



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2013/0344(COD)

22.1.2014

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

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))

Verfasser der Stellungnahme: Mathieu Grosch

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Hintergrund

Der Anteil der Luftfahrt an den gesamten Treibhausgasemissionen beträgt aktuell etwa 3 Prozent, steigt allerdings rapide. Schätzungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zufolge haben sich die CO₂-Emissionen aus der Luftfahrt zwischen 1990 und 2006 nahezu verdoppelt. Zum Vergleich: Der Verbrauch aller fossilen Brennstoffe ist um 34 Prozent angestiegen. Die ICAO geht davon aus, dass die Emissionen bis 2020 um 63–88 % steigen werden, obwohl sich die EU verpflichtet hat, in dieser Zeit ihre Emissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um 20 % zu senken.

Die globale Erwärmung kann nur durch ein international abgestimmtes Vorgehen wirksam bekämpft werden. Weder Kohlenstoffemissionen noch der Klimawandel machen vor nationalen Grenzen halt. Deshalb sollten auf internationaler Ebene dieselben Klimaschutzziele vereinbart werden. Das ist nur mithilfe einer Einigung in der ICAO möglich.

Diese hat auf ihrer Versammlung 2013 bestätigt, dass marktgestützte Maßnahmen erforderlich wären, um nachhaltiges Wachstum in der Luftfahrt zu fördern, und dass drei Optionen für ein System marktgestützter Maßnahmen (obligatorische Verrechnung mit/ohne Einnahmenaufteilung und Emissionshandel) denkbar wären. Sie hat beschlossen, ein globales System marktgestützter Maßnahmen zu entwickeln, das der Versammlung 2016 zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll. Dieses würde ab 2020 umgesetzt werden.

Vorschlag der Kommission

Dem neuesten Vorschlag der Kommission zufolge würden Flüge in Drittländer 2013 vollständig ausgenommen und das Emissionshandelssystem so beschränkt, dass es für 2014–2020 nur den Anteil internationaler Flüge innerhalb des EWR-Luftraums (12 Seemeilen ab dem am weitesten entfernten Punkt der äußeren Küstenlinie eines EWR-Hoheitsgebiets) abdeckt.

Flüge aus und in Länder mit geringem und eher geringem Einkommen mit einem Anteil von weniger als 1 % internationaler Luftfahrt würden gemäß der Forderung der ICAO-Entschießung ausgenommen. Darüber hinaus wurden neue Ausnahmeniveaus für Betreiber von Geschäftsflugzeugen festgelegt. Das ist zu begrüßen, da dadurch ohne große Auswirkungen auf die vermiedenen Emissionen hohe Einsparungen bei den Kosten für die Einhaltung erzielt werden können.

Globales ICAO-Abkommen stellt langfristige Lösung dar

Auch wenn durch das Ausnehmen von Ländern mit geringem Einkommen auf ein wesentliches Element der ICAO-Entschießung eingegangen wird, könnte ein auf dem Luftraum basierender Ansatz dem internationalen guten Willen schaden, der benötigt wird, um 2016 ein globales Abkommen zu erzielen. Das Risiko wird dadurch erhöht, dass es keine allgemein anerkannte Definition des „europäischen Luftraums“ gibt. In der vorliegenden Stellungnahme wird daher eine Verlängerung des für 2012 angenommenen

Aussetzungsvorschlags („Stop-the-Clock“-Vorschlag) bis zur nächsten ICAO-Versammlung befürwortet.

In diesem Zeitraum sollte die Kommission die bilateralen und multilateralen Kontakte zu Drittländern intensivieren, um ein ICAO-Abkommen zu fördern und - als Übergangsmaßnahme - mehr Länder zu ermutigen, sich an das EHS anzupassen oder vergleichbare Maßnahmen zu erlassen. Das sollte durch andere Maßnahmen zur Reduzierung von Luftfahrtemissionen ergänzt werden, insbesondere durch die Einrichtung eines „einheitlichen europäischen Luftraums“, wodurch Verzögerungen und Umleitungen durch die Flugsicherung minimiert würden.

