

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2008/101/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 19. November 2008

zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der 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 ⁽⁴⁾ wurde ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft eingeführt, um die Verringerung von Treibhausgasemissionen kosteneffizient und ökonomisch wirksam zu fördern.

⁽¹⁾ ABl. C 175 vom 27.7.2007, S. 47.

⁽²⁾ ABl. C 305 vom 15.12.2007, S. 15.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. November 2007 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. April 2008 (ABl. C 122 E vom 20.5.2008, S. 19) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 8. Juli 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 24. Oktober 2008.

⁽⁴⁾ ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.

(2) Das übergeordnete Ziel des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC), das durch den Beschluss 94/69/EG des Rates ⁽⁵⁾ im Namen der Gemeinschaft genehmigt wurde, besteht darin, die Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Beeinträchtigung des Klimasystems verhindert.

(3) Die Tagung des Europäischen Rates in Brüssel am 8. und 9. März 2007 hat betont, dass das strategische Ziel, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf höchstens 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, unbedingt erreicht werden muss. Die jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnisse, die im vierten Bewertungsbericht des Zwischenstaatlichen Expertengremiums für Klimaänderungen (IPCC) dargelegt sind, zeigen sogar noch deutlicher, dass die negativen Auswirkungen des Klimawandels die Ökosysteme, die Lebensmittelproduktion, das Erreichen einer nachhaltigen Entwicklung, die Verwirklichung der Millenniums-Entwicklungsziele sowie die menschliche Gesundheit und Sicherheit immer ernsthafter gefährden. Die Konzentration der Treibhausgase in der Atmosphäre muss bei etwa 450 ppmv CO₂-Äquivalent stabilisiert werden, damit das 2-°C-Ziel erreicht werden kann; dies setzt voraus, dass die weltweiten Treibhausgasemissionen ihren maximalen Wert in den nächsten 10 bis 15 Jahren erreichen und danach bis 2050 weltweit beträchtlich gesenkt werden, und zwar auf mindestens 50 % unter das Niveau von 1990.

(4) Der Europäische Rat hat betont, dass die Europäische Union entschlossen ist, Europa zu einer Volkswirtschaft mit hoher Energieeffizienz und geringen Treibhausgasemissionen umzugestalten, und er ist — bis zum Abschluss einer globalen und umfassenden Vereinbarung für die Zeit nach 2012 — die feste und unabhängige Verpflichtung eingegangen, dass die Europäische Union ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 reduzieren wird. Die Begrenzung der Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr stellt einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung dieser Verpflichtung dar.

⁽⁵⁾ ABl. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.

- (5) Der Europäische Rat hat betont, dass sich die Europäische Union für eine globale und umfassende Vereinbarung über die Verringerung der Treibhausgasemissionen für die Zeit nach 2012 einsetzt, mit der den Herausforderungen des Klimawandels in dem erforderlichen Umfang mit wirksamen, effizienten und ausgewogenen Maßnahmen begegnet werden kann. Er hat das Ziel gebilligt, die Treibhausgasemissionen der Europäischen Union bis 2020 gegenüber 1990 um 30 % zu reduzieren und auf diese Weise zu einer globalen und umfassenden Vereinbarung für die Zeit nach 2012 beizutragen, sofern sich andere Industrieländer zu vergleichbaren Emissionsreduzierungen und die wirtschaftlich weiter fortgeschrittenen Entwicklungsländer zu einem ihren Verantwortlichkeiten und jeweiligen Fähigkeiten angemessenen Beitrag verpflichten. Die Europäische Union spielt weiterhin eine Vorreiterrolle bei den Verhandlungen über eine ehrgeizige internationale Vereinbarung, mit der sich die angestrebte Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf 2 °C verwirklichen lässt, und betrachtet die Fortschritte, die auf der 13. Konferenz der Vertragsparteien des UNFCCC im Dezember 2007 auf Bali im Hinblick auf dieses Ziel erreicht wurden, als ermutigend. Die Europäische Union will sicherstellen, dass eine derartige globale Vereinbarung Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr einschließt, und die Kommission sollte in diesem Fall prüfen, welche Änderungen an dieser Richtlinie, die für Luftfahrzeugbetreiber gilt, vorzunehmen sind.
- (6) Am 14. Februar 2007 nahm das Europäische Parlament eine Entschließung zum Klimawandel ⁽¹⁾ an, in der es auf das Ziel verwies, den weltweiten mittleren Temperaturanstieg auf 2 °C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen, und die Europäische Union aufforderte, ihre führende Rolle in den Verhandlungen im Hinblick auf die Schaffung eines internationalen Rahmens für die Bekämpfung des Klimawandels in der Zeit ab 2012 aufrechtzuerhalten und ein hohes Maß an Ambition in den künftigen Beratungen mit ihren internationalen Partnern beizubehalten; es betonte die Notwendigkeit, in allen Industriestaaten die Gesamtemissionsmengen bis 2020 um 30 % gegenüber den Emissionsniveaus von 1990 zu senken, mit Blick auf eine Senkung in der Größenordnung von 60 bis 80 % bis 2050.
- (7) Gemäß dem UNFCCC müssen alle Parteien nationale und gegebenenfalls regionale Programme mit Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels ausarbeiten und durchführen.
- (8) Nach dem Kyoto-Protokoll zum UNFCCC, das mit der Entscheidung 2002/358/EG des Rates ⁽²⁾ genehmigt wurde, sind die Industrieländer verpflichtet, ihre Bemühungen um eine Begrenzung oder Reduktion der Emissionen von nicht durch das Montrealer Protokoll geregelten Treibhausgasen aus dem Luftverkehr im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) fortzusetzen.
- (9) Die Gemeinschaft ist zwar keine Vertragspartei des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt („Chicagoer Abkommen“) aus dem Jahr 1944, doch sind alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien dieses Abkommens sowie Mitglieder der ICAO. Die Mitgliedstaaten unterstützen weiterhin zusammen mit anderen Staaten die Arbeiten im Rahmen der ICAO zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf den Klimawandel, wozu auch die Entwicklung marktgestützter Instrumente gehört. Auf der sechsten Tagung des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz in der Luftfahrt im Jahr 2004 wurde einvernehmlich festgestellt, dass ein luftfahrtspezifisches Emissionshandelssystem auf der Grundlage eines neuen Rechtsinstruments und unter der Schirmherrschaft der ICAO nicht genügend Anreize bietet, um weiter in Betracht gezogen zu werden. Folglich wurde in der Entschließung A35-5 der 35. ICAO-Versammlung vom September 2004 kein neues Rechtsinstrument vorgeschlagen, sondern ein offener Emissionshandel befürwortet, mit der Möglichkeit für die Staaten, Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr in ihre Emissionshandelssysteme einzubeziehen. Im Anhang L zur Entschließung A36-22 der 36. ICAO-Versammlung vom September 2007 werden die Vertragsstaaten nachdrücklich aufgefordert, die Luftfahrzeugbetreiber anderer Vertragsstaaten nur im gegenseitigen Einvernehmen mit den betreffenden Staaten in ein Emissionshandelssystem einzubeziehen. Unter Hinweis darauf, dass im Chicagoer Abkommen ausdrücklich anerkannt wird, dass jede Vertragspartei das Recht hat, ihre eigenen Rechtsvorschriften diskriminierungsfrei auf die Luftfahrzeuge aller Staaten anzuwenden, haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und 15 weitere europäische Staaten einen Vorbehalt zu dieser Entschließung eingelegt und sich aufgrund des Chicagoer Abkommens das Recht vorbehalten, in Bezug auf alle Luftfahrzeugbetreiber aus allen Staaten, die nach oder von ihrem Hoheitsgebiet oder innerhalb desselben Luftverkehrsdienste anbieten, diskriminierungsfrei marktgestützte Maßnahmen zu erlassen und anzuwenden.
- (10) Gemäß dem Sechsten Umweltaktionsprogramm der Gemeinschaft, das mit Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ eingeführt wurde, muss die Gemeinschaft dafür sorgen, dass spezifische Maßnahmen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr festgelegt und durchgeführt werden, falls die ICAO bis zum Jahr 2002 keine entsprechenden Maßnahmen beschließt. In seinen Schlussfolgerungen von Oktober 2002, Dezember 2003 und Oktober 2004 hat der Rat die Kommission wiederholt aufgefordert, Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen des internationalen Luftverkehrs vorzuschlagen.
- (11) Auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft sollten in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft Strategien und Maßnahmen durchgeführt werden, um die notwendigen umfangreichen Reduktionen herbeizuführen. Wenn die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs weiterhin im bisherigen Tempo zunehmen, würde dies die in anderen Sektoren erzielten Reduktionen zur Bekämpfung des Klimawandels spürbar untergraben.

⁽¹⁾ ABl. C 287 E vom 29.11.2007, S. 344.

