



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

2013/0344(COD)

19.12.2013

ÄNDERUNGSANTRÄGE 21 - 111

Entwurf eines Berichts

Peter Liese

(PE522.946v01-00)

Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft zur Umsetzung bis 2020 eines internationalen Übereinkommens über die Anwendung eines einheitlichen globalen marktbasierten Mechanismus auf Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr

Vorschlag für eine Richtlinie

(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

AM\1013974DE.doc

PE526.175v01-00

DE

In Vielfalt geeint

DE

Änderungsantrag 21
Bas Eickhout

Vorschlag für eine Richtlinie

—

Vorschlag zur Ablehnung

**Das Europäische Parlament lehnt den
Vorschlag der Kommission ab.**

Or. en

Begründung

Mit dem Vorschlag wird ein problematischer Präzedenzfall geschaffen, wodurch die Rechtsvorschriften der EU in den Augen der Öffentlichkeit an Glaubwürdigkeit verlieren. Zudem wird die Planbarkeit für die Beteiligten der Luftfahrtbranche auf dem Markt beeinträchtigt und der Vorschlag läuft den Bestrebungen nach einer besseren Regulierung zuwider.

Änderungsantrag 22
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1) Es versteht sich von selbst, dass die Luftfahrtbranche im Rahmen ihrer Tätigkeiten im Hoheitsgebiet der Union den Unionsrechtsvorschriften Rechnung tragen muss. Es sei auch darauf hingewiesen, dass der Luftverkehrssektor in der EU von verschiedenen Beihilfen profitiert, nämlich im Gegensatz zu anderen Verbraucherdienstleistungen von einer Befreiung von der Mehrwertsteuer und der Mineralölsteuer. Der Sektor profitiert zudem im Rahmen der Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen von sehr großzügigen Regelungen, was staatliche Beihilfen angeht. Die Kommission sollte diese

Befreiungen prüfen und die Mehrwertsteuer auf alle Flüge innerhalb der EU und Flüge aus der EU erheben, soweit diese als EU-Verbrauch gelten. Die Kommission sollte darüber hinaus alle Luftverkehrsabkommen neu verhandeln, mit dem Ziel, die Besteuerung von Treibstoff zu gestatten und zu fördern.

Or. en

Änderungsantrag 23 Holger Kraemer

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Europäische Union ist bestrebt, den Abschluss eines künftigen internationalen Übereinkommens über die Eindämmung der Auswirkungen von Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr zu erreichen, und begrenzt bis dahin durch autonome Maßnahmen die Klimafolgen **der Luftverkehrstätigkeiten von und nach Flugplätzen** in der EU. Um sicherzustellen, dass sich diese Ziele gegenseitig fördern und nicht im Widerspruch zueinander stehen, sollten Entwicklungen in internationalen Foren und die dort eingenommenen Standpunkte berücksichtigt und besonders der auf der 38. Tagung der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommenen Entschließung Rechnung getragen werden, die eine konsolidierte Erklärung über die Fortsetzung der ICAO-Politiken und -Strategien auf dem Gebiet des Umweltschutzes enthält.

Geänderter Text

(1) Die Europäische Union ist bestrebt, den Abschluss eines künftigen internationalen Übereinkommens über die Eindämmung der Auswirkungen von Treibhausgasemissionen aus dem **internationalen** Luftverkehr zu erreichen, und begrenzt bis dahin durch autonome Maßnahmen die Klimafolgen **des Luftverkehrs** in der EU **und dem EWR**. Um sicherzustellen, dass sich diese Ziele gegenseitig fördern und nicht im Widerspruch zueinander stehen, sollten Entwicklungen in internationalen Foren und die dort eingenommenen Standpunkte berücksichtigt und besonders der auf der 38. Tagung der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommenen Entschließung Rechnung getragen werden, die eine konsolidierte Erklärung über die Fortsetzung der ICAO-Politiken und -Strategien auf dem Gebiet des Umweltschutzes enthält.

Or. en

Änderungsantrag 24
Georgios Koumoutsakos

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Luftverkehrsbranche ist stark international ausgerichtet. Weltweite Probleme wie die durch den Luftverkehr bedingten Emissionen können durch ein international abgestimmtes Vorgehen wirksam gelöst werden, d. h. durch die internationale Verpflichtung, die gleichen Maßnahmen zu befolgen bzw. mit unterschiedlichen Maßnahmen dieselben Ziele zu verfolgen. Ein internationales Übereinkommen auf ICAO-Ebene bietet die besten Voraussetzungen zur Gewährleistung einer langfristigen und nachhaltigen Lösung.

Or. el

Änderungsantrag 25
Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Infolgedessen ist es wünschenswert, vorübergehend die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ als erfüllt zu erachten, wenn für einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern den Verpflichtungen genügt wird. Damit betont die EU, dass Anforderungen in Bezug auf einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gerichtet werden können, wie auch

entfällt

Rechtsvorschriften für einen höheren Anteil der Emissionen aus Flügen von und nach solchen Flugplätzen aufgestellt werden können.

⁴ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2009, S. 32).

Or. en

Begründung

Dieser Erwägungsgrund ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

Änderungsantrag 26

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Infolgedessen ist es wünschenswert, vorübergehend die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ als erfüllt zu erachten, wenn für einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern den Verpflichtungen genügt wird. Damit betont die EU, dass Anforderungen in Bezug auf einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gerichtet werden können, wie auch Rechtsvorschriften für einen höheren Anteil der Emissionen aus Flügen von und nach solchen

Geänderter Text

(2) Die Annahme des Beschlusses Nr. 377/2013/EU hat dazu geführt, dass im Rahmen der der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wesentliche Fortschritte erreicht worden sind, was den Abschluss eines globalen Übereinkommens bei der nächsten Versammlung angeht. Um den Abschluss eines solchen Übereinkommens zu fördern, die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssektors zu erhalten und zu verhindern, dass handelspolitische Vergeltungsmaßnahmen ergriffen werden, sollte der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge von und nach Flugplätzen in Ländern des Europäischen

Flugplätzen aufgestellt werden können.

Wirtschaftsraums (EWR) *beschränkt* werden.

⁴ **Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2009, S. 32).**

Or. fr

Begründung

Flüge außerhalb des EWR sollten nur im gegenseitigen Einvernehmen in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten einbezogen werden. Es wäre seitens der Union unverantwortlich, die während der letzten Versammlung der ICAO im Oktober 2013 vereinbarten Verpflichtungen einseitig zu brechen. Diese Entscheidung würde den Abschluss eines globalen Übereinkommens stark gefährden und den europäischen Luftverkehrssektor dem Risiko handelspolitischer Vergeltungsmaßnahmen aussetzen.

Änderungsantrag 27 Holger Kraemer

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Infolgedessen ist es wünschenswert, vorübergehend die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ als erfüllt zu erachten, wenn für einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern den Verpflichtungen genügt wird. Damit betont die EU, dass Anforderungen in Bezug auf einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gerichtet werden können, wie auch Rechtsvorschriften für einen höheren Anteil der Emissionen aus

Geänderter Text

(2) Die Annahme des Beschlusses Nr. 377/2013/EU über die vorübergehende Abweichung von der Richtlinie 2003/87/EG hat zu Fortschritten im Rahmen der ICAO geführt. Um diese Dynamik zu erhalten und im Rahmen der kommenden ICAO-Versammlung eine Einigung über ein System für einen globalen marktbasierten Mechanismus für den internationalen Luftverkehr zu erreichen, wäre es wünschenswert, die Durchsetzung von Anforderungen an Flüge von und nach Flugplätzen außerhalb der Union und des Europäischen Wirtschaftsraums

*Flügen von und nach solchen
Flugplätzen aufgestellt werden können.*

auszusetzen.

⁴ *Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2009, S. 32).*

Or. en

Änderungsantrag 28 Georgios Koumoutsakos

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Infolgedessen ist es wünschenswert, vorübergehend die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ als erfüllt zu erachten, wenn für einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern den Verpflichtungen genügt wird. **Damit betont die EU, dass Anforderungen in Bezug auf einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gerichtet werden können, wie auch Rechtsvorschriften für einen höheren Anteil der Emissionen aus Flügen von und nach solchen Flugplätzen aufgestellt werden können.**

⁴ *Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit*

Geänderter Text

(2) Infolgedessen ist es wünschenswert, vorübergehend **die Bestimmungen des so genannten Aussetzungsvorschlags ('stop the clock'), der in dem Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 377/2013/EU enthalten ist, auszuweiten, um sicher zu stellen, dass die Vorbereitungen für die ICAO-Versammlung im Jahre 2016 unter den bestmöglichen Voraussetzungen stattfinden können.**

⁴ *Beschluss Nr. 377/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2013 über die vorübergehende Abweichung von der*

Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2009, S. 32).

Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft (ABl. L 113 vom 25.4.2013, S.1

Or. el

Änderungsantrag 29
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Mitgliedstaaten sollten Fluggastgebühren für Flüge einführen, soweit diese nicht unter das ETS fallen, und sollten die Einnahmen an den UNFCC-Klimafonds weiterleiten.

Or. en

Begründung

Im Rahmen der im Dezember 2013 in den USA erreichten Haushaltseinigung ist der US-Kongress derzeit mit der Erhebung einer neuen Luftverkehrssteuer in Höhe von 2,5 USD befasst, die auf alle Flüge erhoben wird, die an Flugplätzen in den Vereinigten Staaten starten. Es sollten auch in der Union Fluggastgebühren für Flüge eingeführt werden, soweit diese nicht unter das Emissionshandelssystem im Luftverkehr fallen. Diese Gebühren sollten so berechnet werden, dass sie im Jahr 2014 mindestens 10 EUR/Tonne CO₂ entsprechen, und dann jährlich um 3 EUR angehoben werden.

Änderungsantrag 30
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von

entfällt

Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasierter Maßnahmen in den sieben Jahren, bis der globale marktbasierter Mechanismus zur Anwendung gelangt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis 2020.

Or. fr

Begründung

Diese Streichung ist durch die Beschränkung des Anwendungsgebiets der Richtlinie bedingt.

Änderungsantrag 31
Holger Kraemer

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasierter Maßnahmen in den sieben Jahren, bis der globale marktbasierter Mechanismus zur

entfällt

Anwendung gelangt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis 2020.

Or. en

Änderungsantrag 32
Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasierter Maßnahmen in den sieben Jahren, bis der globale marktbasierter Mechanismus zur Anwendung gelangt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein

entfällt

globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis 2020.

Or. en

Begründung

Dieser Erwägungsgrund ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

Änderungsantrag 33 Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasierten Maßnahmen in den sieben Jahren, bis der globale marktbasierter Mechanismus zur Anwendung gelangt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den

Geänderter Text

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasierten Maßnahmen in den sieben Jahren, bis der globale marktbasierter Mechanismus zur Anwendung gelangt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den

Änderungsantrag 34
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasierter Maßnahmen in den *sieben* Jahren, bis der *globale marktbasierter Mechanismus zur Anwendung gelangt, einzuschränken*, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als *12 Seemeilen* über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis *2020*.

Geänderter Text

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasierter Maßnahmen in den *drei* Jahren *einzuschränken*, bis *auf der 39. ICAO-Versammlung eine Einigung auf einen ratifizierbaren globalen marktbasierter Mechanismus erfolgt, der für die Mehrheit der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr gilt*, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als *200 Seemeilen* über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis *2016. Ab dem 1. Januar 2017 betragen alle Prozentsätze 50 %, bis ein globaler marktbasierter Mechanismus mit einer gleichwertigen Umweltintegrität in Kraft tritt, wobei die verbleibende Hälfte in den Zuständigkeitsbereich der anderen Länder fällt*.

Begründung

Der vorgeschlagene Umkreis von 12 Seemeilen ist für den Luftverkehr künstlich niedrig angesetzt. 200 Meilen entsprechen der Ausdehnung der ausschließlichen Wirtschaftszone des EWR. Ab 2017 bis zur Umsetzung eines internationalen marktbasiereten Mechanismus mit einer gleichwertigen Umweltintegrität sollten im Emissionshandelssystem der EU im Luftverkehr 50 % der Emissionen der eingehenden und abgehenden Flüge erfasst werden. Für die restlichen 50 % sollte das jeweils andere Land verantwortlich zeichnen.

Änderungsantrag 35
Spyros Danellis

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasiereten Maßnahmen in den sieben Jahren, bis der globale marktbasierete Mechanismus zur Anwendung gelangt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis 2020.

Geänderter Text

(3) Während der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG weiterhin die Ankunft an oder der Abflug von Flugplätzen in der EU zugrunde gelegt wird, was ein einfaches, funktionierendes Mittel ist, um die Anwendung der regionalen marktbasiereten Maßnahmen in den sieben Jahren, bis der globale marktbasierete Mechanismus zur Anwendung gelangt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Da nach Auffassung der Union ein globaler marktbasierter Mechanismus nicht auf der Betrachtung des realen Luftraums, sondern auf der Ankunft in oder dem Abflug von Flugplätzen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis 2020. ***Wird auf der 39. ICAO-Versammlung keine Einigung***

über einen marktbasieren Mechanismus erzielt, beträgt der Prozentsatz der Emissionen jedes abgehenden und eingehenden Fluges, für den Zertifikate abzugeben sind, ab dem 1. Januar 2017 bis Ende 2020 50 %, damit mehr Flüge erfasst werden und die Umweltintegrität gesteigert wird.

Or. en

Begründung

Die Hybridlösung des „Luftraum“-Modells sollte nur solange gelten, bis auf globaler Ebene eine verbindliche Übereinkunft getroffen wird. Danach kann die EU ihre Regelungen entsprechend anpassen. Wenn auf der ICAO-Versammlung 2016 keine derartige Übereinkunft getroffen wird, sollte ein System in Kraft treten, in dessen Rahmen mehr Emissionen erfasst werden und für eine bessere Umweltintegrität gesorgt ist (50-50), bei dem jedoch nach wie vor den Bedenken wegen hoheitsrechtlicher Fragen Rechnung getragen wird.

Änderungsantrag 36

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Um einen Prozentsatz der geprüften Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern festzulegen, müssen die Gesamtemissionen aus dem Flug bekannt sein. Die über den Prozentsatz hinausgehenden Emissionen werden jedoch nicht berücksichtigt.

entfällt

Or. fr

Begründung

Diese Streichung ist durch die Beschränkung des Anwendungsgebiets der Richtlinie bedingt.

Änderungsantrag 37

Holger Kraemer

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Um einen Prozentsatz der geprüften Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern festzulegen, müssen die Gesamtemissionen aus dem Flug bekannt sein. Die über den Prozentsatz hinausgehenden Emissionen werden jedoch nicht berücksichtigt.

entfällt

Or. en

**Änderungsantrag 38
Eija-Riitta Korhola**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Um einen Prozentsatz der geprüften Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern festzulegen, müssen die Gesamtemissionen aus dem Flug bekannt sein. Die über den Prozentsatz hinausgehenden Emissionen werden jedoch nicht berücksichtigt.

entfällt

Or. en

Begründung

Dieser Erwägungsgrund ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

**Änderungsantrag 39
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Außerdem sollte ein Luftfahrzeugbetreiber die Wahl haben, für Flüge von und nach Drittländern nicht die geprüften Emissionen aus diesen Flügen zu melden, sondern sich stattdessen auf eine möglichst genaue Bestimmung der geschätzten Emissionen zu stützen, die auf Strecken dieser Flüge, die nicht über die EWR-Mitgliedstaaten hinausreichen, freigesetzt werden.

entfällt

Or. fr

Begründung

Diese Streichung ist durch die Beschränkung des Anwendungsgebiets der Richtlinie bedingt.

