

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Wirtschaft und Währung

2006/0304(COD)

13.9.2007

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Wirtschaft und Währung

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und
Lebensmittelsicherheit

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

Verfasser der Stellungnahme: Alain Lipietz

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Wie in ihrer Mitteilung vom September 2005 angekündigt, hat die Kommission am 20. Dezember 2006 einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft vorgelegt.

Der rasche Anstieg der Emissionen aus dem Luftverkehr (87% seit 1990) droht die in der EU unternommenen Anstrengungen zur globalen Verringerung der Emissionen teilweise zunichte zu machen. Mit der Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten sollen die negativen externen Effekte des Sektors begrenzt oder in die Kosten einbezogen werden. Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt es daher, dass der Vorschlag für eine Richtlinie es ermöglicht, der Klimaerwärmung entgegenzuwirken und dabei zugleich den wirtschaftlichen und wettbewerbsbezogenen Erfordernissen Rechnung zu tragen.

Die neuen Vorschläge des Verfassers der Stellungnahme

1. Zunächst Beschränkung der Verpflichtungen auf Flüge, die von einem Flughafen der EU starten, um die internationale Akzeptanz des europäischen Vorhabens zu gewährleisten

Wenngleich die Umsetzung eines offenen Emissionshandelssystems für den Luftverkehr durch die Entschließung 35.5 der ICAO-Versammlung grundsätzlich befürwortet wurde, ist die Veröffentlichung des Richtlinienvorschlags bei mehreren Partnern der EU¹ auf Ablehnung gestoßen, die gegen die Einbeziehung der Flugzeuge ihrer Länder in das Gemeinschaftssystem sind.

Diese Ablehnung darf die EU nicht veranlassen, ihre Regelung zu ändern, denn der Grundsatz der geografischen Anwendung ist notwendig, um die wirtschaftliche und ökologische Effizienz des Systems sicherzustellen und gemäß den Regeln der WTO Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Europa kann und muss beim Klimaschutz ein Beispiel geben und hat stets seine Unabhängigkeit bei der Verteidigung des Wettbewerbs bekräftigt. Um jedoch jede rechtliche Anfechtung zu vermeiden, sollte unseren Partnern im Rahmen der ICAO die erforderliche Zeit gelassen werden, die Entschließung 35.5 umzusetzen.

Daher wird vorgeschlagen, den Geltungsbereich der Richtlinie zunächst auf die Flüge zu begrenzen, die von einem Flughafen der Gemeinschaft *starten*.

Dieser Kompromiss sollte nicht übermäßig lange gelten, da die vorgeschlagene endgültige Regelung sowohl den Regeln der WTO als auch der Entschließung 35.5 der ICAO entspricht. Er lässt jedoch Spielraum für Verhandlungen. Der Verfasser der Stellungnahme schlägt eine Frist von fünf Jahren vor (bis zum Beginn der „Post-Kyoto“-Periode, in der die Europäische Union und das Europäische Parlament, wie bereits beschlossen, einseitig handeln werden, um

¹ Vgl. an die Gemeinschaftsorgane und die Mitgliedstaaten gerichtetes Schreiben der Botschafter der Vereinigten Staaten, Chinas, Japans, Koreas, Kanadas und Australiens.

das Klima zu retten, falls bis dahin keine Einigung erreicht wird).

2. Verstärkung der Rolle der Versteigerung bei der Zuteilung der Emissionszertifikate

Es ist schockierend, wenn auch vertretbar (denn es geht darum, dass eine zuvor kostenlose Zuteilung in Frage gestellt wird), dass Zertifikate, die einen Marktwert besitzen, größtenteils kostenlos zugeteilt werden. Da die Zuteilung jedoch auf den früher festgestellten Emissionen beruht, stellt diese Art der Vergabe eine implizite Subventionierung der bereits bestehenden Fluggesellschaften zu Lasten neuer Unternehmen dar, wobei das Risiko besteht, dass es zum Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung kommt. Daher sollte zwingend vorgeschrieben werden, dass ein Mindestanteil der Emissionsrechte von 10% durch Versteigerung zugeteilt wird, und dieser Anteil muss zunehmen, um neuen Marktteilnehmern den Zugang zum Luftverkehrsmarkt zu ermöglichen. Außerdem wird der Anstieg der Einkünfte aus der Versteigerung eine weitere Finanzierungsquelle für Forschungsvorhaben über den Treibhauseffekt sein oder kann dazu dienen, die Kosten für schadstoffärmere Verkehrsmittel zu senken.