⁽²⁾ ABl. L 130 vom 15.5.2002, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

- (12) In ihrer Mitteilung mit dem Titel „Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs“ vom 27. September 2005 an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen hat die Kommission eine Strategie zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs aufgezeigt. Mit dieser Strategie, die Teil eines umfassenden Maßnahmenpakets ist, wird vorgeschlagen, den Luftverkehr in das Gemeinschaftssystem für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten einzubeziehen und als Teil der zweiten Phase des Europäischen Programms zur Bekämpfung des Klimawandels eine Arbeitsgruppe mit Vertretern verschiedener Interessengruppen für den Luftverkehrssektor einzusetzen, die über die Mittel und Wege zur Einbindung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem beraten soll. In seinen Schlussfolgerungen vom 2. Dezember 2005 hat der Rat anerkannt, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten die beste Lösung zu sein scheint, und die Kommission aufgefordert, bis Ende 2006 einen Gesetzgebungsvorschlag vorzulegen. In seiner Entschließung vom 4. Juli 2006 zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs⁽¹⁾ hat das Europäische Parlament anerkannt, dass der Emissionshandel als Teil eines umfassenden Maßnahmenpakets zur Eindämmung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs eine Rolle spielen kann, sofern die Maßnahme richtig konzipiert wird.
- (13) Ein umfassendes Maßnahmenpaket sollte auch technologische und betriebstechnische Maßnahmen umfassen. Verbesserungen beim Luftverkehrsmanagement im Rahmen der Programme „Gemeinsamer Europäischer Luftraum“ und „SESAR“ könnten dazu beitragen, die Gesamtbrennstoffeffizienz um bis zu 12 % zu steigern. Durch die Erforschung neuer Technologien, einschließlich Methoden zur Verbesserung der Brennstoffeffizienz von Luftfahrzeugen, könnten die Emissionen des Luftverkehrs weiter verringert werden.
- (14) Ziel der Änderungen der Richtlinie 2003/87/EG durch diese Richtlinie ist es, die dem Luftverkehr zurechenbaren Klimaauswirkungen durch Einbeziehung der Emissionen aus dem Luftverkehr in das Gemeinschaftssystem zu verringern.
- (15) Da die Luftfahrzeugbetreiber am ehesten einen direkten Einfluss darauf haben, welche Flugzeugmuster auf welche Weise betrieben werden, sollten sie für die Einhaltung der Verpflichtungen dieser Richtlinie verantwortlich sein; dies gilt auch für die Verpflichtung, einen Überwachungsplan zu erstellen und die Emissionen gemäß diesem Plan zu überwachen und zu melden. Ein Luftfahrzeugbetreiber kann anhand einer ICAO-Kennung oder einer anderen zur Flugidentifizierung verwendeten anerkannten Kennung identifiziert werden. Wenn die Identität des Luftfahrzeugbetreibers nicht festgestellt werden kann, sollte der Besitzer des Luftfahrzeugs als der Luftfahrzeugbetreiber angesehen werden, es sei denn, der Besitzer weist nach, dass eine andere Person der Luftfahrzeugbetreiber war.
- (16) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Umwelteffizienz zu verbessern, sollten die Emissionen aller Luftfahrzeuge, die auf Flugplätzen in der Gemeinschaft starten oder landen, ab 2012 einbezogen werden.
- (17) Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten sollten weiterhin eine Vereinbarung über globale Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus der Luftverkehrstätigkeit anstreben. Das Gemeinschaftssystem kann als Modell für die weltweite Nutzung des Emissionsrechtshandels dienen. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten sollten während der Umsetzung dieser Richtlinie weiterhin die Beziehungen zu Dritten pflegen und Drittländer dazu ermutigen, ähnliche Maßnahmen zu ergreifen. Erlässt ein Drittland Maßnahmen zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Flügen in die Gemeinschaft, die mindestens die gleichen Umweltvorteile wie diese Richtlinie erreichen, sollte die Kommission nach Konsultationen mit dem betreffenden Land die verfügbaren Möglichkeiten prüfen, um eine optimale Wechselwirkung zwischen dem Gemeinschaftssystem und den Maßnahmen des betreffenden Landes zu erreichen. Die in Drittländern entwickelten Emissionsrechtshandelssysteme schaffen allmählich eine optimale Wechselwirkung mit dem Gemeinschaftssystem in Bezug auf ihre Abdeckung des Luftverkehrs. Bilaterale Übereinkünfte über die Verbindung des Gemeinschaftssystems und anderer Emissionsrechtshandelssysteme zur Schaffung eines gemeinsamen Systems oder zur Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen zur Vermeidung doppelter Regelungen könnten einen Schritt auf dem Weg zu einem weltweiten Abkommen darstellen. In den Fällen, in denen solche bilateralen Übereinkünfte geschlossen werden, kann die Kommission Änderungen bezüglich der im Gemeinschaftssystem erfassten Luftverkehrstätigkeiten vornehmen, einschließlich der daraus resultierenden Anpassungen der Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zugeteilten Zertifikate.
- (18) Im Einklang mit dem Grundsatz besserer Rechtsetzung sollten bestimmte Flüge von der Gemeinschaftsregelung ausgenommen werden. Zur Vermeidung eines übermäßigen Verwaltungsaufwands sollten gewerbliche Luftverkehrsbetreiber, die in drei aufeinander folgenden Viermonatszeiträumen weniger als 243 Flüge je Zeitraum durchführen, von der Gemeinschaftsregelung ausgenommen werden. Dies würde Luftverkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich der Gemeinschaftsregelung eingeschränkte Luftverkehrsdienste betreiben, darunter auch Luftverkehrsunternehmen aus Entwicklungsländern, zugute kommen.
- (19) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Rußpartikeln. Laut Schätzungen des IPCC ist die Gesamtklimawirkung des Luftverkehrs derzeit

(¹) ABl. C 303 E vom 13.12.2006, S. 119.

um zwei bis vier Mal stärker als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtklimawirkung des Luftverkehrs etwa doppelt so hoch sein könnte wie der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der große Unsicherheitsfaktor hinsichtlich der Zirruswolken berücksichtigt. Gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags muss die Umweltpolitik der Gemeinschaft auf dem Grundsatz der Vorsorge beruhen. Bis wissenschaftliche Fortschritte erzielt werden, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. Stickoxidemissionen werden durch andere — von der Kommission im Jahr 2008 vorzuschlagende — Rechtsvorschriften geregelt werden. Die Forschung bezüglich der Bildung von Kondensstreifen und Zirruswolken sowie bezüglich wirksamer Eindämmungsmaßnahmen, einschließlich technischer und betriebstechnischer Maßnahmen, sollte gefördert werden.

- (20) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden, nach der sich die Gesamtzahl der Emissionszertifikate und deren Aufteilung auf die Luftfahrzeugbetreiber bestimmt. Ein Teil der Zertifikate sollte durch Versteigerung nach einem von der Kommission festzulegenden Verfahren zugeteilt werden. Es sollte eine spezielle Zertifikatsreserve eingerichtet werden, um den Marktzugang neuer Luftfahrzeugbetreiber zu gewährleisten und um Luftfahrzeugbetreiber zu unterstützen, deren Tonnenkilometer sprunghaft ansteigen. An Luftfahrzeugbetreiber, die ihre Flugtätigkeit einstellen, sollten bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate vergeben werden.
- (21) Eine vollständige Harmonisierung des Anteils der Zertifikate, die kostenfrei an alle Luftfahrzeugbetreiber vergeben werden, die sich an Gemeinschaftsregelung beteiligen, ist angebracht, damit in Anbetracht dessen, dass jeder Luftfahrzeugbetreiber von einem einzigen Mitgliedstaat in Bezug auf alle Flüge in die Europäische Union, aus der Europäischen Union und innerhalb der Europäischen Union verwaltet wird, und in Anbetracht der Bestimmungen über die Nichtdiskriminierung in bilateralen Luftverkehrsabkommen mit Drittländern gleiche Ausgangsbedingungen für die Luftfahrzeugbetreiber gewährleistet werden.
- (22) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch den Menschen verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen, und die Umweltauswirkungen von Treibhausgasemissionen aus Luftfahrzeugen können durch Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels in der Europäischen Union und in Drittländern, insbesondere in Entwicklungsländern, und zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung, insbesondere in den Bereichen Luftfahrt und Luftverkehr gemildert werden. Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip sind Entscheidungen über die einzelstaatlichen öffentlichen Ausgaben Sache der Mitgliedstaaten.