Notwendigkeit der Stabilität

Die Argumente für die Verlängerung des Aussetzungsvorschlags werden durch den häufigen Wandel, dem die Branche in den letzten Jahren ausgesetzt war, gestärkt. Die ursprünglich angekündigte Regelung für 2012 sah vor, alle Flüge von und nach Europa in das EHS aufzunehmen. Bei der tatsächlichen Regelung 2012 waren Flüge in/aus Drittländern ausgenommen. Die Kommission schlägt jetzt vor, diesen Ausschluss bis 2013 fortzusetzen und dann für den Zeitraum von 2014 bis 2020 eine dritte Regelung einzuführen.

Der Verfasser der Stellungnahme schlägt dagegen vor, die Regelung für 2012 bis mindestens 2016 beizubehalten oder sogar bis 2020, falls die nächste ICAO-Versammlung beschließt, ab diesem Zeitpunkt eine globale Maßnahme einzuführen. Sollte es nicht zu einer solchen Einigung kommen, könnte ab 2017 ein auf dem Luftraum basierender Ansatz angenommen werden.

Durch einen solchen Ansatz würden die Chancen optimiert, ein internationales Abkommen zu schließen, ohne das Recht der EU auf Regelung ihres eigenen Luftraums in Frage zu stellen; dieses Recht wird durch das Abkommen von Chicago garantiert und wurde vom Gerichtshof bestätigt. Die EU würde internationalen Partnern ihre Bereitschaft zeigen, in internationalen und bilateralen Verhandlungen konstruktiv mitzuarbeiten. Sie würde auch deutlich machen, dass sie von der ICAO erwartet, ihrer Verpflichtung nachzukommen und 2016 eine Entscheidung zu treffen, und dass weitere Verzögerungen nicht akzeptabel wären.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

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.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Europäische Union ist bestrebt, den Abschluss eines künftigen internationalen Übereinkommens über die Eindämmung der Auswirkungen von Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr zu erreichen. Bis dahin 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

(1a) Die Luftverkehrsbranche ist stark international ausgerichtet. Es sollten rasch Klimaschutzinitiativen eingeleitet werden, da weltweite Probleme wie die durch den Luftverkehr bedingten Emissionen am Wirksamsten durch ein international abgestimmtes Vorgehen gelöst werden können, das eine Verpflichtung umfasst, die gleichen Maßnahmen zu befolgen bzw. mit unterschiedlichen Maßnahmen dieselben Ziele zu verwirklichen. Ein weltweites Abkommen in der ICAO bietet die besten Aussichten, um langfristige

Änderungsantrag 3

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 Rates 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) Die Annahme des Beschlusses 377/2013/EU^{4a} hat es möglich gemacht, innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wirkliche Fortschritte im Hinblick auf den Abschluss eines globalen Übereinkommens auf der nächsten Versammlung zu erzielen. Um den Weg für ein solches Abkommen zu bereiten, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftverkehrsbranche zu erhalten und wirtschaftliche Vergeltungsmaßnahmen zu verhindern, ist es wünschenswert, die mit diesem Beschluss eingeführten Aussetzungsbestimmungen vorübergehend – mindestens bis zur nächsten Generalversammlung der ICAO 2016 – zu verlängern.

^{4a} **Beschluss 2013/377/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2013 über die vorübergehende Abweichung von der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den**

Änderungsantrag 4

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 **einzuschränken**, bis der globale marktbasierter Mechanismus zur Anwendung gelangt, **gilt die Aufnahme von Emissionen von Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und die Berechnung der Prozentsätze durch** Eurocontrol auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen im EWR und in Drittländern, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht, **nur ab 2017, wenn auf der nächsten ICAO-Versammlung 2016 kein globaler marktbasierter Mechanismus vereinbart wird**. 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 **ein globaler marktbasierter Mechanismus in Kraft tritt**.