3. Vorschlag für eine umfassende Anwendung der neuen Regelung

Der weiter oben (Nr. 1) vorgeschlagene Kompromiss in Bezug auf Drittländer kommt einer erheblichen Verringerung der vom Luftverkehrssektor verlangten Anstrengungen gleich, der für die Hälfte seiner Interkontinentalflüge (nach Europa) für die Dauer von fünf Jahren von Zertifikaten befreit ist. Dieser diplomatische Kompromiss muss durch Maßnahmen ausgeglichen werden, die der dringenden Bekämpfung des Treibhauseffekts besser Rechnung tragen. Der Verfasser der Stellungnahme schlägt vor, das gesamte System um ein Jahr vorzuziehen und eine Verringerung der Gesamtzahl der dem Luftverkehrssektor zugeteilten Zertifikate zu planen, die den durchschnittlichen Beschränkungen entspricht, die den anderen Sektoren auferlegt werden.

Die folgenden Änderungen würden den Vorschlag effizienter gestalten:

- Umsetzung des Systems in den Jahren 2010-2011;
- Berücksichtigung der Auswirkungen der Emissionen in großer Höhe durch einen Multiplikator;
- der Plan über die der Luftfahrt zugeteilten Zertifikate würde den gleichen Reduktionsvorschriften unterliegen wie der Durchschnittswert der anderen industriellen Sektoren;
- die Bekämpfung der Klimaerwärmung darf nicht auf diese Richtlinie beschränkt werden, da beispielsweise kleine Luftfahrzeuge aus dem Zertifikatesystem ausgenommen wurden. Es müssen Studiengruppen eingesetzt werden, die andere Lösungswege, wie beispielsweise eine harmonisierte Besteuerung des für Flüge innerhalb der EU verwendeten Kerosins, untersuchen.

4. Abschaffung der Vorzugsbehandlung für offizielle Flüge

Der Kommissionsvorschlag sieht Ausnahmen vor. Während einige auf Grund des Nutzens für die Allgemeinheit (Rettungsflüge) gerechtfertigt sein mögen, ist es nicht nachvollziehbar, dass für offizielle Flüge oder Regierungsflüge Ausnahmen gelten. Politiker sind es sich schuldig, den schadstoffärmsten Verkehrsmitteln für ihre Reisen den Vorzug zu geben.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Wirtschaft und Währung ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission¹

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 ERWÄGUNG 8 A (neu)

(8a) Das derzeitige Flugverkehrsmanagementsystem in Europa weist mehrere Ineffizienzen auf, durch die sich die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs erheblich erhöhen. Insbesondere führen Abweichungen zwischen den Flugverkehrsmanagementsystemen der einzelnen Mitgliedstaaten dazu, dass die Fluggesellschaften gezwungen sind, längere Strecken als die Großkreisentfernung zu fliegen, was einen höheren Treibstoffverbrauch zur Folge hat. Die Politik des einheitlichen europäischen Luftraums wird, wenn sie in vollem Umfang umgesetzt wird, die Nutzung der Großkreisentfernungen ermöglichen und damit zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen um bis zu 12% führen. Daher sollte die Politik des einheitlichen europäischen Luftraums so bald wie möglich verwirklicht werden.

Begründung

Im Rahmen des derzeitigen europäischen Flugverkehrsmanagementsystems müssen Flugzeuge infolge des zersplitterten Luftraums Umwege fliegen oder werden angewiesen, in Höhen oder mit Geschwindigkeiten zu fliegen, bei denen ihre Motoren ihre Spitzeneffizienz nicht erreichen. Diese Ineffizienzen führen zu zusätzlichen CO₂-Emissionen. Daher sollten Anstrengungen unternommen werden, die Initiative für den einheitlichen europäischen

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Luftraum so bald wie möglich einzuführen, weil damit diese Ineffizienzen durch die Schaffung eines harmonisierten einheitlichen europäischen Flugverkehrsmanagementsystems verringert werden, das stärker auf den tatsächlichen Flugmustern basiert, und nicht die derzeitigen Regelungen benutzt, die weitgehend auf nationalen Grenzen beruhen.

