



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur 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
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Peter Liese

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Konsultationsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen (Beispiel: „~~ABCD~~“). Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

Seite

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	23

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

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0722),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0374/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom ...²,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0000/2013),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C ... Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

² ABl. C ... Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Änderungsantrag 1

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

Geänderter Text

(2) Infolgedessen ist es wünschenswert, vorübergehend die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ **für den Zeitraum bis 2016** als erfüllt zu erachten, wenn für einen bestimmten Prozentsatz der Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern den Verpflichtungen genügt wird, **damit die auf der ICAO-Versammlung 2013 erreichte Dynamik erhalten bleibt und auf der ICAO-Versammlung 2016 Fortschritte erreicht werden**. 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 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

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zur nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Im Anschluss an die Schlussfolgerungen der ICAO-Versammlung 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen

Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Um auf internationaler Ebene Vertrauen in das System der Europäischen Union für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (EU-EHS) zu schaffen, sollten Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten oder ein entsprechender Betrag, sofern übergeordnete Haushaltsgrundsätze der Mitgliedstaaten, wie Einheit und Gesamtdeckung, es vorschreiben, verwendet werden, um Treibhausgasemissionen einzudämmen, eine Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in der Union und in Drittländern vorzunehmen, Forschung und Entwicklung auf den Gebieten der Eindämmung und Anpassung zu finanzieren und die Kosten für die Verwaltung des EU-EHS zu decken. Einnahmen aus Versteigerungen sollten auch für einen emissionsarmen Verkehr eingesetzt werden. Sie sollten insbesondere zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien und zum globalen Klimaschutzfonds (Green Climate Fund) im Rahmen des UNFCCC und für Maßnahmen gegen das Abholzen von Wäldern und zur Anpassung in Entwicklungsländern eingesetzt werden. Im Rahmen einer Einigung über einen wirksamen, streckenbasierten globalen marktbasierten Mechanismus (globaler

MBM) mit einem beträchtlichen Potenzial, die Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima zu verringern, sollte sich die Union auch dazu verpflichten, Einnahmen aus solchen Maßnahmen dem globalen Klimaschutzfonds im Rahmen des UNFCCC zuzuweisen, um den Grundsatz der gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und der jeweiligen Fähigkeiten zur Geltung zu bringen, und sich an internationalen Maßnahmen zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung mit Blick auf die Verringerung luftverkehrsbedingter Treibhausgasemissionen zu beteiligen.

Or. en

Begründung

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Änderungsantrag 3

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**

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, bis **auf der 39. ICAO-Versammlung 2016 eine**

Anwendung gelangt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisdistanz zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, die nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flughafen 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 Flughäfen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis **2020**.

Einigung auf einen ratifizierbaren globalen MBM, der für die Mehrheit der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr gilt, erfolgt, einzuschränken, hat Eurocontrol die Prozentsätze auf der Grundlage des Anteils der Großkreisdistanz zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern berechnet, die nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flughafen 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 Flughäfen basieren sollte, erschöpft sich die Relevanz dieser Prozentsätze auf den Zeitraum bis **2016**.

Or. en

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll betont werden, dass nicht irgendein MBM angenommen werden kann, sondern nur ein rechtlich bindender, mit dem die Mehrheit der Emissionen erfasst wird.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Ausnahmen tragen den Ergebnissen bilateraler und multilateraler Kontakte zu Drittländern Rechnung, die die Kommission im Namen der EU weiter pflegen wird.

Geänderter Text

(4) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Ausnahmen tragen den Ergebnissen bilateraler und multilateraler Kontakte zu Drittländern Rechnung, die die Kommission im Namen der EU weiter pflegen wird. **Diese Ausnahmen gelten nur für Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten bis 2016 und werden von der Union geschaffen, um eine Einigung über die Annahme eines ratifizierbaren globalen MBM auf der**

39. ICAO-Versammlung zu ermöglichen. Weitere Rechtssetzungsmaßnahmen sollten nur als angemessen erachtet werden, wenn 2016 eine solche Maßnahme verabschiedet wird. Zu diesem Zweck sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat im Anschluss an die ICAO-Versammlung 2016 einen umfassenden Bericht vorlegen und gegebenenfalls rasch Maßnahmen vorschlagen, die den Ergebnissen entsprechen.

Or. en

Begründung

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zur nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Im Anschluss an die Schlussfolgerungen der ICAO-Versammlung 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 5

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

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 **von** 2014 **bis 2016** gelten, damit die Luftfahrzeugbetreiber Zeit haben, um diese Ansätze bei der Planung ihrer Flugtätigkeiten zu verstehen.

Or. en

Begründung

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zur nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Im Anschluss an die Schlussfolgerungen der ICAO-Versammlung 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Unbeschadet des globalen marktbasierenden 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.

Geänderter Text

(10) Unbeschadet des globalen marktbasierenden 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 **2016** 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.

Or. en

Begründung

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zur nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Im Anschluss an die Schlussfolgerungen der

ICAO-Versammlung 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Die Umweltwirksamkeit der Einbeziehung des Luftverkehrs in das EHS hat sich aufgrund der Verkleinerung des geografischen Geltungsbereichs verringert. Daher und im Einklang mit der Politik zur Verringerung der Emissionen sollte der Versteigerungsanteil ab 2015 40 % betragen, wie dies auch in anderen Sektoren der Fall ist. Wie in anderen Sektoren auch sollte ein linearer Kürzungsfaktor angewendet werden.

Or. en

Begründung

Durch den eingeschränkten Anwendungsbereich wurde die Umweltwirkung des EHS drastisch gemindert, was mit der Anhebung des Versteigerungsanteils und der Senkung der Obergrenze teilweise ausgeglichen werden könnte.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12) Nach der ICAO-Versammlung von 2016 sollte die Kommission dem

entfällt

**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.**

Or. en

Begründung

Steht im Zusammenhang mit dem Änderungsantrag zu Erwägung 4.

Änderungsantrag 9

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

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zur nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Im Anschluss an die Schlussfolgerungen der ICAO-Versammlung 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für

das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 10

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 bis **2016**, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Or. en

Begründung

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zur nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Im Anschluss an die Schlussfolgerungen der ICAO-Versammlung 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 11

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

Geänderter Text

Für **Tätigkeiten** von 2013 bis **2016** veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum ... * die Anzahl der kostenlosen Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber

kostenlosen Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber zugeteilt haben.

zugeteilt haben.

[OP: please insert the date: four months after the entry into force of this Directive].

Or. en

Begründung

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zur nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Im Anschluss an die Schlussfolgerungen der ICAO-Versammlung 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28a – Absatz 3 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Sonderreserve gemäß Artikel 3f wird verringert, sodass sie weiterhin 3 % beträgt. Restbestände werden gelöscht.

Or. en

Begründung

Die Sonderreserve sollte auch weiterhin 3 % der im Umlauf befindlichen Zertifikate betragen, da der Anwendungsbereich der Richtlinie eingeschränkt wurde. Um möglichst den Umweltnutzen des ursprünglichen EHS zu erreichen, sollten alle Zertifikate, die nach der Zuteilung an neue Teilnehmer in der Sonderreserve verbleiben, gelöscht und nicht durch die Mitgliedstaaten versteigert werden, da dies zu höheren Emissionen führen würde.

Änderungsantrag 13

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

Vorschlag der Kommission

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

Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für den Zeitraum 2013 bis **2016** 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

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zur nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Im Anschluss an die Schlussfolgerungen der ICAO-Versammlung 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 14

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

Vorschlag der Kommission

7. Im Anschluss an die ICAO-Versammlung von 2016 erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die **Maßnahmen zur Umsetzung des auf Emissionen ab 2020 anwendbaren globalen marktbasierten Mechanismus und**

Geänderter Text

7. Im Anschluss an die ICAO-Versammlung von 2016 erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die **erreichten Ergebnisse. Sollte eine Einigung über einen ratifizierbaren globalen MBM erfolgt sein, sollte dieser Bericht**

unterbreitet geeignete Vorschläge.

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.“

gegebenenfalls Vorschläge in Bezug auf diese Entwicklungen enthalten.

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 **2016** 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.“

Or. en

Begründung

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zu nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Nach der Veröffentlichung der Schlussfolgerungen der ICAO 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 3c – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3c Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Ab dem 1. Januar 2013 für einen Zeitraum von zwei Jahren entspricht die

**Gesamtmenge der den
Flugzeugbetreibern zuzuteilenden
Zertifikate 95% der historischen
Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit
der Zahl der Jahre in diesem Zeitraum.**

**Ab dem 1. Januar 2015 werden diese
zuzuteilenden Zertifikate jedes
Kalenderjahr um einen linearen Faktor
von 1,74 % verringert. Dieser Prozentsatz
kann im Rahmen der allgemeinen
Überprüfung dieser Richtlinie geändert
werden.“**

Or. en

Begründung

Während anderen Sektoren, die dem EHS unterliegen, ihre Emissionen bis 2020 um 21 % senken müssen, beträgt die Senkung im Luftverkehrssektor lediglich 5 %. Dies entsprach bei den Verhandlungen im Jahr 2008 nicht dem Standpunkt des Europäischen Parlaments. Das Parlament fordert seit jeher, alle Sektoren gleichzubehandeln. Die Umweltwirksamkeit des EHS für den Luftverkehr hat aufgrund des eingeschränkten Anwendungsbereichs wesentlich abgenommen. Um eine bessere Umweltwirkung des EHS zu erreichen, wird jährlich der lineare Faktor 1,74 % angewendet, damit im Rahmen des EHS alle Sektoren gleichbehandelt werden.

Änderungsantrag 16

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 3d – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**Artikel 3d Absatz 2 erhält folgende
Fassung:**

**„2. Ab dem 1. Januar 2014 werden für
einen Zeitraum von zwei Jahren 15 % der
Zertifikate versteigert. Ab dem 1. Januar
2015 werden 40 % der Zertifikate
versteigert. Dieser Prozentsatz kann im
Rahmen der allgemeinen Überprüfung
dieser Richtlinie erhöht werden.“**

Begründung

Während die durchschnittliche Quote der versteigerten Zertifikate in anderen Sektoren 40 % (100 % als Regel und Benchmark für Sektoren mit einer hohen Verlagerung von CO₂-Emissionen) beträgt, beträgt sie im Luftverkehrssektor nur 15 %. Dies wird seit Langem kritisiert. Da alle Flüge im europäischen Luftraum dem EHS unterliegen, ist der Luftverkehr nicht als klassischer Sektor anzusehen, bei dem CO₂-Emissionen verlagert werden. Durch den eingeschränkten Anwendungsbereich wurde die Umweltwirkung des EHS drastisch gemindert, was mit der Anhebung des Versteigerungsanteils teilweise ausgeglichen werden könnte.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1c (neu)

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 3d – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3d Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. „Die Mitgliedstaaten verwenden Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten für Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels, insbesondere auf internationaler Ebene, zur Senkung der Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in Entwicklungsländern und zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf den Gebieten Eindämmung und Anpassung, insbesondere in den Bereichen Luftfahrt und Luftverkehr. Die Einnahmen aus Versteigerungen werden auch für einen emissionsarmen Verkehr eingesetzt. Sie werden außerdem zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien sowie zum globalen Klimaschutzfonds im Rahmen des UNFCCC und für Maßnahmen gegen die

Abholzung von Wäldern eingesetzt.

Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission regelmäßig über die Maßnahmen, die aufgrund von Unterabsatz 1 getroffen werden.“

Or. en

Begründung

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang

Richtlinie 2003/87/EG

Anhang IIc – Tabelle – Zeile 37

Vorschlag der Kommission

CHINA einschließlich HONGKONG,
MACAU *und* TAIWAN

Geänderter Text

CHINA einschließlich HONGKONG *und*
MACAU

Or. en

Begründung

Taiwan sollte als eigenständiger Bestimmungseintrag aufgenommen werden, nicht als Teil von China.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang

Richtlinie 2003/87/EG

Anhang IIc – Tabelle – Zeile 147 a (neu)

TW TAIWAN

Or. en

Begründung

Taiwan sollte als eigenständiger Bestimmungseintrag aufgenommen werden, nicht als Teil von China.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang

Richtlinie 2003/87/EG

Anhang IIc – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

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

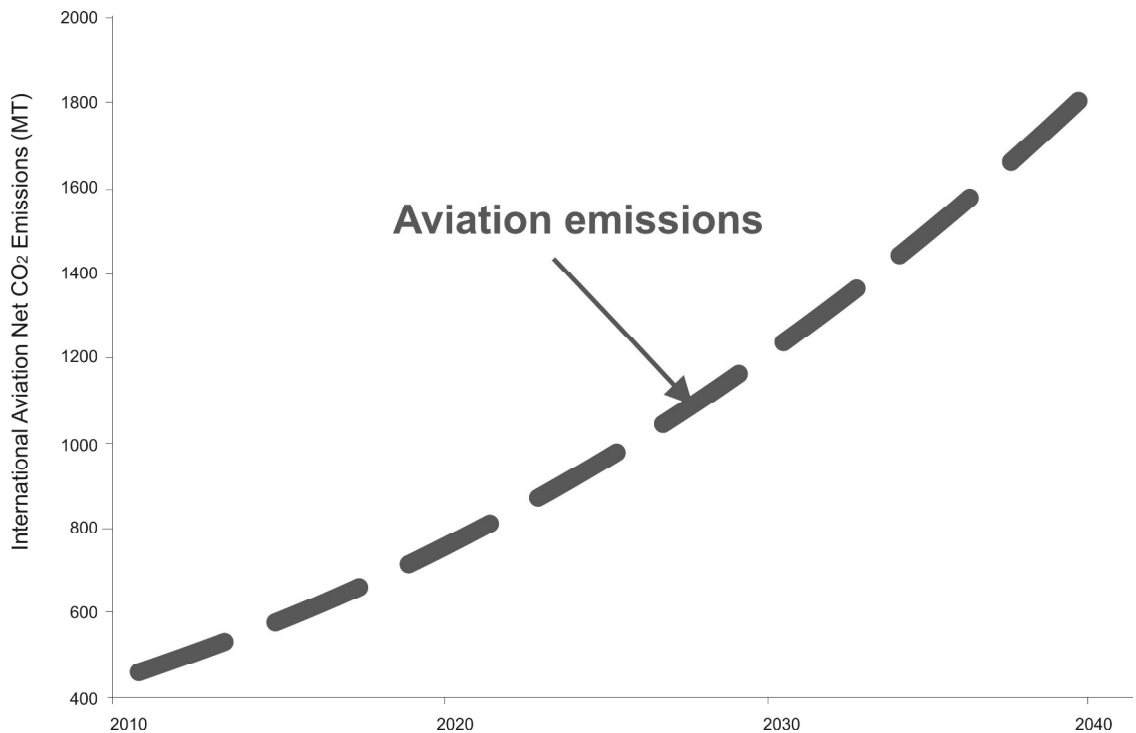
Begründung

Die derzeit geltende Ausnahme sollte nur bis 2016, d. h. bis zu nächsten ICAO-Versammlung, gelten. Nach der Veröffentlichung der Schlussfolgerungen der ICAO 2016 und unter Berücksichtigung der erreichten Ergebnisse könnte die Union prüfen, ob weitere Schritte notwendig sind, um den Ergebnissen der internationalen Verhandlungen Rechnung zu tragen, und wie diese Schritte gestaltet sein sollten. Angesichts der Tatsache, dass die derzeitige Ausnahme Ende 2016 ausläuft, werden die Gesetzgeber genug Zeit haben, um ein mögliches weiteres Mitentscheidungsverfahren abzuschließen, das sich als notwendig erweisen könnte, da die Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten für das Jahr 2017 im April 2018 fällig werden.

BEGRÜNDUNG

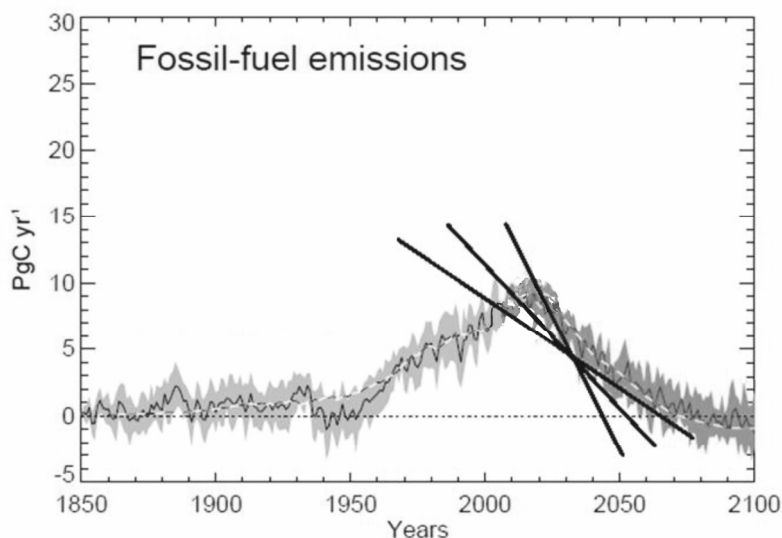
Warum müssen die Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr gesenkt werden?

Die Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr nehmen weiterhin rasch zu. Für ein Szenario, in dem keine Maßnahmen ergriffen werden, sagt die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ein Gesamtvolumen von 1900 Mt bis 2040 voraus.



Quelle: ICAO

Andere Schätzungen belaufen sich auf 3500 bis 4500 Mt bis 2050. 3,5 Gt sind 20 % des Volumens, auf das die globalen Emissionen dem Zwischenstaatlichen Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) zufolge gesenkt werden müssen.



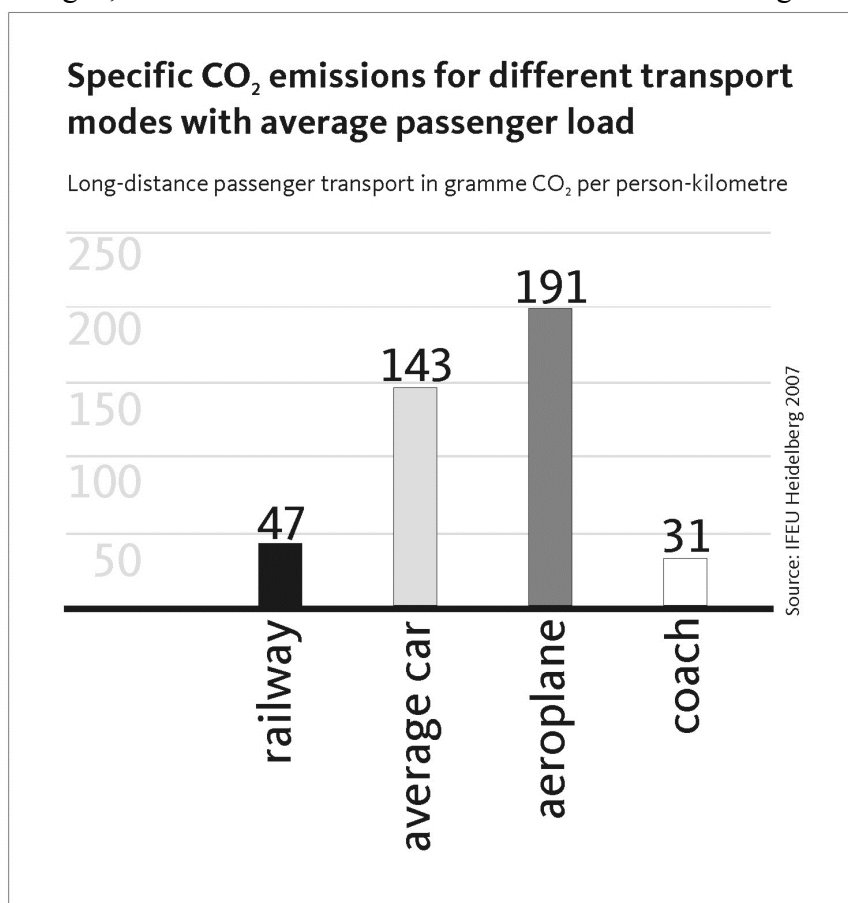
Gemäß dem fünften IPCC-Sachstandsbericht (2013) müssen die globalen Emissionen bis 2050 drastisch gesenkt werden, wenn eine 2/3-Wahrscheinlichkeit erreicht werden soll, das 2°C-Ziel im Jahr 2050 zu erreichen.

PE522.946v01-00

Quelle: IPCC

Die Aufgabe, die Emissionen von Flugzeugen zu regulieren, wurde der ICAO 1997 im Rahmen des Kyoto-Protokolls von der internationalen Gemeinschaft übertragen. Auch wenn das Kyoto-Protokoll zu kurz greift, was die Herausforderungen des Klimawandels angeht, darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Europäische Union zumindest ihrer Verpflichtung nachgekommen ist und ihre Emissionen gesenkt hat. Jedoch wurden keine bedeutenden Maßnahmen umgesetzt, um die Flugzeugemissionen zu senken.

Darüber hinaus muss sich der Luftverkehrssektor auch an den Bemühungen zur Eindämmung des Klimawandels beteiligen, damit im Hinblick auf andere Verkehrsträger für Gerechtigkeit gesorgt ist. Leider ist das Flugzeug das am wenigsten klimafreundliche Verkehrsmittel, und während andere Verkehrsträger in hohem Maße reguliert sind und vielen Steuern und Gebühren unterliegen, ist der Luftverkehr auf Ebene der EU noch nicht reguliert worden.



Rechtsvorschriften bis 2008, Kritik aus Drittländern und Rechtmäßigkeit dieser Kritik

Die Rechtsvorschriften zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das EHS wurden nach einer Debatte von über zwei Jahren, an denen alle Interessenträger beteiligt waren, vom Rat einstimmig und vom Parlament mit einer Mehrheit von über 90 % verabschiedet. Ein grundlegender Aspekt der Rechtsvorschriften war die Erfassung aller Flüge mit Ausgangs-

und Zielort in Europa. Dieser Umstand wird von Drittländern kritisiert. Jedoch kam der Gerichtshof der Europäischen Union infolge einer Rechtssache in Verbindung mit amerikanischen Fluggesellschaften zu dem Urteil, dass die Regelung dem internationalen Recht voll und ganz entspricht. Die Kosten sind sehr moderat, auch wenn die Drittländer, die oft von einer übermäßigen Belastung ihrer Wirtschaft sprechen, in diesem Punkt anderer Ansicht sind. Den neuesten Zahlen zufolge betragen die Kosten für Ryanair 0,03 EUR und für Easyjet 0,11 EUR (für andere Gesellschaften mit einer weniger effizienten Flotte liegen die Kosten möglicherweise etwas höher). Die Kosten von Steuern und Gebühren, die von den Mitgliedstaaten der EU oder Drittländern erhoben werden, sind viel höher.

Land	Rechtsvorschrift	Kosten pro Flug
Deutschland	Luftverkehrssteuer	je nach Bestimmungsort bis zu 42,18 EUR
Großbritannien	Air Passenger Duty APD	bis zu 184 GBP/6000 Meilen
USA	International Transportation Tax	16,30 USD/Fluggast
EU	EHS	0,03 EUR (Ryanair) bis zu 2 EUR/Interkontinentalflug (Schätzung der Kommission)
Indien	Abfluggebühr + 10,3 % Dienstleistungsgebühr (auf Flughafenentwicklungssteuer in Delhi)	7,40 EUR ,10 USD +19 EUR, 25 USD (nur in Delhi)
Österreich	Flugabgabegesetz	je nach Strecke bis zu 35 EUR

Ein wichtiges Argument, das die Drittstaaten hervorbrachten, war, dass die Rechtsvorschriften der Europäischen Union aufgrund der Exterritorialität rechtswidrig seien. Der Gerichtshof kam zu dem Schluss, dieses Argument sei ungültig, da nur Flüge mit Ausgangs- und Zielort in Europa erfasst werden. Jedoch müssen für längere Flüge natürlich mehr Zertifikate abgegeben werden. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um eine Besonderheit des EU-Rechts. Dieser Grundsatz findet auch bei einzelstaatliche Steuern und Gebühren Anwendung – beispielsweise sind die britischen Gebühren für einen Flug nach Mexiko um einiges höher als für einen Flug nach Kanada, obwohl die Strecke zwischen Kanada und Mexiko im Wesentlichen über dem Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten liegt, vgl. folgende Karte:



Für einen Flug nach Toronto wird eine Fluggaststeuer von 130 GBP (156 EUR) erhoben.



Für einen Flug in der Business-Klasse von London nach Mexiko-Stadt (etwa 5000 Meilen) wird eine Fluggaststeuer von 162 GBP (195 EUR) erhoben.

Das Verfahren bei der ICAO und die „Stop-the-Clock“-Regelung

Obwohl die Kritik nicht berechtigt war, reagierte die Europäische Union auf die Argumente der Drittländer. Es wurde vorgebracht, die Rechtsvorschriften der EU ständen einem internationalen Übereinkommen entgegen. Dies war zu keinem Zeitpunkt der Fall, die Kommission schlug jedoch im Rahmen einer Geste des guten Willens vor, das System für einen Zeitraum von einem Jahr auf Flüge innerhalb der EU zu begrenzen, um dazu beizutragen, auf der ICAO-Generalversammlung im September und Oktober 2013 zu einer besseren Einigung zu kommen.

Die Vorschriften lauteten wie folgt:

„Die mit diesem Beschluss vorgesehene Abweichung bezieht sich nur auf Luftverkehrsemissionen des Jahres 2012.“

(10) (...) Die Union sieht diese Abweichung vor, um auf der 38. Versammlung der ICAO eine Einigung über einen realistischen Zeitrahmen für die Ausarbeitung einer globalen MBM im Anschluss an die 38. Versammlung der ICAO und über einen Rahmen zur Förderung der umfassenden Anwendung nationaler und regionaler MBM auf den internationalen Luftverkehr zu erleichtern, solange die globale MBM noch nicht angewendet wird.

Bei der ICAO-Versammlung im September und Oktober 2013 wurde eine Resolution verabschiedet, die die Verpflichtung enthält, für den internationalen Luftverkehr einen globalen MBM zu entwickeln und dabei der Arbeit gemäß Ziffer 19 Rechnung zu tragen. Dies ist ein bedeutender Schritt, jedoch umfasst die Resolution leider auch viele Bedingungen und Vorbedingungen. Daher ist es keineswegs sicher, dass bei der ICAO-Versammlung im Jahr

2016 auch wirklich klare Vorschriften für den MBM verabschiedet werden können. Es muss berücksichtigt werden, dass die ICAO-Versammlung den Emissionshandel bereits im Jahr 2001 gebilligt hat, jedoch keine echten Fortschritte erzielt worden sind.

ICAO-Versammlung 2001:

c) Emissionshandel:
c) *billigt* die Entwicklung eines offenen Emissionshandelssystems für den internationalen Luftverkehr;

ICAO-Versammlung 2013:

18. beschließt, für den internationalen Luftverkehr einen globalen MBM zu entwickeln und dabei der Arbeit gemäß Ziffer 19 Rechnung zu tragen;

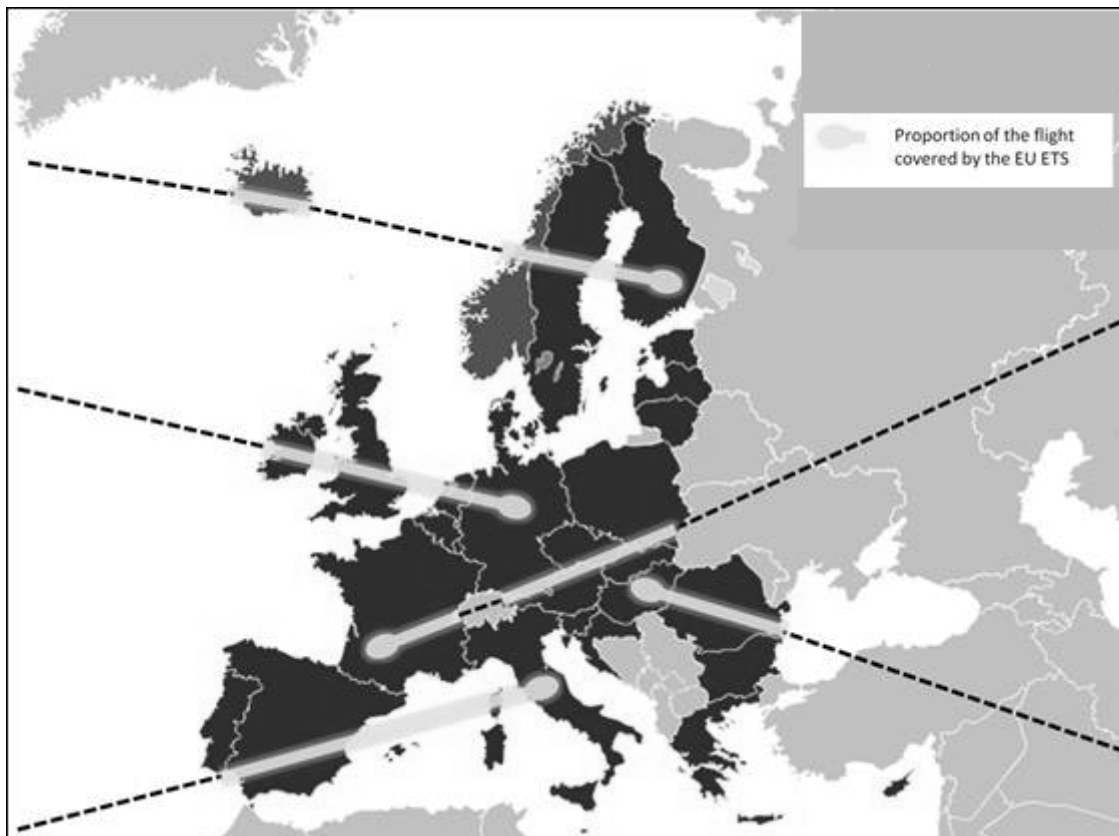
Im Vergleich mit den stark abweichenden Fortschritten im Rahmen des UNFCCC-Verfahrens muss festgestellt werden, dass sogar die COP-19-Konferenz in Warschau zu konkreteren und positiveren Ergebnissen gekommen ist als die ICAO-Versammlung. Eine äußerst wichtige Bedingung der Europäischen Union dafür, ihre Rechtsvorschriften weiteren Änderungen zu unterziehen, war die Verabschiedung eines Rahmens für nationale und regionale Systeme, beispielsweise also für das EU-System. Aber dies ist leider nicht geschehen.

Der Luftverkehrssektor, der im Wesentlichen vertreten durch die IATA vertreten wird, hatte bei dem ICAO-Verfahren leider in hohem Maße gegen die Europäische Union gearbeitet, wobei jedoch eingeräumt werden muss, dass die IATA zum globalen Fortschritt beigetragen hat. Die Verpflichtung des Sektors, die Emissionen bis 2050 um 50 % zu senken, geht weit über den ICAO-Wortlaut hinaus.

Folgen der ICAO-Versammlung für die EU

Viele Interessenträger, beispielsweise die ELFAA, die für nahezu 50 % der Flüge innerhalb der EU steht, viele NRO und viele Mitglieder des Parlaments fordern, die derzeit geltenden Rechtsvorschriften nicht zu ändern. Dies würde bedeuten, dass das EHS in seiner Gesamtheit, einschließlich Interkontinentalflügen mit Ausgangs- und Zielort in Europa in Bezug auf deren ganze Strecke, ab 1. Mai 2014 durchgesetzt würde. Andere (viele Interessenträger vertreten diesen Standpunkt hinter geschlossenen Türen) fordern eine Verlängerung der derzeitigen „Stop-the-Clock“-Regelung bis 2016 oder sogar 2020, was bedeuten würde, dass für viele Jahre nur Flüge innerhalb der EU erfasst werden, auch wenn Flüge den europäischen Luftraum durchqueren.

Der Vorschlag der Kommission mit dem Luftraum-Ansatz stellt einen Kompromiss zwischen diesen beiden Extremen dar:



Quelle: Europäische Kommission

Alle Flüge mit Ausgangs- und Zielort in Europa würden in Bezug auf den Anteil des Flugs im Europäischen Luftraum erfasst. Beispielsweise würde ein Flug von Paris über London zum Flughafen Istanbul bis zur griechischen Grenze erfasst, d. h. also zu fast 100 % (was sehr wichtig ist, da Istanbul den größten Flughafen der Welt eröffnen wird). Im Rahmen der „Stop-the-Clock“-Regelung wird er überhaupt nicht erfasst. Ein Flug zu einem Drehkreuz in den Emiraten würde im Rahmen des Luftraum-Ansatzes zu fast 50 % der Emissionen erfasst.

Vorschläge des Berichterstatters

Der Berichterstatter unterstützt den Vorschlag der Europäischen Kommission grundsätzlich. Zwar ist er nach wie vor der Ansicht, dass der Druck der Drittländer nicht gerechtfertigt ist, jedoch muss berücksichtigt werden, dass der internationale Prozess durch eine umfassende Umsetzung des Systems beeinträchtigt werden könnte. Der Luftraum-Ansatz hat gegenüber der „Stop-the-Clock“-Regelung viele Vorteile:

- 1) Umwelt- und Klimaschutz:
Der Vorschlag der Kommission umfasst im Vergleich zu der ursprünglichen Verordnung etwa 40% der Emissionen, die „Stop-the Clock“-Regelung etwa 20 %.
- 2) Folgen für die internationalen Verhandlungen:
Eine reine Verlängerung der „Stop-the Clock“-Regelung könnte als bedingungslose Kapitulation der Europäischen Union aufgefasst werden. Wenn auf internationaler Ebene Fortschritte erreicht werden, dann hauptsächlich durch den Druck, den die

Europäische Union ausübt. Viele Vorschläge, die im Rahmen der ICAO geprüft werden, würden nicht zu einer echten Senkung der Emissionen aus dem Luftverkehr führen, während jedoch ab 2020 ausschließlich CO₂-neutrales Wachstum berücksichtigt wird. Die Hauptstrategie der ICAO besteht in Gutschriften (d. h. einem CDM) und biologischen Kraftstoffen. Um der kritischen Diskussion über diese beiden Instrumente innerhalb der Europäischen Union Rechnung zu tragen, muss eine Alternative aufgezeigt werden: Im Rahmen unseres System besteht ein Zwang zur Emissionssenkung, wenn auch nur um 5 %.

- 3) **Wettbewerbssituation der Flughäfen und der Luftfahrtsektors in der EU:**
Der „Stop-the-Clock“-Vorschlag beeinträchtigt die Wettbewerbssituation der europäischen Fluggesellschaften und Flughäfen. Große Flughäfen in der Nähe der Europäischen Union, d. h. der Flughafen Istanbul, werden von einer Verlängerung der Regelung profitieren. Fluggesellschaften, die hauptsächlich innerhalb der Union verkehren, haben gegenüber Unternehmen, die Flüge innerhalb der Union quersubventionieren können, einen Wettbewerbsnachteil.
- 4) **Rechtslage:**
Auf der Grundlage des Urteils des Europäischen Gerichtshofs und des Abkommens von Chicago steht ein Luftraum-Ansatz ganz offensichtlich voll und ganz im Einklang mit dem internationalen Recht. Der ICAO-Rat hat Anfang September den Luftraum-Ansatz einstimmig befürwortet. Die Resolution der ICAO, die keinen Luftraum-Ansatz umfasst, ist in Bezug auf diese Frage nicht rechtlich bindend, da die EU und viele andere Vorbehalte geltend gemacht haben.

Vom Berichterstatter vorgeschlagene Änderungen

Der Berichterstatter schlägt vor, den Vorschlag der Kommission möglichst unverändert zu lassen, hält einige Änderungen jedoch für angemessen:

1. **Rechtslage nach 2016:**
Die Änderung der Richtlinie ist nur gerechtfertigt, weil für 2016 ein Durchbruch in Form eines rechtsverbindlichen Übereinkommens für den weltweiten Flugverkehr erwartet wird. Diese Möglichkeit besteht zwar, kann jedoch nicht garantiert werden. Daher scheint es angemessen, den Luftraum-Ansatz bis 2016 zu begrenzen und das gesamte EHS ab 2017 wieder einzuführen. Wird das internationale Übereinkommen bei der ICAO 2016 wirklich verabschiedet, sollte die Europäische Union selbstverständlich bereit sein, die Rechtsvorschriften entsprechend zu ändern.
2. **Änderungen im Hinblick auf ehrgeizigere Ziele, Umweltverträglichkeit und die Gewährleistung der Gleichbehandlung aller Sektoren:**
Die Versteigerungsquote in Bezug auf das EHS für den Luftverkehr beträgt lediglich 15 %, obwohl diese Quote für die anderen Sektoren durchschnittlich 40 % beträgt. Die Obergrenze beträgt nur 5 %, für andere Sektoren 21 %. Dies wird von jeher kritisiert, und das Europäische Parlament forderte bereits 2007/2008 während des Rechtssetzungsverfahrens, alle Sektoren gleichzubehandeln. Im Rahmen des Luftraum-Ansatzes werden die unter das EHS fallenden Emissionen im Vergleich zu dem ursprünglichen System um 40 % gesenkt. Um die Umweltschäden zu begrenzen,

ist es angemessen, die Versteigerungsquote zu erhöhen, und notwendig, die Emissionen (Obergrenze) mindestens auf das Niveau zu senken, das die anderen Sektoren schon seit Anfang 2013 erreichen müssen.

Die Umsetzung der bestehenden Unionsrechtsvorschriften ist entscheidend für den Fortschritt

Der Berichterstatter hat Kenntnis davon erlangt, dass einige Mitgliedstaaten derzeit offenbar zögern, die Rechtsvorschriften umzusetzen, obwohl das EU-EHS auf Flüge innerhalb der Union beschränkt ist. Drittländer wie China und Indien weigern sich, für Flüge innerhalb der EU, beispielsweise für Flüge von Frankfurt nach London, Zertifikate abzugeben. Der Berichterstatter vertritt die Auffassung, dass es inakzeptabel ist, mit dem Rat über das Ergebnis eines Vorschlags für Rechtsvorschriften zu verhandeln, bevor die sehr begrenzte „Stop-the-Clock-Regelung“ umfassend umgesetzt wird. Es ist inakzeptabel, dass Drittländer wie China und Indien sich weigern, den Unionsrechtsvorschriften in Bezug auf Geschäftstätigkeiten innerhalb der Union Rechnung zu tragen.

Die Verabschiedung muss bis April erfolgen

All jene, die das EU-EHS für den Luftverkehr nicht in seiner ursprünglichen Form – d. h. Erfassung aller Interkontinentalflüge vom Abflug- bis zum Zielort – beibehalten möchten, müssen sich bis April über eine geänderte Richtlinie verständigen, da andernfalls ab 1. Mai die ursprünglichen Rechtsvorschriften durchgesetzt werden müssen. Daher ist ein ehrgeiziger Zeitplan vereinbart worden – auch mit den zuständigen Personen im Verkehrsausschuss. Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass eine Einigung über eine Änderung notwendig ist und ist zu Gesprächen mit allen Interessenträgern bereit. Er empfiehlt dem Europäischen Parlament jedoch nicht, auf einen Kompromiss einzugehen, der lediglich eine Verlängerung der „Stop-the-Clock“-Regelung zum Gegenstand hat.