Änderungsantrag 40 Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Außerdem sollte ein Luftfahrzeugbetreiber die Wahl haben, für Flüge von und nach Drittländern nicht die geprüften Emissionen aus diesen Flügen zu melden, sondern sich stattdessen auf eine möglichst genaue Bestimmung der geschätzten Emissionen zu stützen, die auf Strecken dieser Flüge, die nicht über die EWR-Mitgliedstaaten hinausreichen, freigesetzt werden.

entfällt

Or. en

Begründung

Im Rahmen des ETS wurde ein MRV-System für den Luftverkehrssektor in der EU und darüber hinaus eingeführt. Die Informationen haben sich für die Betreiber als hilfreich erwiesen, was Treibstoffeinsparungen angeht.

Änderungsantrag 41
Holger Krahmer

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Außerdem sollte ein Luftfahrzeugbetreiber die Wahl haben, für Flüge von und nach Drittländern nicht die geprüften Emissionen aus diesen Flügen zu melden, sondern sich stattdessen auf eine möglichst genaue Bestimmung der geschätzten Emissionen zu stützen, die auf Strecken dieser Flüge, die nicht über die EWR-Mitgliedstaaten hinausreichen, freigesetzt werden.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 42
Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Außerdem sollte ein Luftfahrzeugbetreiber die Wahl haben, für Flüge von und nach Drittländern nicht die geprüften Emissionen aus diesen Flügen zu melden, sondern sich stattdessen auf eine möglichst genaue Bestimmung der geschätzten Emissionen zu stützen, die auf Strecken dieser Flüge, die nicht über die EWR-Mitgliedstaaten hinausreichen, freigesetzt werden.

entfällt

Or. en

Begründung

Dieser Erwägungsgrund ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge

innerhalb des EWR beschränkt wird.

Änderungsantrag 43
Françoise Grossetête

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Als eine Vereinfachung und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die kleinsten Luftfahrzeugbetreiber sollten für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Emissionen von weniger als **1000** Tonnen CO₂ die Anforderungen der Richtlinie als erfüllt erachtet werden, und zusätzliche Maßnahmen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zur Verwaltungsvereinfachung für kleine Luftfahrzeugbetreiber sollten erleichtert werden.

Geänderter Text

(8) Als eine Vereinfachung und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die kleinsten Luftfahrzeugbetreiber sollten für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Emissionen von weniger als **10 000** Tonnen CO₂ **im europäischen Luftraum** die Anforderungen der Richtlinie als erfüllt erachtet werden, und zusätzliche Maßnahmen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zur Verwaltungsvereinfachung für kleine Luftfahrzeugbetreiber sollten erleichtert werden.

Or. fr

Begründung

Gewerbliche und nichtgewerbliche Betreiber sollten nicht unterschiedlich behandelt werden. Erstere profitieren bei jährlichen Emissionen von weniger als 10 000 Tonnen CO₂ von einer Ausnahme, und für nichtgewerbliche Betreiber sollte demnach die gleiche Schwelle gelten.

Änderungsantrag 44
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Die Anwendung eines Prozentsatzes auf geprüfte Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern oder die Verwendung eines anderen Ansatzes durch die Luftfahrzeugbetreiber

Geänderter Text

entfällt

sollte für die Emissionen ab 2014 gelten, damit die Luftfahrzeugbetreiber Zeit haben, um diese Ansätze bei der Planung ihrer Flugtätigkeiten zu verstehen.

Or. fr

Begründung

Diese Streichung ist durch die Beschränkung des Anwendungsgebiets der Richtlinie bedingt.

**Änderungsantrag 45
Eija-Riitta Korhola**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 9**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) Die Anwendung eines Prozentsatzes auf geprüfte Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern oder die Verwendung eines anderen Ansatzes durch die Luftfahrzeugbetreiber sollte für die Emissionen ab 2014 gelten, damit die Luftfahrzeugbetreiber Zeit haben, um diese Ansätze bei der Planung ihrer Flugtätigkeiten zu verstehen. **entfällt**

Or. en

Begründung

Dieser Erwägungsgrund ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

**Änderungsantrag 46
Holger Kraemer**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 9**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) Die Anwendung eines Prozentsatzes auf geprüfte Emissionen aus Flügen von **entfällt**

und nach Flugplätzen in Drittländern oder die Verwendung eines anderen Ansatzes durch die Luftfahrzeugbetreiber sollte für die Emissionen ab 2014 gelten, damit die Luftfahrzeugbetreiber Zeit haben, um diese Ansätze bei der Planung ihrer Flugtätigkeiten zu verstehen.

Or. en

**Änderungsantrag 47
Eija-Riitta Korhola**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 10**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10) Unbeschadet des globalen marktbasierten Mechanismus, der 2020 zur Anwendung kommt, sollten die Emissionen aus Flügen von und nach Entwicklungsländern, deren Anteil an den gesamten verkauften Tonnenkilometern der Tätigkeit der internationalen Zivilluftfahrt weniger als 1 % beträgt, im Zeitraum 2014 bis 2020 ausgenommen werden. Im Sinne dieses Vorschlags gelten als Entwicklungsländer die Länder, denen zum Zeitpunkt der Annahme dieses Vorschlags gemäß der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates Präferenzzugang zum Unionsmarkt gewährt wird, also diejenigen, die die Weltbank 2013 nicht als Länder mit hohem Einkommen oder Länder mit mittlerem Einkommen/obere Einkommenskategorie eingestuft hat.

entfällt

Or. en

Begründung

Dieser Erwägungsgrund ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

Änderungsantrag 48

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Unbeschadet der Anwendung des globalen marktbasierten Mechanismus ab 2020 wäre es angezeigt, die Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in den Gebieten der Europäischen Union in äußerster Randlage für den Zeitraum 2014–2020 auszunehmen.

Or. fr

Begründung

Da es sich bei den Gebieten in äußerster Randlage um Enklaven handelt, ist das Flugzeug ein Verkehrsträger, der für die Mobilität der Bürger große Bedeutung hat. Eingedenk dieser Besonderheiten wäre es notwendig, dafür zu sorgen, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Fluglinien, die diese Gebiete anfliegen, nicht gefährdet wird.

Änderungsantrag 49

Satu Hasi

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11) Der Rechtssicherheit für die Luftfahrzeugbetreiber und die einzelstaatlichen Behörden wegen ist es angezeigt, die Fristen für die Abgabe von Zertifikaten und die Berichterstattung in Bezug auf die Emissionen des Jahres 2013 bis 2015 zu verlängern.

entfällt

Or. en

Begründung

Die Emissionen des Jahres 2013 sollten, wie in den Rechtsvorschriften vorgesehen, 2014 gemeldet werden.

Änderungsantrag 50
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Nach der ICAO-Versammlung von 2016 *sollte* die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht *erstatten*, um sicherzustellen, dass internationalen Entwicklungen Rechnung getragen und auf Fragen bei der Anwendung der Ausnahmeregelung eingegangen werden kann.

Geänderter Text

(12) Nach der ICAO-Versammlung von 2016 *erstattet* die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht, um sicherzustellen, dass internationalen Entwicklungen Rechnung getragen und auf Fragen bei der Anwendung der Ausnahmeregelung eingegangen werden kann.

Or. pl

Änderungsantrag 51
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Nach der ICAO-Versammlung von 2016 sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht erstatten, *um sicherzustellen, dass internationalen Entwicklungen Rechnung getragen und auf Fragen bei der Anwendung der Ausnahmeregelung eingegangen werden kann.*

Geänderter Text

(12) Nach der ICAO-Versammlung von 2016 sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat *über die Fortschritte im Rahmen der ICAO betreffend die Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus* Bericht erstatten.

Or. en

Änderungsantrag 52
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a **und** Artikel 14 Absatz 3 betrachten die Mitgliedstaaten die dort vorgesehenen Anforderungen als erfüllt für

Geänderter Text

1. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a, Artikel 14 Absatz 3 **und Artikel 16 Absatz 3** betrachten die Mitgliedstaaten die dort vorgesehenen Anforderungen als erfüllt für

Or. pl

Änderungsantrag 53 **Martin Callanan**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) alle Emissionen aus Flügen von **und** nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **im Jahr** 2013;

Geänderter Text

(a) alle Emissionen aus Flügen von **oder** nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **(EWR) in jedem Kalenderjahr ab einschließlich 2013 bis einschließlich 2020**;

Or. en

Begründung

Wenn der von der Kommission vorgeschlagene Zeitpunkt 2013 auf 2020 verschoben würde, wäre es möglich, bei der Überprüfung im Jahr 2016 zu bewerten, ob der Umfang nach der 39. ICAO-Versammlung geändert werden sollte.

Änderungsantrag 54 **Holger Krahrmer**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) alle Emissionen aus Flügen von **und** nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **im Jahr 2013**;

(a) alle Emissionen aus Flügen von **oder** nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **in jedem Kalenderjahr ab 2013 bis einschließlich 2020**;

Or. en

Änderungsantrag 55

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **im Jahr 2013**;

(a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **bis 2020**;

Or. fr

Begründung

Flüge außerhalb des EWR sollten nur im gegenseitigen Einvernehmen in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten einbezogen werden. Es wäre seitens der Union unverantwortlich, die während der letzten Versammlung der ICAO im Oktober 2013 vereinbarten Verpflichtungen einseitig zu brechen. Diese Entscheidung würde den Abschluss eines globalen Übereinkommens stark gefährden und den europäischen Luftverkehrssektor dem Risiko handelspolitischer Vergeltungsmaßnahmen aussetzen.

Änderungsantrag 56

Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **im Jahr** 2013;

(a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **zwischen den Kalenderjahren 2013 und 2016**;

Or. en

Begründung

Die Entscheidung über die Aussetzung war richtig und hat maßgeblichen Einfluss darauf, ob eine globale Einigung erzielt wird. Die Richtlinie gilt daher bis Ende 2016, da in diesem Jahr die Versammlung der ICAO stattfinden soll.

Änderungsantrag 57

Gilles Pargneaux

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **im Jahr** 2013;

(a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **für jedes Kalenderjahr von 2013 bis 2016**;

Or. fr

Begründung

Die Aussetzung muss offenbar bis 2016 beibehalten werden. Für den Zeitraum 2016–2018 sollte noch eine Phase für die Bewertung der verschiedenen Optionen vorgesehen werden. Mit einem Ansatz, der sich strikt auf die Begrenzung auf innereuropäische Flüge bis mindestens 2016 mit einer Überprüfung der Regelungen im Jahr 2016 beschränkt, ist sicherlich für das bestmögliche Gleichgewicht gesorgt.

Änderungsantrag 58

Georgios Koumoutsakos

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **im Jahr** 2013;

Geänderter Text

(a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums **während des Zeitraums** 2013 **bis 2016**;

Or. el

Änderungsantrag 59

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) alle Emissionen aus Flügen von und nach den Gebieten der Europäischen Union in äußerster Randlage bis 2020;

Or. fr

Begründung

Da es sich bei den Gebieten in äußerster Randlage um Enklaven handelt, ist das Flugzeug ein Verkehrsträger, der für die Mobilität der Bürger große Bedeutung hat. Eingedenk dieser Besonderheiten wäre es notwendig, dafür zu sorgen, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Fluglinien, die diese Gebiete anfliegen, nicht gefährdet wird.

Änderungsantrag 60

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen

entfällt

Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis 2020, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden;

Or. fr

Begründung

Flüge außerhalb des EWR sollten nur im gegenseitigen Einvernehmen in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten einbezogen werden. Es wäre seitens der Union unverantwortlich, die während der letzten Versammlung der ICAO im Oktober 2013 vereinbarten Verpflichtungen einseitig zu brechen. Diese Entscheidung würde den Abschluss eines globalen Übereinkommens stark gefährden und den europäischen Luftverkehrssektor dem Risiko handelspolitischer Vergeltungsmaßnahmen aussetzen.

**Änderungsantrag 61
Eija-Riitta Korhola**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis 2020, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden; ***entfällt***

Or. en

Begründung

Buchstabe b ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird. Die Entscheidung über die Aussetzung war richtig und hat

maßgeblichen Einfluss darauf, ob eine globale Einigung erzielt wird. Die Richtlinie gilt daher bis Ende 2016, da in diesem Jahr die Versammlung der ICAO stattfinden soll.

Änderungsantrag 62
Holger Krahrmer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis 2020, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden; **entfällt**

Or. en

Änderungsantrag 63
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis 2020, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß **entfällt**

Absatz 6 berechnet wurden;

Or. en

Begründung

Wenn der von der Kommission vorgeschlagene Zeitpunkt 2013 auf 2020 verschoben würde, wäre es möglich, bei der Überprüfung im Jahr 2016 zu bewerten, ob der Umfang nach der 39. ICAO-Versammlung geändert werden sollte.

Änderungsantrag 64
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis **2020**, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden;

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis **2016**, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden;

Or. en

Begründung

Ab 2017 bis zur Umsetzung eines internationalen marktbasiereten Mechanismus sollten im Emissionshandelssystem der EU im Luftverkehr 50 % der Emissionen der eingehenden und abgehenden Flüge erfasst werden. Für die restlichen 50 % sollte das jeweils andere Land verantwortlich zeichnen.

Änderungsantrag 65
Spyros Danellis

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis **2020**, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden;

Geänderter Text

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis **2016**, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden;

Or. en

Begründung

Die Hybridlösung des „Luftraum“-Modells sollte nur solange gelten, bis auf globaler Ebene eine verbindliche Übereinkunft getroffen wird. Danach kann die EU ihre Regelungen entsprechend anpassen. Wenn auf der ICAO-Versammlung 2016 keine derartige Übereinkunft getroffen wird, sollte ein System in Kraft treten, in dessen Rahmen mehr Emissionen erfasst werden und für eine bessere Umweltintegrität gesorgt ist (50-50), bei dem jedoch nach wie vor den Bedenken wegen hoheitsrechtlicher Fragen Rechnung getragen wird.

Änderungsantrag 66
Gilles Pargneaux

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von **2014** bis 2020, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden;

Geänderter Text

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von **2017** bis 2020, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden;

Begründung

Für den Zeitraum 2016–2018 sollte noch eine Phase für die Bewertung der verschiedenen Optionen vorgesehen werden. Mit einem Ansatz, der sich strikt auf die Begrenzung auf innereuropäische Flüge bis 2016 mit einer Überprüfung der Regelungen im Jahr 2016 beschränkt, ist sicherlich für das bestmögliche Gleichgewicht gesorgt.

Änderungsantrag 67
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis 2020, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind **oder gemäß Absatz 6 berechnet wurden**;

Geänderter Text

(b) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2014 bis 2020, wenn der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die in Anhang IIc aufgeführt sind;

Or. pl

Änderungsantrag 68
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
2003/87/EC
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

(ba) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums ab 2017, wenn der Betreiber derartiger Flüge

Geänderter Text

Zertifikate für 50 % seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat;

Or. en

Begründung

Ab 2017 bis zur Umsetzung eines internationalen marktbasierenden Mechanismus sollten im Emissionshandelssystem der EU im Luftverkehr 50 % der Emissionen der eingehenden und abgehenden Flüge erfasst werden. Für die restlichen 50 % sollte das jeweils andere Land verantwortlich zeichnen.

**Änderungsantrag 69
Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in jedem Kalenderjahr zwischen 2017 und 2020, wenn der Betreiber dieser Flüge Zertifikate für 50 % seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, falls auf der 39. ICAO-Versammlung keine Einigung über einen globalen marktbasierenden Mechanismus erzielt wird, der für die Mehrheit der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr gilt und ab 2020 angewendet wird;

Or. en

Begründung

Die Hybridlösung des „Luftraum“-Modells sollte nur solange gelten, bis auf globaler Ebene eine verbindliche Übereinkunft getroffen wird. Danach kann die EU ihre Regelungen entsprechend anpassen. Wenn auf der ICAO-Versammlung 2016 keine derartige Übereinkunft getroffen wird, sollte ein System in Kraft treten, in dessen Rahmen mehr Emissionen erfasst werden und für eine bessere Umweltintegrität gesorgt ist (50-50), bei dem jedoch nach wie vor den Bedenken wegen hoheitsrechtlicher Fragen Rechnung getragen wird.

Änderungsantrag 70
Spyros Danellis

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe b b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(bb) Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in jedem Kalenderjahr zwischen 2017 und 2020, wenn der Betreiber dieser Flüge Zertifikate gemäß Absatz 1 Buchstabe b abgegeben hat, jedoch nur, wenn auf der 39. ICAO-Versammlung eine Einigung über einen globalen marktbasierten Mechanismus erzielt wird, der für die Mehrheit der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr gilt und ab 2020 angewendet wird;

Or. en

Begründung

Die Hybridlösung des „Luftraum“-Modells sollte nur solange gelten, bis auf globaler Ebene eine verbindliche Übereinkunft getroffen wird. Danach kann die EU ihre Regelungen entsprechend anpassen. Wenn auf der ICAO-Versammlung 2016 keine derartige Übereinkunft getroffen wird, sollte ein System in Kraft treten, in dessen Rahmen mehr Emissionen erfasst werden und für eine bessere Umweltintegrität gesorgt ist (50-50), bei dem jedoch nach wie vor den Bedenken wegen hoheitsrechtlicher Fragen Rechnung getragen wird.

Änderungsantrag 71
Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr **bis 2020**, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Geänderter Text

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr **zwischen 2013 und 2016**, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem **betreffenden** Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Or. en

Begründung

Die Entscheidung über die Aussetzung war richtig und hat maßgeblichen Einfluss darauf, ob eine globale Einigung erzielt wird. Die Richtlinie gilt daher bis Ende 2016, da in diesem Jahr die Versammlung der ICAO stattfinden soll.

Änderungsantrag 72
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr bis 2020, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Geänderter Text

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr **im Zeitraum von 2013 bis 2020**, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Or. pl

Änderungsantrag 73
Françoise Grossetête

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr bis 2020, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als **1000 Tonnen** betragen;

Geänderter Text

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr bis 2020, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, **bei Flügen innerhalb des EWR** weniger als **10 000 Tonnen** betragen;

Or. fr

Begründung

Gewerbliche und nichtgewerbliche Betreiber sollten nicht unterschiedlich behandelt werden. Erstere profitieren bei jährlichen Emissionen von weniger als 10 000 Tonnen CO₂ von einer Ausnahme, und für nichtgewerbliche Betreiber sollte demnach die gleiche Schwelle gelten.

Änderungsantrag 74
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
2003/87/EC
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr bis 2020, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Geänderter Text

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr bis 2020, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen **und der Betreiber einen gleichwertigen Beitrag zum UNFCCC-Klimafonds geleistet hat, der im Jahr 2014 mindestens 10 EUR/Tonne CO₂ entspricht und jährlich um 3 EUR angehoben wird;**

Or. en

Begründung

Die Ausnahme nichtgewerblicher Flüge, d. h. von Unternehmensflotten, ist nur akzeptabel, wenn auch diese an einen gleichwertigen Beitrag an den UNFCCC-Klimafonds gebunden sind. Der vorgeschlagene Preis ergibt sich aus den Preisszenarien der Kommission im Rahmen der Folgenabschätzung für den Vorschlag für ein MRV-System im Seeverkehr.

Änderungsantrag 75 **Martin Callanan**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr bis 2020, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Geänderter Text

(c) Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr **ab einschließlich 2013** bis 2020, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Or. en

Begründung

Für die Zwecke der Artikel 11a, 12 und 14 zu Gutschriften aus projektbezogenen Mechanismen, die Übertragung und Abgabe von Zertifikaten und MRV sollten die geprüften Emissionen als Emissionen im Rahmen des eingeschränkten Anwendungsbereichs gelten.

Änderungsantrag 76 **Gilles Pargneaux**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) die Abgabe von Zertifikaten in Bezug auf die geprüften Emissionen des Jahres

Begründung

Mit dieser Bestimmung soll die Situation der Luftfahrzeugbetreiber, die ihre Zertifikate abgegeben haben, über den 30. April 2013 hinaus in Bezug auf die Änderungen der Regelungen durch den Beschluss Nr. 377/2013/EU und diesen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2003/87 geklärt werden.

Änderungsantrag 77
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

(d) die Abgabe von Zertifikaten in Höhe der geprüften Emissionen des Jahres 2013 aus Flügen zwischen EWR-Ländern bis 30. April 2015 statt bis 30. April 2014 und die Berichterstattung über die Emissionen des Jahres 2013 bis 31. März **2015 statt bis 31. März 2014.**

Geänderter Text

(d) die Abgabe von Zertifikaten in Höhe der geprüften Emissionen des Jahres 2013 aus Flügen zwischen EWR-Ländern bis 30. April 2015 statt bis 30. April 2014 und die Berichterstattung über die Emissionen des Jahres 2013 bis 31. März 2014.

Änderungsantrag 78
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

(da) Emissionen aus Flügen von und in Entwicklungsländer, deren Anteil an den gesamten verkauften Tonnenkilometern der Tätigkeit der internationalen

Geänderter Text

Änderungsantrag 79

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Die in Einklang mit Anhang IIc
berechneten geprüften Emissionen gemäß
Absatz 1 Buchstabe b gelten als die
geprüften Emissionen des
Luftfahrzeugbetreibers für die Zwecke der
Artikel 11a, 12 und 14.***

entfällt

Or. fr

Begründung

Diese Streichung ist durch die Beschränkung des Anwendungsgebiets der Richtlinie bedingt und dient der Vereinheitlichung, zumal auch Artikel 28a Absatz 1 Buchstabe b entfällt.

Änderungsantrag 80

Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Die in Einklang mit Anhang IIc
berechneten geprüften Emissionen gemäß
Absatz 1 Buchstabe b gelten als die
geprüften Emissionen des
Luftfahrzeugbetreibers für die Zwecke der
Artikel 11a, 12 und 14.***

entfällt

Begründung

Dieser Unterabsatz ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird, soweit die übliche Meldung der tatsächlichen Emissionen Anwendung findet.

Änderungsantrag 81
Holger Krahmer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die in Einklang mit Anhang IIc berechneten geprüften Emissionen gemäß Absatz 1 Buchstabe b gelten als die geprüften Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers für die Zwecke der Artikel 11a, 12 und 14.

entfällt

Änderungsantrag 82
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die in Einklang mit Anhang IIc berechneten geprüften Emissionen gemäß Absatz 1 Buchstabe **b** gelten als die geprüften Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers für die Zwecke der Artikel 11a, 12 und 14.

Die in Einklang mit Anhang IIc berechneten geprüften Emissionen gemäß Absatz 1 Buchstabe **a** gelten als die geprüften Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers für die Zwecke der Artikel 11a, 12 und 14.

Begründung

Für die Zwecke der Artikel 11a, 12 und 14 zu Gutschriften aus projektbezogenen Mechanismen, die Übertragung und Abgabe von Zertifikaten und MRV sollten die geprüften Emissionen als Emissionen im Rahmen des eingeschränkten Anwendungsbereichs gelten.

Änderungsantrag 83 Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

2. Abweichend von Artikel 3e Absatz 5 und Artikel 3f erhält ein Luftfahrzeugbetreiber, dem die in Absatz 1 Buchstaben a **bis c** genannten Ausnahmen gewährt werden, eine Anzahl kostenloser Zertifikate, die proportional zu der in diesen Buchstaben vorgesehenen Verringerung der Abgabeverpflichtung gekürzt wurde.

Geänderter Text

2. Abweichend von Artikel 3e Absatz 5 und Artikel 3f erhält ein Luftfahrzeugbetreiber, dem die in Absatz 1 Buchstaben a **und b** genannten Ausnahmen gewährt werden, eine Anzahl kostenloser Zertifikate, die proportional zu der in diesen Buchstaben vorgesehenen Verringerung der Abgabeverpflichtung gekürzt wurde.

Or. en

Änderungsantrag 84 Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

2. Abweichend von Artikel 3e Absatz 5 und Artikel 3f erhält ein Luftfahrzeugbetreiber, dem die in Absatz 1 Buchstaben a bis c genannten Ausnahmen gewährt werden, **eine Anzahl kostenloser Zertifikate, die proportional zu der in diesen Buchstaben vorgesehenen**

Geänderter Text

2. Abweichend von Artikel 3e Absatz 5 und Artikel 3f erhält ein Luftfahrzeugbetreiber, dem die in Absatz 1 Buchstaben a bis c genannten Ausnahmen gewährt werden, **keine kostenlosen** Zertifikate.

Verringerung der Abgabeverpflichtung gekürzt wurde.

Or. en

Begründung

Der Luftverkehrssektor erhält eine viel höhere Anzahl kostenloser Zertifikate als andere Sektoren, die unter das ETS fallen. Es ist dermaßen vorteilhaft, kostenlose Zertifikate zu erhalten, dass manche Betreiber die Aussetzung 2012 nicht umgesetzt haben, um auch weiterhin ihr volle Zuteilung an Zertifikaten zu erhalten. Die Fluggesellschaften haben darüber hinaus den vollständigen CO₂-Preis an ihre Kunden weitergegeben, obwohl sie kostenlose Zertifikate erhalten hatten. Mit der Beschränkung des Anwendungsgebiets des Systems dürften sich einige der Möglichkeiten, von denen manche auch im Übermaß profitiert haben, unterbinden lassen.

Änderungsantrag 85
Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Für die Tätigkeit **von** 2013 bis **2020** veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum [OP: insert a date 4 months after the entry into force of this Directive] die Anzahl der kostenlosen Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber zugeteilt haben.

Geänderter Text

Für die Tätigkeit **in den Kalenderjahren** 2013 bis **2016** veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum [OP: insert a date x months after the entry into force of this Directive] die Anzahl der kostenlosen Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber zugeteilt haben.

Or. en

Begründung

Die Entscheidung über die Aussetzung war richtig und hat maßgeblichen Einfluss darauf, ob eine globale Einigung erzielt wird. Die Richtlinie gilt daher bis Ende 2016, da in diesem Jahr die Versammlung der ICAO stattfinden soll.

Änderungsantrag 86
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Für die Tätigkeit von 2013 bis 2020 veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum [OP: insert a date **4** months after the entry into force of this Directive] die Anzahl der kostenlosen Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber zugeteilt haben.

Geänderter Text

Für die Tätigkeit von 2013 bis 2020 veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum [OP: insert a date **8** months after the entry into force of this Directive] die Anzahl der kostenlosen Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber zugeteilt haben.

Or. en

Begründung

Es bedarf einer längeren Frist, da es sich bei dem Rechtsinstrument um eine Richtlinie in Form eines Änderungsrechtsakts handelt.

Änderungsantrag 87
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Spätestens drei Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie berechnet die Kommission für die einzelnen Betreiber die prozentualen Anteile an den für 2010 angegebenen Tonnenkilometern, die den Emissionen entsprechen, die nicht den Ausnahmen gemäß Absatz 1 Buchstaben a bis c unterliegen. Die gemäß diesem Absatz berechneten Daten werden den Mitgliedstaaten ausschließlich in Bezug auf die Betreiber übermittelt, die von diesen Staaten verwaltet werden.

Or. pl

Änderungsantrag 88
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Abweichend von Artikel 3d **versteigern** die Mitgliedstaaten **eine Anzahl Luftverkehrszertifikate**, die proportional zur Verringerung der insgesamt ausgestellten Zertifikate gekürzt **wurde**.

Geänderter Text

3. Abweichend von Artikel 3d **wird die Menge der zur Versteigerung durch** die Mitgliedstaaten **vorgesehenen Zertifikate** proportional zur Verringerung der insgesamt ausgestellten Zertifikate gekürzt.

Or. pl

Änderungsantrag 89
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Abweichend von Artikel 3d versteigern die Mitgliedstaaten **eine Anzahl** Luftverkehrszertifikate, **die proportional zur Verringerung der insgesamt ausgestellten Zertifikate gekürzt wurde**.

Geänderter Text

3. Abweichend von Artikel 3d versteigern die Mitgliedstaaten **keine** Luftverkehrszertifikate.

Or. en

Begründung

Auf dem ETS-Markt besteht ein riesiges Überangebot, und bis die Mitgliedstaaten sich darauf einigen, eine Zweckbindung der Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen in Entwicklungsländern vorzunehmen, sollte die Versteigerung von Luftverkehrszertifikaten ausgesetzt werden.

Änderungsantrag 90
Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für **den Zeitraum** 2013 bis **2020** zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen entsprechen, der sich aus der Anwendung von Artikel 28 Buchstaben a bis c ergibt.

Geänderter Text

4. Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für **die Kalenderjahre** 2013 bis **2016** zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen entsprechen, der sich aus der Anwendung von Artikel 28 Buchstaben a bis c ergibt.

Or. en

Begründung

Die Entscheidung über die Aussetzung war richtig und hat maßgeblichen Einfluss darauf, ob eine globale Einigung erzielt wird. Die Richtlinie gilt daher bis Ende 2016, da in diesem Jahr die Versammlung der ICAO stattfinden soll.

Änderungsantrag 91
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für den Zeitraum 2013 bis 2020 zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen entsprechen, der sich aus der Anwendung von Artikel 28 Buchstaben a bis c ergibt.

Geänderter Text

4. Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für den Zeitraum 2013 bis 2020 zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen entsprechen, der sich aus der Anwendung von Artikel 28 Buchstaben a bis c **und e** ergibt.

Änderungsantrag 92
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für den Zeitraum 2013 bis 2020 zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen entsprechen, der sich aus der Anwendung von **Artikel 28** Buchstaben a bis c ergibt.

Geänderter Text

4. Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für den Zeitraum 2013 bis 2020 zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen entsprechen, der sich aus der Anwendung von **Absatz 1** Buchstaben a bis c ergibt.

Or. en

Begründung

Mit dieser Änderung wird für Kohärenz mit den Änderungsanträgen in Bezug auf Artikel 28a Absatz 1 Buchstaben a bis c gesorgt.

Änderungsantrag 93
Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers weniger als 25 000 Tonnen, so werden seine Emissionen abweichend von den Artikeln 3g, 12, 15 und 18a als geprüfte Emissionen erachtet, wenn sie **mit einem Tool für Kleinemittenten ermittelt**

Geänderter Text

5. Betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers weniger als 25 000 Tonnen, so werden seine Emissionen abweichend von den Artikeln 3g, 12, 15 und 18a als geprüfte Emissionen erachtet, wenn sie **anhand von Daten aus der**

wurden, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde, und die Mitgliedstaaten dürfen in diesem Fall für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber vereinfachte Verfahren anwenden, solange die Genauigkeit der des Tools entspricht.

Eurocontrol-Unterstützungseinrichtung für das EU-ETS ermittelt wurden, und die Mitgliedstaaten dürfen in diesem Fall für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber vereinfachte Verfahren anwenden, solange die Genauigkeit der des Tools entspricht.

Or. en

Begründung

Die Rolle der Kleinemittenten erklärt sich in diesem Kontext nicht von selbst, da der Emissionsbericht von der Unterstützungseinrichtung für das EU-ETS angefordert werden kann, wenn der Luftfahrzeugbetreiber über eine Lizenz zur Nutzung dieses Programms verfügt.

Änderungsantrag 94 Gilles Pargneaux

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 5**

Vorschlag der Kommission

5. Betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers weniger als 25 000 Tonnen, so werden seine Emissionen abweichend von den Artikeln 3g, 12, 15 und 18a als geprüfte Emissionen erachtet, wenn sie mit einem Tool für Kleinemittenten ermittelt wurden, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde, und die Mitgliedstaaten dürfen in diesem Fall für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber vereinfachte Verfahren anwenden, solange die Genauigkeit der des Tools entspricht.

Geänderter Text

5. Betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers **gemäß den Bestimmungen in Absatz 1 Buchstabe a** weniger als 25 000 Tonnen, so werden seine Emissionen abweichend von den Artikeln 3g, 12, 15 und 18a als geprüfte Emissionen erachtet, wenn sie mit einem Tool für Kleinemittenten ermittelt wurden, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-ETS aufgefüllt wurde, und die Mitgliedstaaten dürfen in diesem Fall für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber vereinfachte Verfahren anwenden, solange die Genauigkeit der des Tools entspricht.

Or. fr

Änderungsantrag 95
Jolanta Emilia Hibner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 kann ein Luftfahrzeugbetreiber für Flüge von und nach Ländern außerhalb des EWR beschließen, nicht die Emissionsdaten unter Verwendung der Prozentsätze in Anhang IIc zu melden, so dass diese Emissionen von der zuständigen Behörde berechnet werden. Bei dieser Berechnung werden Zahlen aus dem Tool für Kleinemittenten berücksichtigt, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde. Die zuständige Behörde erstattet der Kommission über alle diese Berechnungen Bericht. Die unter diesen Bedingungen berechneten Emissionen werden für die Zwecke der Artikel 11a, 12, 14 und 28a als geprüfte Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers betrachtet. **entfällt**

Or. pl

Änderungsantrag 96
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 kann ein **entfällt**

Luftfahrzeugbetreiber für Flüge von und nach Ländern außerhalb des EWR beschließen, nicht die Emissionsdaten unter Verwendung der Prozentsätze in Anhang IIc zu melden, so dass diese Emissionen von der zuständigen Behörde berechnet werden. Bei dieser Berechnung werden Zahlen aus dem Tool für Kleinemittenten berücksichtigt, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde. Die zuständige Behörde erstattet der Kommission über alle diese Berechnungen Bericht. Die unter diesen Bedingungen berechneten Emissionen werden für die Zwecke der Artikel 11a, 12, 14 und 28a als geprüfte Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers betrachtet.

Or. en

Begründung

Dieser Absatz ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

Änderungsantrag 97

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 kann ein Luftfahrzeugbetreiber für Flüge von und nach Ländern außerhalb des EWR beschließen, nicht die Emissionsdaten unter Verwendung der Prozentsätze in Anhang IIc zu melden, so dass diese Emissionen von der zuständigen Behörde berechnet werden. Bei dieser Berechnung ***entfällt***

werden Zahlen aus dem Tool für Kleinemittenten berücksichtigt, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde. Die zuständige Behörde erstattet der Kommission über alle diese Berechnungen Bericht. Die unter diesen Bedingungen berechneten Emissionen werden für die Zwecke der Artikel 11a, 12, 14 und 28a als geprüfte Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers betrachtet.

Or. fr

Begründung

Diese Streichung ist durch die Beschränkung des Anwendungsgebiets der Richtlinie bedingt und dient der Vereinheitlichung, zumal auch Artikel 28a Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b entfällt.

Änderungsantrag 98 **Satu Hassi**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 kann ein Luftfahrzeugbetreiber für Flüge von und nach Ländern außerhalb des EWR beschließen, nicht die Emissionsdaten unter Verwendung der Prozentsätze in Anhang IIc zu melden, so dass diese Emissionen von der zuständigen Behörde berechnet werden. Bei dieser Berechnung werden Zahlen aus dem Tool für Kleinemittenten berücksichtigt, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde. Die zuständige

entfällt

Behörde erstattet der Kommission über alle diese Berechnungen Bericht. Die unter diesen Bedingungen berechneten Emissionen werden für die Zwecke der Artikel 11a, 12, 14 und 28a als geprüfte Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers betrachtet.

Or. en

Begründung

Im Rahmen des ETS wurde ein MRV-System für den Luftverkehrssektor in der EU und darüber hinaus eingeführt. Die Informationen haben sich für die Betreiber als hilfreich erwiesen, was Treibstoffeinsparungen angeht.

**Änderungsantrag 99
Eija-Riitta Korhola**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 6**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 kann ein Luftfahrzeugbetreiber für Flüge von und nach Ländern außerhalb des EWR beschließen, nicht die Emissionsdaten unter Verwendung der Prozentsätze in Anhang IIc zu melden, so dass diese Emissionen von der zuständigen Behörde berechnet werden. Bei dieser Berechnung werden Zahlen aus dem Tool für Kleinemittenten berücksichtigt, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde. Die zuständige Behörde erstattet der Kommission über alle diese Berechnungen Bericht. Die unter diesen Bedingungen berechneten Emissionen werden für die Zwecke der Artikel 11a, 12, 14 und 28a als geprüfte Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers ***entfällt***

betrachtet.

Or. en

Begründung

Dieser Absatz ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird, soweit die übliche Meldepflicht Anwendung findet.

Änderungsantrag 100
Holger Krahrmer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 kann ein Luftfahrzeugbetreiber für Flüge von und nach Ländern außerhalb des EWR beschließen, nicht die Emissionsdaten unter Verwendung der Prozentsätze in Anhang IIc zu melden, so dass diese Emissionen von der zuständigen Behörde berechnet werden. Bei dieser Berechnung werden Zahlen aus dem Tool für Kleinemittenten berücksichtigt, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde. Die zuständige Behörde erstattet der Kommission über alle diese Berechnungen Bericht. Die unter diesen Bedingungen berechneten Emissionen werden für die Zwecke der Artikel 11a, 12, 14 und 28a als geprüfte Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers betrachtet. **entfällt**

Or. en

Änderungsantrag 101
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 7 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Kommt der globale Mechanismus nicht ab 2020 zur Anwendung, so wird in dem Bericht geprüft, in welchem Umfang Emissionen aus Flugtätigkeiten von ***und*** nach Ländern außerhalb des EWR ab ***2020*** erfasst werden sollten, ***solange es einen solchen globalen Mechanismus noch nicht gibt***. Die Kommission prüft in ihrem Bericht außerdem Lösungen für andere Fragen, die sich bei der Anwendung der Absätze 1 bis 4 ergeben, wobei sie weiterhin dafür sorgt, dass alle Luftfahrzeugbetreiber auf ein und derselben Strecke gleich behandelt werden.

Geänderter Text

In dem Bericht ***wird*** geprüft, in welchem Umfang Emissionen aus Flugtätigkeiten von ***oder*** nach Ländern außerhalb des EWR ab ***2017*** erfasst werden sollten, ***und es werden gegebenenfalls entsprechende Vorschläge vorgelegt***. Die Kommission prüft in ihrem Bericht außerdem Lösungen für andere Fragen, die sich bei der Anwendung der Absätze 1 bis 4 ergeben, wobei sie weiterhin dafür sorgt, dass alle Luftfahrzeugbetreiber auf ein und derselben Strecke gleich behandelt werden.

Or. en

Begründung

Bei der von der Kommission 2016 durchzuführenden Überprüfung sollten die Fortschritte berücksichtigt werden, die die ICAO-Versammlung erwirken wird, und es sollte gegebenenfalls ein neuer Vorschlag für das Emissionshandelssystem im Luftverkehr vorgelegt werden.

Änderungsantrag 102
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 7 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Kommt der globale Mechanismus nicht ab 2020 zur Anwendung, ***so wird in dem Bericht geprüft, in welchem Umfang***

Geänderter Text

Kommt der globale Mechanismus ***mit gleichwertiger Umweltintegrität*** nicht ab 2020 zur Anwendung, wird ***die***

Emissionen aus Flugtätigkeiten von und nach Ländern außerhalb des EWR ab 2020 erfasst werden sollten, solange es einen solchen globalen Mechanismus noch nicht gibt. Die Kommission prüft in ihrem Bericht außerdem Lösungen für andere Fragen, die sich bei der Anwendung der Absätze 1 bis 4 ergeben, wobei sie weiterhin dafür sorgt, dass alle Luftfahrzeugbetreiber auf ein und derselben Strecke gleich behandelt werden.

Möglichkeit, die Ausnahme gemäß Absatz 1 Buchstabe ba anzuwenden, beibehalten.

Or. en

Begründung

Wenn ab 2020 kein globaler markbasierter Ansatz mit einer gleichwertigen Umweltintegrität umgesetzt wird, sollte das Emissionshandelssystem der EU im Luftverkehr 50 % der Emissionen der eingehenden und abgehenden Flüge erfassen. Für die restlichen 50 % sollte das jeweils andere Land verantwortlich zeichnen.

Änderungsantrag 103 Gilles Pargneaux

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28a – Absatz 7 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Kommt der globale Mechanismus nicht ab 2020 zur Anwendung, so wird in dem Bericht **geprüft, in welchem Umfang** Emissionen aus Flugtätigkeiten von und nach Ländern außerhalb des EWR **ab 2020** erfasst werden **sollten, solange es einen solchen globalen Mechanismus noch nicht gibt.** Die Kommission prüft in ihrem Bericht außerdem Lösungen für andere Fragen, die sich bei der Anwendung der Absätze 1 bis 4 ergeben, wobei sie weiterhin dafür sorgt, dass alle Luftfahrzeugbetreiber auf ein und derselben Strecke gleich behandelt werden.“

Geänderter Text

In dem Bericht **prüft die Kommission, ob ab 2017 weitere** Emissionen aus Flugtätigkeiten von und nach Ländern außerhalb des EWR erfasst werden **sollen, und legt gegebenenfalls entsprechende Vorschläge vor.** Die Kommission prüft in ihrem Bericht außerdem Lösungen für andere Fragen, die sich bei der Anwendung der Absätze 1 bis 4 ergeben, wobei sie weiterhin dafür sorgt, dass alle Luftfahrzeugbetreiber auf ein und derselben Strecke gleich behandelt werden.“

Begründung

Im Zuge der Überprüfung im Jahr 2016 sollte unter Berücksichtigung der Ergebnisse der ICAO-Versammlung eine umfassende Überprüfung der Regelungen in Bezug auf deren Anwendung ab 2017 erfolgen (und nicht nur, wenn ab 2020 kein globaler Mechanismus angewendet wird).

Änderungsantrag 104
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Anhänge werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

entfällt

Begründung

Diese Nummer ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

Änderungsantrag 105
Eija-Riitta Korhola

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Anhänge werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

entfällt

Begründung

Kann gestrichen werden, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

Änderungsantrag 106
Holger Krahmer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Anhänge werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 107
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum [OP: please insert concrete date – last day of **3rd** month from the date of entry into force] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum [OP: please insert concrete date – last day of **6rd** month from the date of entry into force] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Or. en

Begründung

Es bedarf einer längeren Frist, da es sich bei dem Rechtsinstrument um eine Richtlinie in Form eines Änderungsrechtsakts handelt.

Änderungsantrag 108
Holger Krahmer

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang

Richtlinie 2003/87/EG
Anhang IIc

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

[...]

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 109
Martin Callanan

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang
Richtlinie 2003/87/EG
Anhang IIc

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

[...]

entfällt

Or. en

Begründung

Dieser Anhang ist hinfällig, da der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Flüge innerhalb des EWR beschränkt wird.

Änderungsantrag 110
Satu Hassi

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang
Richtlinie 2003/87/EG
Anhang IIc – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Y = der Teil der in Z definierten
Großkreisentfernung zwischen dem
Referenzflugplatz des EWR-Mitgliedstaats
und dem ersten Punkt der Flugstrecke, der
zwölf Seemeilen vom letzten Punkt in
EWR-Mitgliedstaaten entfernt ist,
ausgenommen Drittlandsgebiete und

Y = der Teil der in Z definierten
Großkreisentfernung zwischen dem
Referenzflugplatz des EWR-Mitgliedstaats
und dem ersten Punkt der Flugstrecke, der
200 Seemeilen vom letzten Punkt in EWR-
Mitgliedstaaten entfernt ist, ausgenommen
Drittlandsgebiete und ausgenommen mehr

ausgenommen mehr als 400 Seemeilen von EWR-Mitgliedstaaten entfernt gelegene Seegebiete.

als 400 Seemeilen von EWR-Mitgliedstaaten entfernt gelegene Seegebiete.

Or. en

Begründung

Der vorgeschlagene Umkreis von 12 Seemeilen ist für den Luftverkehr künstlich niedrig angesetzt. 200 Meilen entsprechen der Erstreckung der ausschließlichen Wirtschaftszone des EWR.

Änderungsantrag 111 **Satu Hassi**

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 1 – Absatz 1

Richtlinie 2003/87/EG

Anhang IIc – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Für den Zeitraum **2014–2020** wird unbeschadet des globalen marktbasierten Mechanismus, der ab 2020 zur Anwendung kommt, auf die Emissionen aus Flügen zwischen EWR-Mitgliedstaaten und Entwicklungsländern, deren Anteil an den gesamten verkauften Tonnenkilometern der Tätigkeit der internationalen Zivilluftfahrt weniger als 1 % beträgt, ein Prozentsatz von Null angewendet. Im Sinne dieses Vorschlags gelten als Entwicklungsländer die Länder, denen zum Zeitpunkt der Annahme dieses Vorschlags gemäß der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates Präferenzzugang zum Unionsmarkt gewährt wird, also diejenigen, die die Weltbank 2013 nicht als Länder mit hohem Einkommen oder Länder mit mittlerem Einkommen/obere Einkommenskategorie eingestuft hat.

Geänderter Text

Für den Zeitraum **2014–2016** wird unbeschadet des globalen marktbasierten Mechanismus, der ab 2020 zur Anwendung kommt, auf die Emissionen aus Flügen zwischen EWR-Mitgliedstaaten und Entwicklungsländern, deren Anteil an den gesamten verkauften Tonnenkilometern der Tätigkeit der internationalen Zivilluftfahrt weniger als 1 % beträgt, ein Prozentsatz von Null angewendet. Im Sinne dieses Vorschlags gelten als Entwicklungsländer die Länder, denen zum Zeitpunkt der Annahme dieses Vorschlags gemäß der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates Präferenzzugang zum Unionsmarkt gewährt wird, also diejenigen, die die Weltbank 2013 nicht als Länder mit hohem Einkommen oder Länder mit mittlerem Einkommen/obere Einkommenskategorie eingestuft hat.

Or. en