Änderungsantrag 2
ERWÄGUNG 11

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

(11) **Um gleiche wettbewerbsrechtliche Bedingungen zwischen Flughäfen und zwischen Flugzeugbetreibern zu gewährleisten, sollten sowohl internationale Flüge als auch Flüge innerhalb der EU von Anfang an in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden.** Ab 2010 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem **sollte** somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. **Die Kommission sollte zu diesem Zweck umgehend internationale Verhandlungen mit dem Ziel aufnehmen, eine internationale Übereinkunft über ein globales System zu erreichen.** Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.

Begründung

Um gleiche wettbewerbsrechtliche Bedingungen zu gewährleisten, sollten internationale Flüge von Anfang an in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden, und der Zeitpunkt für die Einführung sollte auf 2010 vorverlegt werden. Um mögliche Vergeltungsaktionen oder Klagen von Seiten von Drittländern zu verhindern, sollte umgehend ein internationaler Dialog eingeleitet werden, um ein globales System zu vereinbaren.

Änderungsantrag 3
ERWÄGUNG 12 A (neu)

(12a) Ergänzend zu dieser Richtlinie sollten weitere Maßnahmen getroffen werden. Daher sollten Studiengruppen eingesetzt werden, die andere Lösungswege untersuchen.

Begründung

Die Bekämpfung der Klimaerwärmung ist eine große Herausforderung, die ein starkes Engagement von Seiten der Europäischen Union erfordert. Über diese Richtlinie hinaus müssen weitere Maßnahmen getroffen werden.

Änderungsantrag 4
ERWÄGUNG 13 a (neu)

(13a) Um den abgelegenen und dünn besiedelten Regionen Europas, die in besonderem Maße auf Luftverkehrsdienste angewiesen sind, fortlaufende Unterstützung zu gewähren, sollten bei der Zuteilung und Ausgabe der Zertifikate regionale Zubringerdienste besonders berücksichtigt werden. Für Flugdienste in abgelegene oder isolierte Regionen sollte zusätzlich zu bestehenden Maßnahmen wie den derzeit in der EU geltenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des Flugverkehrs eine gerechte Aufteilung der Zertifikate gewährleistet werden, um eine stetige regionale Wirtschaftsentwicklung zu fördern.

Begründung

Zwar werden Flugdienste in abgelegene und isolierte Regionen der Europäischen Union bereits im Rahmen bestehender Maßnahmen wie gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (geregelt durch die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates) besonders berücksichtigt, diese wesentlichen Dienste sollten jedoch auch bei der Zuteilung und Ausgabe der Zertifikate im Rahmen des Emissionshandelssystems der EU berücksichtigt werden, um sicherzustellen, dass sie weiterhin erbracht werden können.

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

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

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

Änderungsantrag 6
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 b Absatz 3 (Richtlinie 2003/87/EG)

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

3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 **überprüft die Kommission bis spätestens x* die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern in Bezug auf die historischen Luftverkehrsemissionen in transparenter Weise zuzuteilenden Zertifikate, reduziert um einen Prozentsatz, der dem allen Sektoren zum gleichen Zeitpunkt auferlegten Reduktionssatz entspricht. Mit dieser Überprüfung wird ein Mechanismus geschaffen, mit dem sichergestellt wird, dass die ökologische Effizienz des Systems gewahrt wird, damit der Flugverkehr einen Beitrag zum allgemeinen Emissionshandelssystem leistet. Die Kommission sieht aufeinanderfolgende Überprüfungen der Gesamtmenge der zugeteilten Zertifikate vor.**

**x wird festgelegt, sobald im Rahmen der Überprüfung des Emissionshandelssystems der EU die Länge der einzelnen Phasen festgelegt wurde.*

Begründung

Mit dieser Überprüfung wird ein Mechanismus geschaffen, mit dem sichergestellt wird, dass die Umwelteffizienz des Systems für einen dynamischen Sektor wie die Luftfahrt gewahrt wird. Die Überprüfung sollte spätestens in drei Jahren oder zeitgleich mit der vorgeschlagenen Überprüfung des Emissionslimits (cap) nach 2012 erfolgen.

Änderungsantrag 7
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 1(Richtlinie 2003/87/EG)

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

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

Begründung

Ein erheblicher Anteil der zu versteigernden Zertifikate wird dazu beitragen, dass sich ein fairer Preis für Kohlenstoff im Rahmen des Emissionshandelssystems entwickelt, wird erhebliche Mittel für F&E im Bereich saubere Technologien schaffen und dazu beitragen, die Auswirkungen des Klimawandels abzuschwächen und gewährleistet das Verursacherprinzip.

Änderungsantrag 8
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 c Absatz 4 (Richtlinie 2003/87/EG)

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

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden zur Deckung der **nachgewiesenen Kosten der Mitgliedstaaten für die Verwaltung** dieser Richtlinie **sowie für die Erforschung und Entwicklung neuer Technologien und Konstruktionen verwendet, die den Beitrag der Luftfahrt zu den CO₂-Emissionen und anderen Schadstoffen verringern, einschließlich Entwicklungen in den Bereichen Betrieb, Triebwerk, Motor und schadstoffarme Treibstoffe, sowie für Investitionen in Infrastruktur und Dienste zur Rationalisierung der Flugbewegungen und zur Eindämmung anderer nachteiliger Auswirkungen des Flugverkehrs wie Lärmbelastung.** Die Mitgliedsstaaten

müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.

Begründung

Es gibt viele Möglichkeiten für technologische Innovationen in der Luftfahrtindustrie, die, parallel zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU, dazu beitragen könnten, die CO₂-Emissionen des Sektors erheblich zu verringern. Die Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten weitgehend in F&E im Bereich der Konstruktion schadstoffärmerer, aber effizienterer Flugzeuge investiert werden. Einkünfte aus der Versteigerung sollten weitestgehend zur Eindämmung von CO₂-Emissionen verwendet werden, beispielsweise durch Investitionen in die Erforschung und Entwicklung von umweltfreundlichen Technologien sowie in Flugsicherung und Bodenkontrolle.

Änderungsantrag 9
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 5 (Richtlinie 2003/87/EG)

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

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

Begründung

In Anbetracht der Dringlichkeit der Situation erscheint es zweckmäßig, den vorgesehenen Zeitpunkt um 1 Jahr vorzuziehen.

Änderungsantrag 10
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 5 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

5a. Bei einer Fusion oder Übernahme zwischen mehreren Fluggesellschaften in einer Handelsperiode bleiben die ihnen zugeteilten oder von ihnen erworbenen Zertifikate dem neuen Unternehmen erhalten. Falls eine Fluggesellschaft ihre

Tätigkeit einstellt, werden die entsprechenden Zertifikate von dem betreffenden Mitgliedstaat auf den Sekundärmarkt für Zertifikate gebracht. Zu Beginn der Periode des darauffolgenden Jahres wird der Anteil dieser Zertifikate, der noch verfügbar ist, unter Berücksichtigung der allgemeinen Verringerung der bewilligten Zertifikate in vollem Umfang versteigert.

Begründung

Die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten auf der Basis historischer Emissionswerte (sog. „Grandfathering“-Prinzip) hat den Nachteil, bestehende Fluggesellschaften zu begünstigen. Die Tendenz zur Konzentration in der Luftfahrt wird jedoch den Wettbewerb verringern, wobei das Risiko des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung besteht, wenn keine neuen Fluggesellschaften hinzukommen, und diese müssen Zugang zu einem expandierenden Markt für Zertifikate, die versteigert werden, haben.

Änderungsantrag 11
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 3 d Absatz 5 b (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

5b. Die Kommission legt aufgrund der in der Handelsperiode 2010-2012 gewonnenen Erfahrungen einen Vorschlag für den Anteil der Emissionsrechte vor, den der Luftverkehrssektor auf dem Sekundärmarkt für umfassendere Systeme für Emissionszertifikate kaufen darf.

Begründung

Gemäß Ziffer 28 der Entschließung des Europäischen Parlaments (Juli 2006) darf der Luftverkehrssektor seine Anstrengungen nicht allzu sehr auf den allgemeinen Markt für Emissionsrechte und den Zugang zu den Mechanismen der gemeinsamen Umsetzung zu Lasten weniger geschützter Sektoren konzentrieren.

Änderungsantrag 12
ARTIKEL 1 NUMMER 6
Artikel 11 a Absatz 1 a Unterabsatz 2 a (neu) (Richtlinie 2003/87/EG)

Der Prozentsatz der CER und der ERU, der im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten genutzt werden darf, wird neben der

Nutzung der CER und ERU in anderen Sektoren im Rahmen der Überprüfung des Emissionshandelssystems überprüft.

Begründung

Wie bei allen anderen Sektoren muss die Nutzung von CER und ERU durch den Luftverkehrssektor im Rahmen der Regelungen nach 2012 überprüft werden.

Änderungsantrag 13
ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE B
Anhang I Absatz 2 Unterabsatz 2 (Richtlinie 2003/87/EG)

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

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

Begründung

Um gleiche wettbewerbsrechtliche Bedingungen zu gewährleisten, sollten internationale Flüge von Anfang an in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden, und der Zeitpunkt für die Einführung sollte auf 2010 vorverlegt werden.

Änderungsantrag 14
ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE C
Anhang I Tabelle (Richtlinie 2003/87/EG)

Luftverkehr

Flüge, die ***an*** einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines unter den Vertrag fallenden Mitgliedstaats ***landen***, und Flüge, die ***von einem*** solchen Flughafen ***starten***.

Luftverkehr

Flüge, die ***von*** einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines unter den Vertrag fallenden Mitgliedstaats ***starten und, ab 2013***, Flüge, die ***an einem*** solchen

Nicht unter diese Tätigkeit fallen

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

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

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

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

e) Übungsflüge, die ausschließlich zum Erwerb eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im Flugplan entsprechend vermerkt ist. Diese Flüge dürfen nicht zur Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht oder zur Abstellung oder Überführung von Luftfahrzeugen dienen;

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

g) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger

Flughafen *landen*.

Nicht unter diese Tätigkeit fallen

b) Militärflüge (in Militärflugzeugen) **im Rahmen einer internationalen Mission** sowie Zoll- und Polizeiflüge und Such- und Rettungsflüge **oder Brandbekämpfungsflüge**, soweit eine Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde vorliegt;

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

g) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger

als 5 700 kg.

als 5 700 kg.

Begründung

Die Vertreter des Staates haben eine Vorbildfunktion und dürfen in diesem Bereich daher keine Ausnahme erhalten. Rundflüge tragen ebenso zum Treibhauseffekt bei wie andere Flüge. Die Ausnahme unter Buchstabe g) für kleine Luftfahrzeuge genügt, um Flüge wie Lufttaufen, Sichtflüge, Sportflüge sowie Flüge zu touristischen oder kartografischen Zwecken von dem System auszunehmen. Für diese Flüge, die im Allgemeinen von Kleinstunternehmen oder Besitzern von Privatflugzeugen organisiert werden, ist die Methode der Kerosinbesteuerung wesentlich leichter zu handhaben.

VERFAHREN

Titel	Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)	
Federführender Ausschuss	ENVI	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ECON 1.2.2007	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Alain Lipietz 13.2.2007	
Prüfung im Ausschuss	27.6.2007	10.9.2007
Datum der Annahme	11.9.2007	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 37	-: 0
	0: 1	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Mariela Velichkova Baeva, Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Manuel António dos Santos, Christian Ehler, Jonathan Evans, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Piiia-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Christoph Konrad, Kurt Joachim Lauk, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Antolín Sánchez Presedo, Olle Schmidt, Peter Skinner, Ieke van den Burg, Sahra Wagenknecht.	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Jorgo Chatzimarkakis, Harald Ettl, Ján Hudacký, Werner Langen, Alain Lipietz, Thomas Mann, Maria Petre, Poul Nyrup Rasmussen, Charles Tannock.	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Íñigo Méndez de Vigo	