Unbeschadet dieses Standpunkts sollten Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten oder ein entsprechender Betrag, sofern übergeordnete Haushaltsgrundsätze der Mitgliedstaaten, wie Einheit und Gesamtdeckung, dies vorschreiben, verwendet werden, um Treibhausgasemissionen zu verringern, eine Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in der Europäischen Union und in Drittländern durchzuführen, Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung zu finanzieren und die Kosten für die Verwaltung der Gemeinschaftsregelung zu decken. Versteigerungseinkünfte sollten auch für einen emissionsarmen Verkehr eingesetzt werden. Versteigerungseinkünfte sollten insbesondere zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern eingesetzt werden. Die Bestimmungen dieser Richtlinie, welche die Verwendung der Einnahmen betreffen, sollten einem etwaigen Beschluss über die Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten im weiter gefassten Rahmen der allgemeinen Überprüfung der Richtlinie 2003/87/EG nicht vorgreifen.

- (23) Die Bestimmungen über die Verwendung von Versteigerungseinkünften sollten der Kommission mitgeteilt werden. Diese Mitteilungen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der gemäß Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags bestehenden Verpflichtung zur Unterrichtung der Kommission über bestimmte einzelstaatliche Maßnahmen. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren betreffend staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.
- (24) Um die Kosteneffizienz der Gemeinschaftsregelung zu verbessern, sollten Luftfahrzeugbetreiber zertifizierte Emissionsreduktionen (certified emission reduction, „CER“) und Emissionsreduktionseinheiten (emission reduction unit, „ERU“) aus Projektmaßnahmen verwenden können, um Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten bis zu einem harmonisierten Limit nachzukommen. Die Verwendung von CER und ERU sollte den in dieser Richtlinie dargelegten Akzeptanzkriterien für die Verwendung im Rahmen des Handelssystems entsprechen. Der Mittelwert der Prozentanteile, die die Mitgliedstaaten für die Nutzung von CER und ERU während des ersten Verpflichtungszeitraums nach dem Kyoto-Protokoll festgesetzt haben, beträgt ca. 15 %.
- (25) Der Europäische Rat vom 13. und 14. März 2008 in Brüssel hat in seinen Schlussfolgerungen betont, dass die Gefahr der Verlagerung von CO₂-Emissionen vor dem globalen Hintergrund wettbewerbsbestimmter Märkte im Rahmen der neuen Richtlinie über ein System für den Emissionshandel dringend analysiert und in Angriff genommen werden muss, damit im Fall eines Scheiterns der internationalen Verhandlungen geeignete Maßnahmen getroffen werden können. Ein internationales Übereinkommen ist aber nach wie vor das beste Mittel zur Bekämpfung dieses Problems.

- (26) Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Luftfahrzeugbetreiber sollte für jeden Luftfahrzeugbetreiber jeweils nur ein Mitgliedstaat zuständig sein. Die Mitgliedstaaten sollten verpflichtet werden, sicherzustellen, dass Luftfahrzeugbetreiber, denen in dem betreffenden Mitgliedstaat eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde, oder Luftfahrzeugbetreiber ohne Betriebsgenehmigung oder Luftfahrzeugbetreiber aus Drittländern, deren Emissionen in einem Basisjahr größtenteils dem betreffenden Mitgliedstaat zuzuordnen sind, die Vorschriften dieser Richtlinie erfüllen. Erfüllt ein Luftfahrzeugbetreiber die Vorschriften dieser Richtlinie nicht und konnte die Einhaltung der Vorschriften nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen des Verwaltungsmitgliedstaats gewährleistet werden, so sollten die Mitgliedstaaten solidarisch handeln. Der Verwaltungsmitgliedstaat sollte deshalb die Möglichkeit haben, die Kommission zu ersuchen, als letztes Mittel eine Betriebsuntersagung auf Gemeinschaftsebene für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber zu beschließen.
- (27) Zur Wahrung der Integrität des Verrechnungsmodells für das Gemeinschaftssystem sollten dem Luftverkehrssektor zugeteilte Zertifikate angesichts der Tatsache, dass Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr nicht unter die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen des Kyoto-Protokolls fallen, ausschließlich dazu verwendet werden, den Verpflichtungen der Luftfahrzeugbetreiber zur Abgabe von Zertifikaten im Rahmen dieser Richtlinie nachzukommen.
- (28) Um die Gleichbehandlung von Luftfahrzeugbetreibern zu gewährleisten, sollten sich die Mitgliedstaaten an harmonisierte Regeln für die Verwaltung von Luftfahrzeugbetreibern halten, für die sie verantwortlich sind, und zwar nach speziellen Leitlinien, die von der Kommission aufzustellen sind.
- (29) Zur Wahrung der Umweltwirksamkeit der Gemeinschaftsregelung sollten Einheiten, die von Luftfahrzeugbetreibern abgegeben werden, nur im Hinblick auf Treibhausgasminderungsziele angerechnet werden, bei denen diese Emissionen berücksichtigt werden.
- (30) Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) kann über Informationen verfügen, die den Mitgliedstaaten oder der Kommission helfen könnten, ihren Verpflichtungen im Rahmen dieser Richtlinie nachzukommen.
- (31) Die Bestimmungen der Gemeinschaftsregelung für die Überwachung, Meldung und Überprüfung von Emissionen sowie die Sanktionsvorschriften für Anlagenbetreiber sollten auch auf Betreiber von Luftfahrzeugen Anwendung finden.
- (32) Die Kommission sollte anhand der Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie 2003/87/EG überprüfen, wie wirksam die Richtlinie in Bezug auf Luftverkehrstätigkeiten ist, und anschließend dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht erstatten.
- (33) Bei der Überprüfung der Wirksamkeit der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf Luftverkehrstätigkeiten sollte die strukturelle Abhängigkeit von Ländern berücksichtigt werden, die über keine geeigneten und vergleichbaren alternativen Verkehrsträger verfügen und daher in hohem Maße vom Luftverkehr abhängen und in denen der Tourismus einen großen Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt leistet. Besonderes Augenmerk sollte darauf gerichtet werden, Zugangs- und Wettbewerbsprobleme für Regionen der Gemeinschaft in äußerster Randlage gemäß Artikel 299 Absatz 2 des Vertrags und Probleme bei gemeinschaftlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Richtlinie zu mildern oder ganz zu beseitigen.
- (34) Die Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 18. September 2006 in Córdoba auf dem ersten Ministertreffen des Dialogforums zu Gibraltar vereinbart wurde, tritt an die Stelle der gemeinsamen Erklärung zu dem Flughafen, die am 2. Dezember 1987 in London abgegeben wurde, und die vollständige Einhaltung der Erklärung von 2006 gilt als Einhaltung der Erklärung von 1987.
- (35) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾ erlassen werden.
- (36) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Versteigerung von Zertifikaten zu regeln, die nicht kostenfrei zugeteilt werden müssen, Einzelvorschriften für die Verwaltung der Sonderreserve für bestimmte Luftfahrzeugbetreiber und für die Verfahren bei an die Kommission gerichteten Ersuchen, eine Betriebsuntersagung für einen Luftfahrzeugbetreiber zu beschließen, festzulegen und den Geltungsbereich gemäß Anhang I zu ändern, wenn ein Drittland Maßnahmen einführt, um die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (37) Da das Ziel dieser Richtlinie auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs und der Wirkung dieser Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft in Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (38) Gemäß Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung „Bessere Rechtsetzung“⁽²⁾ sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.⁽²⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

- (39) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 2003/87/EG

Die Richtlinie 2003/87/EG wird wie folgt geändert:

1. Der folgende Titel wird vor Artikel 1 eingefügt:

„KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN“.

2. Folgender Absatz wird an Artikel 2 angefügt:

„(3) Die Anwendung dieser Richtlinie auf den Flughafen von Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) ‚Emissionen‘ die Freisetzung von Treibhausgasen in die Atmosphäre aus Quellen in einer Anlage und die Freisetzung der in Anhang I in Verbindung mit der Tätigkeitskategorie ‚Luftverkehr‘ aufgeführten Gase aus einem Flugzeug, das eine derartige Tätigkeit durchführt;“.

- b) Es werden folgende Buchstaben angefügt:

„o) ‚Luftfahrzeugbetreiber‘ die Person, die ein Flugzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, zu dem eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I durchgeführt wird, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist oder vom Flugzeugeigentümer nicht angegeben wird, den Eigentümer des Flugzeugs;

p) ‚gewerblicher Luftverkehrsbetreiber‘ den Betreiber, der gegen Entgelt Linien- oder Bedarfsflugverkehrsleistungen für die Öffentlichkeit erbringt, bei denen er Fluggäste, Fracht oder Post befördert;

q) ‚Verwaltungsmitgliedstaat‘ den Mitgliedstaat, der für die Verwaltung des Gemeinschaftssystems in Bezug auf einen Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 18a zuständig ist;

r) ‚zugeordnete Luftverkehrsemissionen‘ Emissionen aus Flugzeugen, die im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten im Sinne des Anhangs I eingesetzt werden und die von einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats starten oder aus einem Drittland kommend auf einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats landen;

s) ‚historische Luftverkehrsemissionen‘ den durchschnittlichen Mittelwert der jährlichen Emissionen von Luftfahrzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I durchführen, in den Kalenderjahren 2004, 2005 und 2006.“

4. Nach Artikel 3 wird folgendes Kapitel eingefügt:

„KAPITEL II

LUFTVERKEHR

Artikel 3a

Anwendungsbereich

Die Bestimmungen in diesem Kapitel gelten für die Zuteilung und Vergabe von Zertifikaten im Zusammenhang mit den in Anhang I aufgelisteten Luftverkehrstätigkeiten.

Artikel 3b

Luftverkehrstätigkeiten

Bis zum 2. August 2009 legt die Kommission nach dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren Leitlinien für die genaue Auslegung der in Anhang I aufgeführten Luftverkehrstätigkeiten fest.

Artikel 3c

Gesamtmenge der Zertifikate für den Luftverkehr

(1) Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 97 % der historischen Luftverkehrsemissionen.

(2) Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, und, wenn keine Änderungen nach der Überprüfung gemäß Artikel 30 Absatz 4 erfolgen, für jede folgende Handelsperiode entspricht die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 95 % der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl der Jahre in der Handelsperiode.

Dieser Prozentsatz kann im Rahmen der allgemeinen Überprüfung dieser Richtlinie geändert werden.

(3) Die Kommission überprüft die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate gemäß Artikel 30 Absatz 4.

(4) Bis zum 2. August 2009 entscheidet die Kommission anhand der besten verfügbaren Daten, einschließlich Schätzungen auf der Grundlage von Angaben über das tatsächliche Verkehrsaufkommen, über die historischen Luftverkehrsemissionen. Diese Entscheidung wird in dem in Artikel 23 Absatz 1 genannten Ausschuss erörtert.

Artikel 3d

Methode der Zuteilung von Zertifikaten für den Luftverkehr durch Versteigerung

(1) In der Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 1 werden 15 % der Zertifikate versteigert.

(2) Ab 1. Januar 2013 werden 15 % der Zertifikate versteigert. Dieser Prozentsatz kann im Rahmen der allgemeinen Überprüfung dieser Richtlinie erhöht werden.

(3) Die Versteigerung von Zertifikaten, die nicht gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels oder gemäß Artikel 3f Nummer 8 kostenfrei zugeteilt werden müssen, durch die Mitgliedstaaten wird in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate entspricht dem Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 gemeldet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3c gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet.

Die genannte Verordnung, die dazu dient, nicht wesentliche Elemente dieser Richtlinie durch Ergänzung zu ändern, wird nach dem in Artikel 23 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(4) Es ist Sache der Mitgliedstaaten, über die Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten zu entscheiden. Diese Einkünfte sollten verwendet werden, um den Klimawandel in der EU und in Drittländern zu bekämpfen, unter anderem zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in der Europäischen Union und in Drittländern, insbesondere in Entwicklungsländern, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung, insbesondere in den Bereichen Raumfahrt und Luftverkehr, zur Verringerung der Emissionen durch einen emissionsarmen Verkehr und zur Deckung der Kosten für die Verwaltung der Gemeinschaftsregelung. Versteigerungseinkünfte sollten auch zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien und für Maßnahmen gegen die Abholzung von Wäldern eingesetzt werden.

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

(5) Die der Kommission gemäß dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Unterrichtungspflicht des Artikels 88 Absatz 3 des Vertrags.

Artikel 3e

Zuteilung und Vergabe von Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber

(1) Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3c kann jeder Luftfahrzeugbetreiber Zertifikate beantragen, die kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann bei der zuständigen Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats gestellt werden, indem die geprüften Tonnenkilometerangaben für die von diesem Luftfahrzeugbetreiber ausgeführten Luftverkehrstätigkeiten nach Anhang I für das Überprüfungsjahr übermittelt wer-

den. Überprüfungsjahr im Sinne dieses Artikels ist das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode endet, auf die sich der Antrag gemäß den Anhängen IV und V bezieht; für den in Artikel 3c Absatz 1 genannten Zeitraum ist es das Jahr 2010. Jeder Antrag muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, für den in Artikel 3c Absatz 1 genannten Zeitraum, jedoch bis 31. März 2011 vorliegen.

(2) Mindestens 18 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, für den in Artikel 3c Absatz 1 genannten Zeitraum, jedoch bis 30. Juni 2011 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Anträge, die gemäß Absatz 1 eingegangen sind.

(3) Mindestens 15 Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 2, für den in Artikel 3c Absatz 1 genannten Zeitraum, jedoch bis 30. September 2011 berechnet die Kommission und erlässt eine Entscheidung über:

- a) die Gesamtmenge der Zertifikate, die für diese Handelsperiode gemäß Artikel 3c zuzuteilen sind;
- b) die Zahl der Zertifikate, die für diese Handelsperiode gemäß Artikel 3d zu versteigern sind;
- c) die Zahl der Zertifikate in der Sonderreserve für Luftfahrzeugbetreiber in dieser Handelsperiode gemäß Artikel 3f Absatz 1;
- d) die Zahl der Zertifikate, die in dieser Handelsperiode kostenfrei zuzuteilen sind, und zwar durch Abzug der Zahl der Zertifikate nach den Buchstaben b und c von der nach Buchstabe a festgelegten Gesamtmenge der Zertifikate; und
- e) den Richtwert für die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten an Flugzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurden.

Der unter Buchstabe e genannte Richtwert, ausgedrückt in Zertifikaten pro Tonnenkilometer, wird berechnet durch Division der Zahl der Zertifikate gemäß Buchstabe d durch die Summe der Tonnenkilometer, die in den der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelten Anträgen angegeben sind.

(4) Innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem die Kommission eine Entscheidung nach Absatz 3 trifft, berechnet und veröffentlicht jeder Verwaltungsmitgliedstaat Folgendes:

a) die Zertifikate, die jedem Luftfahrzeugbetreiber, dessen Antrag der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurde, für die betreffende Handelsperiode insgesamt zugeteilt werden, berechnet durch Multiplikation der im Antrag angegebenen Tonnenkilometer mit dem in Absatz 3 Buchstabe e genannten Richtwert;

b) die jedem Luftfahrzeugbetreiber für jedes Jahr zugeteilten Zertifikate, bestimmt durch Division der gemäß Buchstabe a für die Handelsperiode berechneten insgesamt zugeteilten Zertifikate durch die Zahl der Jahre in der Handelsperiode, in denen dieser Luftfahrzeugbetreiber eine Luftverkehrstätigkeit nach Anhang I ausführt.

(5) Bis zum 28. Februar 2012 und bis zum 28. Februar jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Luftfahrzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr nach dem vorliegenden Artikel oder nach Artikel 3f zugeteilt wurden.

Artikel 3f

Sonderreserve für bestimmte Luftfahrzeugbetreiber

(1) In jedem Zeitraum nach Artikel 3c Absatz 2 werden 3 % der Gesamtmenge der zuzuteilenden Zertifikate in eine besondere Reserve für Luftfahrzeugbetreiber eingestellt,

a) die eine Luftverkehrstätigkeit nach Anhang I nach dem Überprüfungsjahr aufnehmen, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 für eine Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, oder

b) deren Tonnenkilometer zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 für eine Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode um durchschnittlich mehr als 18 % jährlich ansteigen

und deren Tätigkeit nach Buchstabe a oder zusätzliche Tätigkeit nach Buchstabe b weder ganz noch teilweise eine Fortführung einer Luftverkehrstätigkeit ist, die zuvor von einem anderen Luftfahrzeugbetreiber ausgeführt wurde.

(2) Ein Luftfahrzeugbetreiber, der die Kriterien nach Absatz 1 erfüllt, kann bei der zuständigen Behörde seines Verwaltungsmitgliedstaats eine kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten aus der Sonderreserve beantragen. Ein Antrag muss bis zum 30. Juni des dritten Jahres der Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2, auf die sich der Antrag bezieht, vorliegen.

Bei einer Zuteilung an einen Luftfahrzeugbetreiber gemäß Absatz 1 Buchstabe b dürfen nicht mehr als 1 000 000 Zertifikate vergeben werden.

(3) Ein Antrag nach Absatz 2 muss folgende Angaben enthalten:

a) überprüfte Tonnenkilometerangaben nach den Anhängen IV und V für die Luftverkehrstätigkeiten nach Anhang I, die der Luftfahrzeugbetreiber im zweiten Kalenderjahr der Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2, auf die sich der Antrag bezieht, ausgeführt hat;

b) den Nachweis, dass die Kriterien nach Absatz 1 erfüllt sind; und

c) im Falle von Luftfahrzeugbetreibern nach Absatz 1 Buchstabe b:

i) die Angabe des prozentualen Anstiegs der Luftverkehrstätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers in Tonnenkilometern zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 zu einer Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode;

ii) die absolute Zunahme der Luftverkehrstätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers in Tonnenkilometern zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 zu einer Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode; und

iii) die absolute Zunahme der Luftverkehrstätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers in Tonnenkilometern, die über den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Prozentsatz hinausgeht, zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 zu einer Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode.

(4) Spätestens sechs Monate nach Ablauf der Frist für einen Antrag nach Absatz 2 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Anträge, die nach Absatz 2 eingegangen sind.

(5) Spätestens 12 Monate nach Ablauf der Frist für einen Antrag nach Absatz 2 entscheidet die Kommission über den Richtwert, der für die Zuteilung von kostenfreien Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission nach Absatz 4 übermittelt wurden, angewandt wird.

Vorbehaltlich Absatz 6 wird der Richtwert errechnet, indem die Anzahl der Zertifikate in der Sonderreserve geteilt wird durch die Summe

a) der Tonnenkilometerangaben von Luftfahrzeugbetreibern nach Absatz 1 Buchstabe a, die in den der Kommission übermittelten Anträgen nach Absatz 3 Buchstabe a und Absatz 4 enthalten sind, und

b) der absoluten Zunahme in Tonnenkilometern, die bei Luftfahrzeugbetreibern nach Absatz 1 Buchstabe b über den in Absatz 1 Buchstabe b angegebenen Prozentsatz hinausgeht und die in den der Kommission übermittelten Anträgen nach Absatz 3 Buchstabe c Ziffer iii und Absatz 4 angegeben ist.

(6) Der in Absatz 5 genannte Richtwert darf nicht zu einer jährlichen Zuteilung pro Tonnenkilometer führen, die höher ist als die jährliche Zuteilung pro Tonnenkilometer an Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 3e Absatz 4.

(7) Innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem die Kommission eine Entscheidung gemäß Absatz 5 erlässt, berechnet und veröffentlicht jeder Verwaltungsmitgliedstaat Folgendes:

a) die Zuteilung von Zertifikaten aus der Sonderreserve an jeden Luftfahrzeugbetreiber, dessen Antrag nach Absatz 4 der Kommission übermittelt wurde. Diese Zuteilung wird errechnet, indem der in Absatz 5 genannte Richtwert multipliziert wird mit

i) im Falle eines Luftfahrzeugbetreibers nach Absatz 1 Buchstabe a den Tonnenkilometerangaben, die in dem der Kommission übermittelten Antrag nach Absatz 3 Buchstabe a und Absatz 4 enthalten sind;

ii) im Falle eines Luftfahrzeugbetreibers nach Absatz 1 Buchstabe b der absoluten Zunahme in Tonnenkilometern, die über den in Absatz 1 Buchstabe b angegebenen Prozentsatz hinausgeht und die in dem der Kommission übermittelten Antrag nach Absatz 3 Buchstabe c Ziffer iii und Absatz 4 angegeben ist; und

b) die Zuteilung von Zertifikaten an jeden Luftfahrzeugbetreiber für jedes Jahr, die errechnet wird, indem die Zuteilung der Zertifikate an einen Luftfahrzeugbetreiber nach Buchstabe a durch die Zahl der vollen Kalenderjahre geteilt wird, die in der Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2, auf die sich die Zuteilung bezieht, noch verbleiben.

(8) Zertifikate in der Sonderreserve, die nicht zugeteilt wurden, werden von den Mitgliedstaaten versteigert.

(9) Für die Verwaltung der Sonderreserve nach diesem Artikel, einschließlich der Bewertung, ob die Kriterien nach Absatz 1 erfüllt sind, kann die Kommission Einzelvorschriften festlegen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 23 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 3g

Überwachungs- und Berichterstattungspläne

Die Verwaltungsmitgliedstaaten gewährleisten, dass jeder Luftfahrzeugbetreiber der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats einen Überwachungsplan übermittelt, in dem Maßnahmen zur Überwachung und Berichterstattung hinsichtlich der Emissionen und der Tonnenkilometerangaben für die Zwecke eines Antrags nach Artikel 3e enthalten sind, und dass diese Pläne von der zuständigen Behörde gemäß den Leitlinien nach Artikel 14 gebilligt werden.“

5. Der folgende Titel und Artikel wird eingefügt:

„KAPITEL III

ORTSFESTE ANLAGEN

Artikel 3h

Geltungsbereich

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen und die Zuteilung und Vergabe von Zertifikaten im Zusammenhang mit den in Anhang I aufgelisteten Tätigkeiten, ausgenommen Luftverkehrstätigkeiten.“

6. Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) eine Verpflichtung zur Abgabe von nicht gemäß Kapitel II vergebenen Zertifikaten in Höhe der nach Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen der Anlage in jedem Kalenderjahr binnen vier Monaten nach Jahresende.“

7. Nach Artikel 11 wird folgender Titel eingefügt:

„KAPITEL IV

BESTIMMUNGEN FÜR DIE LUFTFAHRT UND ORTSFESTE ANLAGEN“.

8. In Artikel 11a wird folgender Absatz eingefügt:

„(1a) In der in Artikel 3c Absatz 1 genannten Handelsperiode können die Luftfahrzeugbetreiber CER und ERU im Umfang von bis zu 15 % der Zahl der Zertifikate, die sie gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgeben müssen, verwenden.

Für nachfolgende Handelsperioden wird der Prozentsatz von CER und ERU, der im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten genutzt werden darf, als Bestandteil der allgemeinen Überprüfung dieser Richtlinie und unter Berücksichtigung der Entwicklung der internationalen Klimaschutzregelung überprüft.

Die Kommission veröffentlicht diesen Prozentanteil mindestens sechs Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3c.“

9. In Artikel 11b Absatz 2 wird das Wort „Anlagen“ durch das Wort „Tätigkeiten“ ersetzt.

10. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Verpflichtungen“ die Worte „eines Luftfahrzeugbetreibers aus Absatz 2a oder“ eingefügt.

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Die Verwaltungsmitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Luftfahrzeugbetreiber bis zum 30. April jeden Jahres eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die den — gemäß Artikel 15 überprüften — Gesamtemissionen des vorangegangenen Kalenderjahres aus Luftverkehrstätigkeiten im Sinne von Anhang I, die der Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt hat, entspricht. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die gemäß diesem Absatz abgegebenen Zertifikate anschließend gelöscht werden.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Betreiber für jede Anlage bis zum 30. April jeden Jahres eine Anzahl von nicht gemäß Kapitel II vergebenen Zertifikaten abgibt, die den nach Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen der Anlage im vorhergehenden Kalenderjahr entspricht, und dass diese Zertifikate anschließend gelöscht werden.“

11. In Artikel 13 Absatz 3 werden die Worte „Artikel 12 Absatz 3“ durch die Worte „Artikel 12 Absatz 2a oder Absatz 3“ ersetzt.

12. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1

i) werden nach den Worten „spezifizierten Treibhausgasen“ die Worte „und betreffend Tonnenkilometerdaten für die Zwecke eines Antrags gemäß Artikel 3e oder 3f“ eingefügt;

ii) werden die Worte „bis zum 30. September 2003“ gestrichen.

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Betreiber oder Luftfahrzeugbetreiber der zuständigen Behörde über die Emissionen, die in jedem Kalenderjahr aus der Anlage oder ab 1. Januar 2010 aus dem von ihm betriebenen Luftfahrzeug ausgestoßen werden, nach Ende dieses Jahres im Einklang mit den Leitlinien Bericht erstattet.“

13. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Prüfung

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die von den Betreibern und Luftfahrzeugbetreibern gemäß Artikel 14 Absatz 3 vorgelegten Berichte anhand der Kriterien des Anhangs V und etwaiger Durchführungsvorschriften, die die Kommission gemäß diesem Artikel erlassen hat, geprüft werden und die zuständige Behörde hiervon unterrichtet wird.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein Betreiber oder Luftfahrzeugbetreiber, dessen Bericht bis zum 31. März jeden Jahres in Bezug auf die Emissionen des Vorjahres nicht gemäß den Kriterien des Anhangs V und etwaiger Durchführungsvorschriften, die die Kommission gemäß diesem Artikel erlassen hat, als zufrieden stellend bewertet wurde, keine weiteren Zertifikate übertragen kann, bis ein Bericht dieses Betreibers oder Luftfahrzeugbetreibers als zufrieden stellend bewertet wurde.

Die Kommission kann nach dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren Durchführungsvorschriften für die Überprüfung der von Luftfahrzeugbetreibern gemäß Artikel 14 Absatz 3 vorgelegten Berichte und der gemäß den Artikeln 3e und 3f eingereichten Anträge, einschließlich der von den Prüfern anzuwendenden Prüfverfahren, erlassen.“

14. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Worte „spätestens am 31. Dezember 2003“ gestrichen.

b) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung

„(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Namen der Betreiber und Luftfahrzeugbetreiber, die gegen die Verpflichtungen gemäß dieser Richtlinie zur Abgabe einer ausreichenden Anzahl von Zertifikaten verstoßen, veröffentlicht werden.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Betreibern oder Luftfahrzeugbetreibern, die nicht bis zum 30. April jeden Jahres eine ausreichende Anzahl von Zertifikaten zur Abdeckung ihrer Emissionen im Vorjahr abgeben, eine Sanktion wegen Emissionsüberschreitung auferlegt wird. Die Sanktion wegen Emissionsüberschreitung beträgt für jede ausgestoßene Tonne Kohlendioxidäquivalent, für die der Betreiber oder Luftfahrzeugbetreiber keine Zertifikate abgegeben hat, 100 EUR. Die Zahlung der Sanktion entbindet den Betreiber nicht von der Verpflichtung, Zertifikate in Höhe dieser Emissionsüberschreitung abzugeben, wenn er die Zertifikate für das folgende Kalenderjahr abgibt.“

c) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(5) Erfüllt ein Luftfahrzeugbetreiber die Vorschriften dieser Richtlinie nicht und konnte die Einhaltung der Vorschriften nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden, so kann der betreffende Verwaltungsmitgliedstaat die Kommission ersuchen, eine Betriebsuntersagung für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber zu beschließen.

(6) Ein Ersuchen des Verwaltungsmitgliedstaats nach Absatz 5 beinhaltet

a) einen Nachweis, dass der Luftfahrzeugbetreiber seinen Verpflichtungen im Rahmen dieser Richtlinie nicht nachgekommen ist,

b) Angaben zu den Durchsetzungsmaßnahmen, die dieser Mitgliedstaat getroffen hat,

c) eine Begründung für die Verhängung einer Betriebsuntersagung auf Gemeinschaftsebene und

d) eine Empfehlung für den Geltungsbereich einer Betriebsuntersagung auf Gemeinschaftsebene und Auflagen, die zu erfüllen sind.

(7) Werden Ersuchen nach Absatz 5 an die Kommission gerichtet, so unterrichtet die Kommission die anderen Mitgliedstaaten über deren Vertreter im Ausschuss nach Artikel 23 Absatz 1 gemäß der Geschäftsordnung des Ausschusses.

(8) Vor einer Entscheidung über ein Ersuchen nach Absatz 5 erfolgen, sofern angezeigt und durchführbar,

Konsultationen mit den Behörden, die für die Aufsicht über den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber zuständig sind. Die Konsultationen erfolgen möglichst gemeinsam durch die Kommission und die Mitgliedstaaten.

(9) Prüft die Kommission, ob sie eine Entscheidung über ein Ersuchen nach Absatz 5 erlassen soll, so teilt sie dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber die wesentlichen Fakten und Erwägungen mit, die die Grundlage hierfür bilden. Dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber wird Gelegenheit gegeben, der Kommission innerhalb von 10 Arbeitstagen ab dem Datum der Mitteilung schriftlich Bemerkungen zu übermitteln.

(10) Auf Ersuchen eines Mitgliedstaats kann die Kommission nach dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren eine Entscheidung über die Verhängung einer Betriebsuntersagung für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber treffen.

(11) Jeder Mitgliedstaat vollstreckt in seinem Hoheitsgebiet die gemäß Absatz 10 erlassenen Entscheidungen. Er informiert die Kommission über alle zur Durchführung der Entscheidung getroffenen Maßnahmen.

(12) Gegebenenfalls werden Einzelvorschriften für die Verfahren nach diesem Artikel festgelegt. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 23 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

15. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 18a

Verwaltungsmitgliedstaat

(1) Verwaltungsmitgliedstaat eines Luftfahrzeugbetreibers ist

a) im Falle eines Luftfahrzeugbetreibers mit einer von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (*) erteilten gültigen Betriebsgenehmigung der Mitgliedstaat, der die Betriebsgenehmigung für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber erteilt hat, und

b) in allen anderen Fällen der Mitgliedstaat mit dem höchsten Schätzwert für zugeordnete Luftverkehrsemissionen in Bezug auf Flüge, die der Luftfahrzeugbetreiber im Basisjahr durchführt.

(2) Werden dem Verwaltungsmitgliedstaat eines unter Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels fallenden Luftfahrzeugbetreibers in den ersten beiden Jahren einer Handelsperiode nach Artikel 3c keine der zugeordneten Luftverkehrsemissionen aus Flügen, die von diesem Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt wurden, zugeordnet, so wird dieser Luftfahrzeugbetreiber für die nächste Handelsperiode einem anderen Verwaltungsmitgliedstaat übertragen. Neuer Verwaltungsmitgliedstaat ist der Mitgliedstaat mit dem höchsten Schätzwert für zugeordnete Luftverkehrsemissionen in Bezug auf Flüge, die der betreffende Luftfahrzeugbetreiber während der ersten beiden Jahre der vorhergehenden Handelsperiode durchgeführt hat.

(3) Auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationen trifft die Kommission folgende Maßnahmen:

a) Sie veröffentlicht bis zum 1. Februar 2009 eine Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I nachgegangen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats gemäß Absatz 1; und

b) sie ergänzt die Liste bis zum 1. Februar jedes folgenden Jahres um Luftfahrzeugbetreiber, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I später aufgenommen haben.

(4) Die Kommission kann nach dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren Leitlinien in Bezug auf die Verwaltung von Luftfahrzeugbetreibern durch die Verwaltungsmitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie entwickeln.

(5) Für die Zwecke des Absatzes 1 gilt als ‚Basisjahr‘ in Bezug auf Luftfahrzeugbetreiber, die ihre Tätigkeit in der Gemeinschaft nach dem 1. Januar 2006 aufgenommen haben, das erste Kalenderjahr der Tätigkeit und in allen anderen Fällen das am 1. Januar 2006 beginnende Kalenderjahr.

Artikel 18b

Unterstützung durch Eurocontrol

Um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 3b Absatz 4 und Artikel 18a nachzukommen, kann die Kommission Unterstützung durch Eurocontrol oder eine andere einschlägige Organisation beantragen und zu diesem Zweck mit diesen Organisationen entsprechende Vereinbarungen treffen.

(*) ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.“

16. Artikel 19 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Der letzte Satz erhält folgende Fassung:

„Diese Verordnung enthält auch Bestimmungen zur Nutzung und Identifizierung von CER und ERU im Rahmen des Gemeinschaftssystems sowie zur Überwachung des Umfangs dieser Nutzung und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem.“

b) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Mit der Verordnung über ein standardisiertes und sicheres Registrierungssystem wird sichergestellt, dass die von Luftfahrzeugbetreibern abgegebenen Zertifikate, CER und ERU nur insoweit auf die Tilgungskonten der Mitgliedstaaten für den ersten Verpflichtungszeitraum nach dem Kyoto-Protokoll übertragen werden, als diese Zertifikate, CER und ERU den Emissionen im Rahmen der nationalen Gesamtwerte der nationalen Inventare der Mitgliedstaaten für diesen Zeitraum entsprechen.“

17. Artikel 23 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.“

18. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 25a

Drittlandvorschriften zur Reduzierung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs

(1) Erlässt ein Drittland Maßnahmen zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Flügen, die in seinem Hoheitsgebiet beginnen und in der Gemeinschaft enden, so prüft die Kommission nach Konsultationen mit dem Drittland und mit den Mitgliedstaaten im Ausschuss nach Artikel 23 Absatz 1 die verfügbaren Möglichkeiten, um eine optimale Wechselwirkung zwischen dem Gemeinschaftssystem und den Maßnahmen des Drittlandes zu erreichen.

Falls erforderlich, kann die Kommission Änderungen erlassen, um Flüge aus dem betreffenden Drittland von den Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I auszuschließen oder um sonstige aufgrund eines Abkommens nach Unterabsatz 4 erforderliche Änderungen in Bezug auf die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I vorzunehmen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 23 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Die Kommission kann dem Europäischen Parlament und dem Rat sonstige Änderungen an dieser Richtlinie vorschlagen.

Die Kommission kann dem Rat gegebenenfalls auch Empfehlungen nach Artikel 300 Absatz 1 des Vertrags unterbreiten, um Verhandlungen im Hinblick auf den Abschluss eines Abkommens mit dem betreffenden Drittland aufzunehmen.

(2) Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten streben weiterhin eine Vereinbarung über globale Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus der Luftverkehrstätigkeit an. Liegt eine solche Vereinbarung vor, so prüft die Kommission, ob diese Richtlinie, soweit sie auf Luftfahrzeugbetreiber Anwendung findet, geändert werden muss.“

19. Artikel 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) der Treuhänder ist abweichend von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e und Artikel 12 Absatz 3 verantwortlich für die Abgabe von nicht nach Kapitel II vergebenen Zertifikaten, die den Gesamtemissionen der Anlagen im Fonds entsprechen;“.

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Abweichend von Artikel 16 Absätze 2, 3 und 4 werden die Sanktionen für Verstöße gegen die Verpflichtungen zur Abgabe einer ausreichenden Anzahl von nicht nach Kapitel II vergebenen Zertifikaten, um die Gesamtemissionen aus den Anlagen im Fonds abzudecken, gegen den Treuhänder verhängt.“

20. In Artikel 30 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Auf der Grundlage der Überwachungstätigkeit und der Erfahrungen mit der Anwendung dieser Richtlinie überprüft die Kommission bis zum 1. Dezember 2014, wie wirksam die Richtlinie in Bezug auf Luftverkehrstätigkeiten nach Anhang I ist; gegebenenfalls kann sie dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß Artikel 251 des Vertrags geeignete Vorschläge unterbreiten. Die Kommission geht hierbei insbesondere auf folgende Aspekte ein:

- a) Folgen und Auswirkungen dieser Richtlinie für das allgemeine Funktionieren des Gemeinschaftssystems;
- b) Funktionieren des Marktes für Emissionszertifikate für den Luftverkehr, insbesondere im Hinblick auf etwaige Marktstörungen;
- c) Umweltwirksamkeit des Gemeinschaftssystems und das Ausmaß, in dem die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate nach Artikel 3c entsprechend den Gesamtzielen der Europäischen Union für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen verringert werden sollte;

- d) Auswirkungen des Systems auf den Luftverkehr, einschließlich Aspekte der Wettbewerbsfähigkeit, unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen der im Bereich des Luftverkehrs außerhalb der Europäischen Union umgesetzten politischen Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels;
- e) weitere Bereithaltung der besonderen Reserve für Luftfahrzeugbetreiber unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Angleichung der Wachstumsraten in der Industrie;
- f) Auswirkungen des Gemeinschaftssystems auf die strukturelle Abhängigkeit der insularen, der eingeschlossenen, der abgelegensten und der am Rande gelegenen Gebiete der Gemeinschaft vom Luftverkehr;
- g) Zweckmäßigkeit der Einbeziehung eines Überleitungssystems zur Erleichterung des Handels mit Zertifikaten zwischen den Luftfahrzeugbetreibern und den Betreibern von Anlagen, wobei gewährleistet wird, dass keine Transaktion zu einem Nettotransfer von Zertifikaten von Luftfahrzeugbetreibern auf Anlagen führt;
- h) Auswirkungen der in Anhang I spezifizierten, als höchstzulässige Startmasse ausgedrückten Ausschlussschwellen und Anzahl der von einem Luftfahrzeugbetreiber durchgeführten Flüge;
- i) Auswirkungen der Freistellung bestimmter Flüge im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (*) vom Gemeinschaftssystem;
- j) Entwicklungen bei der Effizienz im Luftverkehr, einschließlich des Potenzials für zukünftige Entwicklungen, und insbesondere die Fortschritte bei der Erfüllung des Ziels des Rates für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa (ACARE), Technologien zu entwickeln und zu demonstrieren, mit denen der Kraftstoffverbrauch bis 2020 um 50 % gesenkt werden kann, wobei zu entscheiden ist, ob weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Effizienz erforderlich sind; und
- k) Entwicklungen im Bereich der wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Auswirkungen von durch den Luftverkehr verursachten Kondensstreifen und Zirruswolken auf den Klimawandel im Hinblick auf Vorschläge für wirksame Eindämmungsmaßnahmen.

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht.

(*) ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8.“

21. Nach Artikel 30 wird folgender Titel eingefügt:

„KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN“.

22. Die Anhänge I, IV und V werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 2. Februar 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die

Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 19. November 2008.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

J.-P. JOUYET

ANHANG

Die Anhänge I, IV und V der Richtlinie 2003/87/EG werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„KATEGORIEN VON TÄTIGKEITEN, DIE IN DEN GELTUNGSBEREICH DIESER RICHTLINIE FALLEN“.

b) Unter Nummer 2 wird folgender Absatz vor der Tabelle eingefügt:

„Ab 1. Januar 2012 werden alle Flüge einbezogen, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, die sich in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats befinden, auf das der Vertrag Anwendung findet.“

c) Die folgende Tätigkeitskategorie wird hinzugefügt:

<p>„Luftverkehr</p> <p>Flüge, die von einem Flugplatz abgehen oder auf einem Flugplatz enden, der sich in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats befindet, auf das der Vertrag Anwendung findet.</p> <p>Nicht unter diese Tätigkeit fallen:</p> <p>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 eines Nichtmitgliedstaats durchgeführt werden, soweit dies durch einen entsprechenden Statusindikator im Flugplan vermerkt ist;</p> <p>b) Militärflüge in Militärflugzeugen sowie Zoll- und Polizeiflüge;</p> <p>c) Flüge im Zusammenhang mit Such- und Rettungseinsätzen, Löschflüge, Flüge im humanitären Einsatz sowie Ambulanzflüge in medizinischen Notfällen, soweit eine Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde vorliegt;</p> <p>d) Flüge, die ausschließlich nach Sichtflugregeln im Sinne des Anhangs 2 des Chicagoer Abkommens durchgeführt werden;</p> <p>e) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Ausgangsflugplatz zurückkehrt;</p> <p>f) 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 Positionierung oder Überführung von Luftfahrzeugen dienen;</p> <p>g) Flüge, die ausschließlich der wissenschaftlichen Forschung oder der Kontrolle, Erprobung oder Zulassung von Luftfahrzeugen oder Ausrüstung, unabhängig davon, ob es sich um Bord- oder Bodenausrüstung handelt, dienen;</p> <p>h) Flüge von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 5 700 kg;</p> <p>i) Flüge im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 auf Routen innerhalb von Gebieten in äußerster Randlage im Sinne von Artikel 299 Absatz 2 des Vertrags oder auf Routen mit einer angebotenen Kapazität von höchstens 30 000 Sitzplätzen pro Jahr; und</p> <p>j) Flüge, die abgesehen von diesem Buchstaben unter diese Tätigkeit fallen würden und von einem gewerblichen Luftverkehrsbetreiber entweder</p> <ul style="list-style-type: none"> — in weniger als 243 Flügen in drei aufeinander folgenden Viermonatszeiträumen oder — mit einer jährlichen Gesamtemission von weniger als 10 000 Tonnen durchgeführt werden. <p>Flüge, die ausschließlich zur Beförderung in Ausübung ihres Amtes von regierenden Monarchen und ihren unmittelbaren Familienangehörigen, sowie von Staatschefs, Regierungschefs und zur Regierung gehörenden Ministern eines Mitgliedstaats durchgeführt werden, können von den Vorschriften unter diesem Buchstaben nicht ausgenommen werden.“</p>	<p>Kohlendioxid</p>
---	---------------------

2. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Nach dem Titel des Anhangs wird folgender Titel eingefügt:

„TEIL A — Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen aus ortsfesten Anlagen“.

b) Folgender Teil B wird angefügt:

„TEIL B — Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten

Überwachung der Kohlendioxidemissionen

Die Überwachung der Emissionen erfolgt durch Berechnung. Die Berechnung der Emissionen erfolgt nach folgender Formel:

Treibstoffverbrauch × Emissionsfaktor

Zum Treibstoffverbrauch zählen auch Treibstoffe, die vom Hilfsmotor verbraucht werden. Der tatsächliche Treibstoffverbrauch jedes Flugs wird so weit wie möglich herangezogen und nach folgender Formel berechnet:

Treibstoffmenge in den Luftfahrzeugstanks nach abgeschlossener Betankung für den betreffenden Flug – Treibstoffmenge in den Luftfahrzeugstanks nach abgeschlossener Betankung für den Folgeflug + Treibstoffbetankung für diesen Folgeflug.

Liegen keine Daten über den tatsächlichen Treibstoffverbrauch vor, so wird der Treibstoffverbrauch auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationen nach einem standardisierten Mehrstufenkonzept geschätzt.

Es werden Standardemissionsfaktoren aus den IPCC-Leitlinien von 2006 oder späteren Aktualisierungen dieser Leitlinien zugrunde gelegt, es sei denn, tätigkeitspezifische Emissionsfaktoren, die von unabhängigen akkreditierten Laboratorien nach anerkannten Analysemethoden identifiziert wurden, erweisen sich als genauer. Der Emissionsfaktor für Biomasse ist null.

Für jeden Flug und jeden Treibstoff wird eine gesonderte Berechnung vorgenommen.

Berichterstattung über die Emissionen

Jeder Luftfahrzeugbetreiber nimmt in seinen Bericht gemäß Artikel 14 Absatz 3 folgende Informationen auf:

A. Angaben zum Luftfahrzeugbetreiber, einschließlich

- Name des Luftfahrzeugbetreibers;
- zuständiger Verwaltungsmitgliedstaat;
- Anschrift, einschließlich Postleitzahl und Land und, falls abweichend, Kontaktadresse im Verwaltungsmitgliedstaat;
- Luftfahrzeugzulassungsnummern und die im Berichtszeitraum für die Luftverkehrstätigkeiten des Betreibers gemäß Anhang I verwendeten Luftfahrzeugtypen;
- Nummer und Ausstellungsbehörde des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und der Betriebsgenehmigung, auf deren Grundlage die Luftverkehrstätigkeiten des Betreibers gemäß Anhang I durchgeführt wurden;
- Anschrift, Telefonnummer, Faxnummer und E-Mail-Anschrift eines Ansprechpartners;
- Name des Luftfahrzeugeigentümers.

B. Für jeden Treibstofftyp, für den Emissionen berechnet werden:

- Treibstoffverbrauch;
- Emissionsfaktor;

- Gesamtwert der aggregierten Emissionen aus allen Flügen, die während des Berichtszeitraums im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten des Betreibers gemäß Anhang I durchgeführt wurden;
- aggregierte Emissionen aus
 - allen Flügen, die während des Berichtszeitraums im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten des Betreibers gemäß Anhang I durchgeführt wurden und die von einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats abgingen und an einem Flugplatz im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats endeten;
 - allen anderen Flügen, die während des Berichtszeitraums im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten des Betreibers gemäß Anhang I durchgeführt wurden;
- aggregierte Emissionen aus allen Flügen, die während des Berichtszeitraums im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten des Betreibers gemäß Anhang I durchgeführt wurden und die
 - aus jedem Mitgliedstaat abgingen und
 - in jedem Mitgliedstaat aus einem Drittland ankamen;
- Unsicherheitsfaktor.

Überwachung von Tonnenkilometerdaten für die Zwecke der Artikel 3e und 3f

Zur Beantragung der Zuteilung von Zertifikaten gemäß Artikel 3e Absatz 1 oder Artikel 3f Absatz 2 wird der Umfang der Luftverkehrstätigkeit in Tonnenkilometern nach folgender Formel berechnet:

Tonnenkilometer = Flugstrecke × Nutzlast,

wobei

„Flugstrecke“ die Großkreisentfernung zwischen Abflug- und Ankunftsflugplatz zuzüglich eines zusätzlichen unveränderlichen Faktors von 95 km bezeichnet, und

„Nutzlast“ die Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post und Fluggäste bezeichnet.

Für die Berechnung der Nutzlast gilt Folgendes:

- Die Zahl der Fluggäste entspricht der Zahl der an Bord befindlichen Personen mit Ausnahme des Bordpersonals;
- ein Luftfahrzeugbetreiber kann entweder die in seinen Unterlagen über die Massen- und Schwerpunktberechnung eingetragene tatsächliche Masse oder die Standardmasse für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck oder auf jeden Fluggast und sein aufgegebenes Gepäck einen Standardwert von 100 kg anwenden.

Berichterstattung betreffend Tonnenkilometerdaten für die Zwecke der Artikel 3e und 3f

Jeder Luftfahrzeugbetreiber nimmt in seinen Antrag gemäß Artikel 3e Absatz 1 oder Artikel 3f Absatz 2 folgende Informationen auf:

A. Angaben zum Luftfahrzeugbetreiber, einschließlich

- Name des Luftfahrzeugbetreibers;
- zuständiger Verwaltungsmitgliedstaat;
- Anschrift, einschließlich Postleitzahl und Land und, falls abweichend, Kontaktadresse im Verwaltungsmitgliedstaat;
- Luftfahrzeugzulassungsnummern und die im Antragsjahr für die Luftverkehrstätigkeiten des Betreibers gemäß Anhang I verwendeten Luftfahrzeugtypen;

- Nummer und Ausstellungsbehörde des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und der Betriebsgenehmigung, auf deren Grundlage die Luftverkehrstätigkeiten des Betreibers gemäß Anhang I durchgeführt wurden;
- Anschrift, Telefonnummer, Faxnummer und E-Mail-Anschrift eines Ansprechpartners;
- Name des Luftfahrzeugeigentümers.

B. Tonnenkilometerdaten:

- Zahl der Flüge je Flugplatzpaar;
- Zahl der Fluggastkilometer je Flugplatzpaar;
- Zahl der Tonnenkilometer je Flugplatzpaar;
- für die Berechnung der Masse von Fluggästen und aufgegebenem Gepäck verwendete Methode;
- Gesamtzahl der Tonnenkilometer für alle Flüge, die in dem Berichtsjahr durchgeführt wurden und unter die Luftverkehrstätigkeiten des Luftfahrzeugbetreibers gemäß Anhang I fallen.“

3. Anhang V wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Titel des Anhangs wird folgender Titel eingefügt:

„TEIL A — Prüfung von Emissionen aus ortsfesten Anlagen“.

- b) Folgender Teil B wird angefügt:

„TEIL B — Prüfung von Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten

13. Die in diesem Anhang festgelegten allgemeinen Grundsätze und Methoden finden auf die Prüfung von Berichten über Emissionen aus Flügen im Rahmen einer Luftverkehrstätigkeit gemäß Anhang I Anwendung.

Zu diesem Zwecke gilt Folgendes:

- a) Der Begriff ‚Betreiber‘ nach Nummer 3 ist im Sinne eines Luftfahrzeugbetreibers zu verstehen, und die Bezugnahme auf die Anlage nach Buchstabe c dieser Nummer gilt als eine Bezugnahme auf das Luftfahrzeug, das zur Durchführung der unter den Bericht fallenden Luftverkehrstätigkeiten eingesetzt wurde;
- b) unter Nummer 5 gilt die Bezugnahme auf die Anlage als Bezugnahme auf den Luftfahrzeugbetreiber;
- c) unter Nummer 6 gilt die Bezugnahme auf Tätigkeiten, die in der Anlage durchgeführt werden, als Bezugnahme auf unter den Bericht fallende Luftverkehrstätigkeiten des Luftfahrzeugbetreibers;
- d) unter Nummer 7 gilt die Bezugnahme auf den Standort der Anlage als Bezugnahme auf die Standorte, die der Luftfahrzeugbetreiber zur Durchführung der unter den Bericht fallenden Luftverkehrstätigkeiten nutzt;
- e) unter den Nummern 8 und 9 gelten die Bezugnahmen auf Quellen von Emissionen als Bezugnahme auf das Luftfahrzeug, für das der Luftfahrzeugbetreiber verantwortlich ist; und
- f) unter den Nummern 10 und 12 gelten die Bezugnahmen auf den Betreiber als Bezugnahmen auf den Luftfahrzeugbetreiber.

Zusätzliche Bestimmungen für die Prüfung von Berichten über Emissionen des Luftverkehrs

14. Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass

- a) alle Flüge berücksichtigt werden, die unter eine der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I fallen. Die Prüfstelle verwendet hierzu Flugplandaten und sonstige Daten über den Flugbetrieb des Luftfahrzeugbetreibers, einschließlich Daten von Eurocontrol, die der Luftfahrzeugbetreiber angefordert hat;
- b) insgesamt Übereinstimmung besteht zwischen den Daten über den Gesamttreibstoffverbrauch und den Daten über den Treibstoffkauf oder die anderweitige Treibstoffversorgung des für die Luftverkehrstätigkeit eingesetzten Luftfahrzeugs.

Zusätzliche Bestimmungen für die Prüfung von Tonnenkilometerdaten, die für die Zwecke der Artikel 3e und 3f übermittelt wurden

15. Die in diesem Anhang festgelegten allgemeinen Grundsätze und Methoden für die Prüfung von Emissionsberichten gemäß Artikel 14 Absatz 3 finden gegebenenfalls auch analog auf die Prüfung von Tonnenkilometerdaten Anwendung.
 16. Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass im Antrag des Luftfahrzeugbetreibers gemäß Artikel 3e Absatz 1 und Artikel 3f Absatz 2 nur Flüge berücksichtigt werden, die tatsächlich durchgeführt wurden und die unter eine der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I fallen, für die der Luftfahrzeugbetreiber verantwortlich ist. Die Prüfstelle verwendet hierzu Daten über den Flugbetrieb des Luftfahrzeugbetreibers, einschließlich Daten von Eurocontrol, die der Luftfahrzeugbetreiber angefordert hat. Die Prüfstelle stellt ferner sicher, dass die vom Luftfahrzeugbetreiber mitgeteilte Nutzlast den Nutzlastdaten entspricht, die der Luftfahrzeugbetreiber zu Zwecken der Sicherheit angibt.“
-