step forward that the Commission proposes a harmonized allocation method. The most important criticism to the current ETS is the distortion of competition through completely different national allocation plans and enormous over-allocation. The Commission proposes to distribute most of the allocations by benchmarks. This is much better than the existing grandfathering. But also a benchmark system can lead to a distortion of competition because as a way one chooses a benchmark is important for the effect on airlines with different business models. The proposed benchmark by the Commission could favour freight transport against passenger transport. This is why it should be adapted.

Even the adapted benchmark may lead to some distortion of competition. This is one of the reasons why more significant parts of the allocation should be distributed by auctioning. Another argument in favour of auctioning is the possibility to address the needs of newcomers who bring innovation into the sector. It is also important to avoid windfall profits as much as possible. In the current ETS the allocations are distributed for free and even so prices have been increasing. A significant number of allocations being auctioned would give the member states a possibility to generate income and reduce other taxes and charges in the transport sector.

#### *Use of the money generated by auctioning*

There is a general feeling in the public that no more taxes, charges and other are burdens should be imposed on the citizens and on the business. This is why it should be made clear in the proposal that the money generated by auctioning is given back to the citizens and to the economy. Looking at the greenhouse gas emissions, aviation is the worst mode of transport. A passenger using the plane is emitting significantly more greenhouse gas emissions than a passenger using the bus or railway for the same distance. Even driving a car is under normal circumstances much more environment friendly than using an aircraft. Against this background it is a contradiction that cars and especially busses and railway, which are more environment friendly, suffer from a lot of taxes and charges, even some environmental taxes. The railway is already covered by the emissions trading scheme because it uses electricity. Therefore the rapporteur proposes to reduce taxes and charges in environment friendly transport modes.



## *Cap*

The European Union has committed itself to reducing greenhouse gas emissions by 8% compared to the 1990 level until 2012. Until 2020 they should be reduced by about 20% and if there is an international agreement even by about 30%. If this level of ambition would be transmitted to the aviation sector, which has doubled its emissions since 1990, a reduction of about more than 50% until 2012 should be obliged to the sector. Because of the technical measures available this is completely unrealistic. But to show at least some more fairness to the other sectors and to increase the level of ambition, a small reduction of emissions should be obliged to the aviation sector. The rapporteur proposes a 10% reduction compared to 2004-2006. This does not exclude growth even if the actual emissions of the aircraft cannot be reduced in the short term, because the airlines are allowed to buy credits from other sectors or from CDM and JI.

## *Non-CO<sub>2</sub> effects of aviation*

Scientific reports prove that there are much more effects on climate change than the pure CO<sub>2</sub> emissions. An important part is NO<sub>x</sub> emissions and cirrus clouds. Concerning cirrus clouds there is a lot scientific uncertainty but a precautionary principle should at least encourage us to avoid cirrus clouds if possible. This is why the rapporteur proposes a recital to encourage the air traffic management authorities. Concerning NO<sub>x</sub> the Commission has announced to propose a separate legislation. Unfortunately the proposal has not been presented. This is why the rapporteur proposes a multiplier to reflect the NO<sub>x</sub> effects of aviation. The multiplier should be deleted when the new Commission proposal on NO<sub>x</sub> has been adopted by Council and European Parliament.

## *Exceptions for government flights*

A politically very important point will be the exception of government flights proposed by the Commission. Based on the position that the public sector and especially politicians need to be a precursor and a good example, the exception for government flights has lead to justified protests from the public. The rapporteur thinks that it is appropriate to delete this derogation.

## *Air Traffic Management*

For years the European Parliament has been asking for an improved air traffic management. Unfortunately member states and the Council have been very hesitating to introduce this scheme. It is only foreseen to bring it into force in 2020.

The Single European Sky/ATM research has been introduced for economic reasons and for reasons of transport policy. But a Single European Sky/ATM would also be a project to reduce greenhouse gas emissions. This is why member states and the Council should be urged to introduce this as soon as possible.