Änderungsantrag 5

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. ***Wenn diese Verhandlungen dazu führen, dass Drittländer eine Anpassung an das europäische Emissionshandelssystem akzeptieren oder gleichwertige Maßnahmen erlassen, sollten die in dieser Richtlinie vorgesehenen Ausnahmen entsprechend angepasst werden.***

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Um auf internationaler Ebene Vertrauen in das EU-System aufzubauen, sollten die Mitgliedstaaten die Einnahmen aus der Anwendung des europäischen Emissionshandelssystems auf die Luftfahrt zur Minderung der Auswirkungen der Luftfahrtemissionen nutzen. Dies sollte die Unterstützung der Klimaschutzbemühungen von Entwicklungsländern gemäß Artikel 3d Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG umfassen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Bei den Verhandlungen von Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten sollte die EU das Thema Emissionshandel für den Luftverkehr immer miteinbeziehen.

Änderungsantrag 8

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

Änderungsantrag 9

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

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(10) Die Emissionen aus Flügen von und nach Entwicklungsländern, deren Anteil an den gesamten verkauften Tonnenkilometern der Tätigkeit der internationalen Zivilluftfahrt weniger als 1 % beträgt, **sollten** im Zeitraum **von** 2014 bis **zum Inkrafttreten eines marktbasierten Mechanismus** 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.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Flüge zwischen den in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union genannten Regionen in äußerster Randlage und dem EWR-Festland sollten ebenfalls unter den regionalen marktbasierten Ansatz fallen, bis eine weltweite marktbasierte Maßnahme in Kraft tritt. Die Prozentsätze sollten von Eurocontrol auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flughäfen auf dem EWR-

Festland und in den Regionen in äußerster Randlage, der nicht weiter als 12 Meilen von dem am weitesten entfernten Punkt des EWR-Festlands entfernt ist, berechnet werden.

Änderungsantrag 12
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer -1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 3 d – Absatz 4 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1) Nummer 1 von Artikel 3d Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG wird wie folgt geändert:

4. „Die Mitgliedstaaten nutzen die Erlöse aus der Versteigerung von Zertifikaten für Maßnahmen oder Forschung zur Bekämpfung des Klimawandels.“

Änderungsantrag 13
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28 a – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

1. **Abweichungen** von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3:

Änderungsantrag 14
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28 a – 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) **Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 betrachten die Mitgliedstaaten die dort vorgesehenen Anforderungen als erfüllt für alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr von 2013 bis 2016. Wenn die ICAO-Versammlung 2016 beschließt, einen globalen marktbasierten Mechanismus ab 2020 einzuführen, gilt diese Abweichung weiterhin für die Kalenderjahre von 2017 bis 2020;**

Begründung

Dadurch würde der Aussetzungsvorschlag verlängert und Flüge aus oder in Drittländer würden in dem Zeitraum, in dem die ICAO-Verhandlungen stattfinden, ausgenommen. Damit würde vermieden, dass Fluggesellschaften, die sich bereits auf den ursprünglichen Vorschlag 2012 und dann auf die Aussetzung vorbereiten mussten, ab 2014 mit noch einem neuen System konfrontiert sein werden.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28 a – 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) **Wenn auf der ICAO-Versammlung 2016 nicht beschlossen wird, einen globalen marktbasierten Mechanismus einzuführen, betrachten die Mitgliedstaaten abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 die dort vorgesehenen Anforderungen als erfüllt für alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in jedem Kalenderjahr ab 2017, bei denen** der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge

durchgeführt hat, **entsprechend dem Anteil der Flüge, die innerhalb des europäischen Luftraums stattfinden**, 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

Damit würde der Ansatz des europäischen Luftraums ab 2017 eingeführt, wenn die ICAO-Verhandlungen keinen Erfolg haben (siehe Änderungsantrag 7).

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28 a – Absatz 1 – Buchstabe b a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 betrachten die Mitgliedstaaten die dort vorgesehenen Anforderungen bis zum Inkrafttreten eines globalen marktbasierten Mechanismus als erfüllt für alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern zwischen den in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union genannten Regionen in äußerster Randlage und dem EWR-Festland, bei denen der Luftfahrzeugbetreiber, der diese Flüge durchgeführt hat, entsprechend dem Anteil der Flüge, die innerhalb des europäischen Luftraums stattfinden, Zertifikate für die Prozentsätze seiner geprüften Emissionen aus diesen Flügen abgegeben hat, die von Eurocontrol auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flughäfen im EWR und den Regionen in äußerster Randlage, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen Flugplatz entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht, oder gemäß Absatz 6

berechnet werden müssen;

Änderungsantrag 17
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28 a – 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) ***abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 betrachten die Mitgliedstaaten die dort vorgesehenen Anforderungen als erfüllt für*** Emissionen aus Flügen eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers in jedem Kalenderjahr bis ***zur Einführung einer internationalen marktbasierten Maßnahme***, wenn die Emissionen, für die der Luftfahrzeugbetreiber in dem Kalenderjahr verantwortlich ist, weniger als 1000 Tonnen betragen;

Änderungsantrag 18
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28 a – 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) ***abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 betrachten die Mitgliedstaaten die dort vorgesehenen Anforderungen als erfüllt für*** 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.

Änderungsantrag 19
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28 a – Absatz 1 – letzter Buchstabe

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 20
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28 a – 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 **entspricht**, der sich aus der Anwendung von **Absatz 1** Buchstaben a bis c **dieses Artikels** ergibt.

Begründung

Damit soll klargestellt werden, dass sich der Verweis auf den neuen mit dieser Richtlinie hinzugefügten Artikel 28a bezieht.

Änderungsantrag 21
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 1
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28 a – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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 **Kleimementen** 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.

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 **und für Flüge von und zu einem Flugplatz, der sich in einer der Regionen in äußerster Randlage befindet**, 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 **Kleimementen** 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. **Der Betreiber wird von dem Ergebnis der Berechnungen der zuständigen Behörde in Kenntnis gesetzt, und** die unter diesen Bedingungen berechneten Emissionen werden für die Zwecke der Artikel 11a, 12, 14 und 28a als geprüfte Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers betrachtet.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28 a – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6a. Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat regelmäßig über den Fortschritt der Verhandlungen in der ICAO und mit Drittländern.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28 a – Absatz 7 – Unterabsatz 1

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 unterbreitet geeignete Vorschläge.

Geänderter Text

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 unterbreitet geeignete Vorschläge. **Jedem Vorschlag sollten umfassende Folgenabschätzungen beigelegt sein.**

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28 a – 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

Kommt der globale Mechanismus nicht zur Anwendung, so wird in dem Bericht geprüft, in welchem Umfang Emissionen aus Flugtätigkeiten von und nach Ländern außerhalb des EWR 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.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II c – letzter Absatz

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Prozentsatz der Emissionen, der in Artikel 28a in Bezug auf Flüge genannt wird, die in einer Region in äußerster Randlage landen und abgehen, wird ebenfalls gemäß nachstehender Tabelle berechnet, in die vor ihrer Annahme die Prozentsätze eingesetzt werden, die sich sinngemäß auf der Grundlage der besten verfügbaren Daten, einschließlich Unterstützung durch Eurocontrol, aus folgender Formel ergeben.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II c – neue Zeilen

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Zeilen hinzufügen für: Guadeloupe, Französisch-Guayana, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln.

VERFAHREN

Titel	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	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 24.10.2013	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 24.10.2013	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Mathieu Grosch 4.11.2013	
Prüfung im Ausschuss	16.12.2013	20.1.2014
Datum der Annahme	21.1.2014	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 31 -: 6 0: 4	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool	