



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 18. Oktober 2013
(OR. en)**

15051/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0344 (COD)**

**ENV 939
AVIATION 185
MI 897
IND 285
ENER 474
CODEC 2312**

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	16. Oktober 2013
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2013) 722 final
Betr.:	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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2013) 722 final.

Anl.: COM(2013) 722 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Der Luftverkehr zählt zu den am schnellsten wachsenden Quellen von Treibhausgasemissionen. Der Luftverkehrssektor hat nur in begrenztem Maße technisches Potenzial für Emissionsreduktionen, doch kann er durch marktbasierende Maßnahmen zur Emissionsminderung beitragen, indem die Fluggesellschaften zum Ausgleich ihres starken Emissionswachstums Emissionsreduktionen in anderen Sektoren finanzieren.

Die Eignung marktbasierter Maßnahmen für den internationalen Luftverkehr ist seit langem anerkannt. Die Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) von 2001 befürwortete die Anwendung eines offenen Emissionshandelssystems für den internationalen Luftverkehr. Nachdem die ICAO 2004 regionalen marktbasierenden Maßnahmen zugestimmt hatte, übernahm die EU die Vorreiterrolle, indem sie den Luftverkehr in ihr Emissionshandelssystem (EU-EHS) einbezog. Obwohl mit dem EU-EHS kostengünstig positive Umweltwirkungen erzielt werden, stieß seine Durchführung international auf erheblichen Widerstand. So wurde beispielsweise argumentiert, die Regulierung der Emissionen von nicht in der EU niedergelassenen Fluggesellschaften verletze die Souveränität von Drittstaaten. Der Europäische Gerichtshof hat jedoch entsprechende Klagen von Nicht-EU-Fluggesellschaften abgewiesen und die Rechtmäßigkeit des EU-EHS bestätigt¹.

Gleichzeitig gab die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-EHS entscheidende Impulse für die Verhandlungen in der ICAO. Das starke Engagement der EU für Klimaschutz hat wesentlich dazu beigetragen, dass in der ICAO eine Dynamik zugunsten globaler Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr freigesetzt wurde. Das EU-EHS wird stets nur einen Teil der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr erfassen, so dass feststeht, dass diese Emissionen weltweit insgesamt weiter stark zunehmen und die Zielvorgaben für Emissionsreduktionen unverbindlich bleiben werden, wenn nicht auf globaler Ebene marktbasierende Maßnahmen (MBM) getroffen werden.

Die 38. ICAO-Versammlung von 2013 hat nun beschlossen, einen globalen marktbasierten Mechanismus (GMBM) auszuarbeiten, der auf der nächsten ICAO-Versammlung im Jahr 2016 fertiggestellt und bis 2020 umgesetzt werden soll. Keine Fortschritte wurden in Bezug auf einen „Rahmen“ für nationale/regionale marktbasierende Maßnahmen bis 2020 erzielt, da insbesondere die Versammlung in ihrer Entschließung dieselben Formulierungen wiederholte wie die Versammlungen von 2007 und 2010 und die europäischen Staaten ihren Standpunkt zu den Entschlüssen der Versammlungen von 2007 und 2010 in Bezug auf das sogenannte „gegenseitige Einvernehmen“ bekräftigten. Als Reaktion auf den Fortschritt bei einem globalen marktbasierten Mechanismus und um weitere Dynamik zu fördern, hält die Kommission es für angezeigt, als bereits im Beschluss Nr. 377/2013/EU vorgesehene weitere Maßnahme vorzuschlagen, den Anteil der Emissionen, auf die das EU-Emissionshandelssystem bis 2020 angewendet würde, zu verringern.

¹ Siehe Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache C-366/10 vom 21. Dezember 2011.

2. ERGEBNISSE VON KONSULTATIONEN MIT INTERESSIERTEN PARTEIEN UND FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Die Konsultationen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-EHS begannen im September 2005 mit der Mitteilung „Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs“ (KOM(2005) 459) und mündeten im Dezember 2006 in den Vorschlag von Rechtsvorschriften. Inzwischen wurden Drittländer förmlich, z. B. im Rahmen der Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses EU-USA, und im Rahmen bilateraler und multilateraler Tagungen zum Luftverkehr und zum Emissionshandel konsultiert. Vor kurzem fand zwölf Wochen lang (21. Juni - 13. September 2013) online eine Konsultation der Öffentlichkeit statt. Der Konsultation der Öffentlichkeit lagen die „Allgemeinen Grundsätze und Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien durch die Kommission“ zugrunde; dabei wurden alle Beteiligten, einschließlich öffentliche Behörden von Drittländern, gebeten, ihren Standpunkt zum Erfassungsbereich von regionalen und globalen marktbasierter Maßnahmen darzulegen. Die Kommission wird weiterhin konstruktive bilaterale und multilaterale Kontakte mit Drittländern unterhalten.

Die öffentliche Konsultation bestätigte, dass Behörden, NRO und die Fluggesellschaften marktbasierter Maßnahmen voll unterstützen. Alle Befragten befürworteten marktbasierter Maßnahmen für den Luftverkehrssektor, wobei ein Verband globalen marktbasierter Maßnahmen gegenüber regionalen marktbasierter Maßnahmen den Vorzug gab. Bei regionalen Maßnahmen sind für die Fluggesellschaften ein geringer Verwaltungsaufwand und die politische Akzeptanz sowie die Umweltwirksamkeit und die Nichtdiskriminierung von Flugstrecken und Luftfahrzeugbetreibern wichtig. Öffentliche Behörden und NRO legen besonderen Wert auf die Erfassung signifikanter Emissionen, auf geringen Verwaltungsaufwand und auf politische Akzeptanz.

Die Folgenabschätzung macht deutlich, dass das EU-EHS bis 2020 mit geringen Verwaltungskosten an die antizipierte ICAO-Entscheidung über marktbasierter Maßnahmen angepasst werden kann. Der Hauptvorteil, der sich aus der Einschränkung des Anwendungsbereichs des EU-EHS bis 2020 ergibt, besteht in einem wesentlich höheren Umweltnutzen, weil ab 2020 ein globaler marktbasierter Mechanismus zur Anwendung gelangen wird, der die „Klimaschutzlücke“ schließt, den Umfang der erfassten Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr gegenüber dem EU-EHS verdoppelt und diese Emissionen bis 2050 um die Hälfte reduziert.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

In Einklang mit dem Ergebnis der 38. ICAO-Versammlung vom September 2013 soll es einen einheitlichen globalen marktbasierter Mechanismus (GMBM) geben, der ab 2020 auf die Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr angewendet wird. Als Reaktion auf diesen Fortschritt und um die weitere Dynamik bei der erfolgreichen Schaffung eines globalen marktbasierter Mechanismus zu fördern, sollten die durch das EU-EHS erfassten Luftverkehrstätigkeiten geändert werden.

Dieser Vorschlag für eine Richtlinie knüpft an den Beschluss Nr. 377/2013/EU an, der erlassen wurde, um im Rahmen der ICAO Fortschritte bei weltweiten Maßnahmen zu fördern. Wie beim Beschluss Nr. 377/2013/EU ist es auch bei diesem Vorschlag wichtig, dass das Europäische Parlament und der Rat ihm rasch zustimmen, damit die Richtlinie in Kraft

getreten ist, wenn die nächsten Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten am 30. April 2014 fällig werden. Mangels einer darüber hinaus vereinbarten Überarbeitung kehrt das EU-EHS zum Stand vor dem Beschluss Nr. 377/2013/EU zurück. Aus diesem Vorschlag würden sich für das überarbeitete EU-EHS folgende wesentliche Merkmale ergeben:

- Die Flüge zwischen Flugplätzen innerhalb des EWR würden weiterhin in vollem Umfang erfasst, wie dies im Rahmen der ursprünglichen Richtlinie und des Beschlusses Nr. 377/2013/EU der Fall war.
- Flüge von und nach Drittländern, die keine Industrieländer sind und weniger als 1 % der globalen Luftverkehrsemissionen verursachen, würden ausgenommen. Damit würden die Flugstrecken nach rund 80 Ländern auf nichtdiskriminierender Grundlage ausgeschlossen.
- Ab 2014 werden bei Flügen von und nach Drittländern die Emissionen der Flugstrecke erfasst, die nicht über die EWR-Länder hinausgeht. Für die Bestimmung des jeweils durch das EU-EHS erfassten Emissionsanteils eines gegebenen Flugs wird ein vereinfachtes Verfahren vorgeschlagen, nach dem die Luftfahrzeugbetreiber zwischen verschiedenen Ansätzen für die Einhaltung der Methoden des MRV-Systems (System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung – Monitoring, Reporting, Verification) wählen können.
- Überflüge von EWR-Ländern sind ebenso ausgenommen wie Flüge zwischen Flugplätzen in Drittländern und Flugplätzen in überseeischen Gebieten und Schutzgebieten des EWR sowie Flüge zwischen EWR-Flugplätzen und diesen Gebieten.

Mit Wirkung ab dem Jahr 2013 weicht dieser Rechtsakt in Bezug auf einen Anteil der Emissionen aus Flügen von und nach Drittländern von der EU-EHS-Richtlinie ab. Im Jahr 2013 gilt dies für alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Diese Anteile sind für jedes Kalenderjahr von 2014 bis 2020 im Anhang aufgeführt. Sie wurden von Eurocontrol auf der Grundlage des Anteils der Großkreisentfernung zwischen den wichtigsten Flugplätzen in den EWR-Mitgliedstaaten und in Drittländern berechnet, der nicht weiter als 12 Seemeilen über den am weitesten vom jeweiligen EWR-Flughafen entfernten Punkt der EWR-Küstenlinie hinausreicht. Die Prozentsätze sind niedrig angesetzte Schätzwerte der tatsächlichen Klimafolgen von Luftfahrzeugen, die an Flugplätzen in der Union starten oder landen, denn der Luftverkehr beeinflusst den Klimawandel auch durch Emissionen von Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfaten und Rußpartikeln, deren Klimaauswirkungen ebenso hoch veranschlagt werden wie die von Kohlendioxidemissionen, und die nicht berücksichtigt werden.

Das Verfahren, mit dem auf Flüge von und nach Drittländern Prozentsätze angewendet werden, beruht auf einem durchführbaren, pragmatischen Ansatz und zieht bestehende Berichterstattungskategorien heran, die seit 2010 gelten. Ein Vorgehen auf der Grundlage von Länderpaaren bedeutet, dass für Flüge auf den Strecken von jedem Mitgliedstaat nach Drittländern Zahlenangaben benötigt werden. Werden in einem Drittland mehrere Zeitzonen angefliegen, so wird für jede angeflogene Zeitzone ein Prozentsatz aufgenommen. Diese Prozentsätze werden anhand der besten verfügbaren Informationen, einschließlich von Eurocontrol, erarbeitet. In den Anhang wird eine Tabelle mit sämtlichen Prozentsätzen aufgenommen.

Um mehr Flexibilität und Alternativen für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung zu bieten, wird vorgeschlagen, den Luftfahrzeugbetreibern die Wahl zu lassen. Für Flüge von und nach Drittländern sollte ein Luftfahrzeugbetreiber beschließen können, nicht die geprüften Emissionen aus diesen Flügen zu melden, sondern sich stattdessen auf eine möglichst genaue Bestimmung der geschätzten, nicht außerhalb der EWR-Mitgliedstaaten entstandenen Emissionen aus solchen Flügen zu stützen, der Eurocontrol-Berechnungen der genauen Entfernung der nicht außerhalb von EWR-Ländern zurückgelegten Flugstrecke zugrunde liegen.

Die Mitgliedstaaten werden die Zuteilungen für den Zeitraum 2013-2020 im Einklang mit den im Anhang enthaltenen Prozentsätzen anpassen. Die Anzahl der je Mitgliedstaat versteigerten Zertifikate wird ebenfalls entsprechend angepasst.

Ein weiterer Vorschlag zur Vereinfachung der EU-EHS-Richtlinie sieht vor, dass gegenüber nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibern keine Maßnahmen getroffen werden, die die Emissionen kleiner Luftfahrzeugbetreiber mit Emissionen von weniger als 1000 Tonnen CO₂ pro Jahr betreffen. Dadurch soll die Zahl der von den Mitgliedstaaten geregelten Luftfahrzeugbetreiber voraussichtlich um rund 2200 zurückgehen, auf die 0,2 % der Emissionen entfallen. Zusammen mit anderen Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung für kleine Luftfahrzeugbetreiber verringert dies den Verwaltungsaufwand für die Luftfahrzeugbetreiber und für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erheblich, was den Zielen der Agenda für bessere Rechtsetzung entspricht.

Alle anderen Verpflichtungen im Zusammenhang mit Flügen bleiben unverändert. Dieser begrenzte Ansatz hat sich als durchführbar erwiesen, wie dies auch beim Beschluss Nr. 377/2013/EU der Fall war. Die Vergabe von zusätzlichen kostenlosen Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber würde die durch das EU-EHS zu erzielende Emissionsenkung untergraben, und eine Neufestsetzung von Richtwerten würde erhebliche Anforderungen an die Luftfahrzeugbetreiber und die Mitgliedstaaten richten; dabei gelangt der globale marktbasierende Mechanismus voraussichtlich in sieben Jahren zur Anwendung, anderenfalls würden 2018 auf jeden Fall gemäß Artikel 3e der EU-EHS-Richtlinie neue Richtwerte festgelegt.

Der Umweltnutzen dieses Vorschlags ergibt sich aus zwei Faktoren: Er gibt zum einen Impulse für den globalen marktbasierenden Mechanismus, mit dem ab 2020 die Gesamtemissionen aus dem internationalen Luftverkehr erfasst werden. Je nach dem für den globalen marktbasierenden Mechanismus vereinbarten Anspruchsgrad wird für die Gesamtemissionen aus dem internationalen Luftverkehr als Obergrenze der Stand von 2020 vorgegeben; diese Emissionen sollen bis 2050 um die Hälfte gesenkt und unter den Stand von 2005 gebracht werden. Zum anderen wird das EU-EHS weiterhin erhebliche Emissionsreduktionen bewirken, die voraussichtlich im Zeitraum 2013-2020 bis zu 250 Mio. Tonnen CO₂ betragen werden.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Länder innerstaatliche Bestimmungen für die Verwaltung eines globalen marktbasierenden Mechanismus erlassen müssen. Nach der ICAO-Versammlung von 2016 sollte die EU-EHS-Richtlinie geändert werden, um die Umsetzung dieses globalen marktbasierenden Mechanismus zu regeln. Der ab 2020 anwendbare globale marktbasierende Mechanismus sollte zwecks der vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) verlangten Anerkennung frühzeitiger Maßnahmen dem Emissionsausgleich außerhalb des Luftverkehrssektors im Rahmen des EU-EHS ebenso Rechnung tragen wie

Emissionsreduktionen innerhalb des Sektors. Der ICAO ist gemäß Absatz 26 der ICAO-Entschließung A38/17-2 über diese Emissionsreduktionen Bericht zu erstatten.

Das Europäische Parlament und der Rat sollten diesen Vorschlag Anfang 2014 annehmen, um Rechtssicherheit und Klarheit für Luftfahrzeugbetreiber zu schaffen, die ansonsten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG für ihre gesamten Emissionen aus Flügen von und nach Drittländern bis 30. April 2014 Zertifikate abgeben müssten.

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (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.
- (2) Infolgedessen ist es wünschenswert, vorübergehend die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ als erfüllt zu

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

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.

- (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.
- (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.
- (5) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, müssen alle Flüge auf derselben Strecke gleich behandelt werden.
- (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.
- (7) Außerdem sollte ein Luftfahrzeugbetreiber die Wahl haben, für Flüge von und nach Drittländern nicht die geprüften Emissionen aus diesen Flügen zu melden, sondern sich stattdessen auf eine möglichst genaue Bestimmung der geschätzten Emissionen zu stützen, die auf Strecken dieser Flüge, die nicht über die EWR-Mitgliedstaaten hinausreichen, freigesetzt werden.
- (8) Als eine Vereinfachung und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die kleinsten Luftfahrzeugbetreiber sollten für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Emissionen von weniger als 1000 Tonnen CO₂ die Anforderungen der Richtlinie als erfüllt erachtet werden, und zusätzliche Maßnahmen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zur Verwaltungsvereinfachung für kleine Luftfahrzeugbetreiber sollten erleichtert werden.
- (9) Die Anwendung eines Prozentsatzes auf geprüfte Emissionen aus Flügen von und nach Flugplätzen in Drittländern oder die Verwendung eines anderen Ansatzes durch

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).

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

- (10) Unbeschadet des globalen marktbasieren 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.
- (11) Der Rechtssicherheit für die Luftfahrzeugbetreiber und die einzelstaatlichen Behörden wegen ist es angezeigt, die Fristen für die Abgabe von Zertifikaten und die Berichterstattung in Bezug auf die Emissionen des Jahres 2013 bis 2015 zu verlängern.
- (12) Nach der ICAO-Versammlung von 2016 sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht erstatten, um sicherzustellen, dass internationalen Entwicklungen Rechnung getragen und auf Fragen bei der Anwendung der Ausnahmeregelung eingegangen werden kann.
- (13) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

- (1) Nach Artikel 28 wird folgender Artikel 28a eingefügt:

„Artikel 28a

Bis zur Umsetzung eines internationalen Übereinkommens über die Anwendung eines einheitlichen globalen marktbasieren Mechanismus bis 2020 geltende Ausnahmen

1. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 betrachten die Mitgliedstaaten die dort vorgesehenen Anforderungen als erfüllt für
 - (a) alle Emissionen aus Flügen von und nach Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums im Jahr 2013;
 - (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;

- (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;
- (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.

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.

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

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

- 3. Abweichend von Artikel 3d versteigern die Mitgliedstaaten eine Anzahl Luftverkehrszertifikate, die proportional zur Verringerung der insgesamt ausgestellten Zertifikate gekürzt wurde.
- 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.
- 5. Betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers weniger als 25 000 Tonnen, so werden seine Emissionen abweichend von den Artikeln 3g, 12, 15 und 18a als geprüfte Emissionen erachtet, wenn sie mit einem Tool für Kleinemittenten ermittelt wurden, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde, und die Mitgliedstaaten dürfen in diesem Fall für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber vereinfachte Verfahren anwenden, solange die Genauigkeit der des Tools entspricht.
- 6. Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 kann ein Luftfahrzeugbetreiber für Flüge von und nach Ländern außerhalb des EWR beschließen, nicht die Emissionsdaten unter Verwendung der Prozentsätze in Anhang IIc zu melden, so dass diese Emissionen von der zuständigen Behörde berechnet werden. Bei dieser Berechnung werden Zahlen aus dem Tool für Kleinemittenten berücksichtigt, das von der Kommission genehmigt und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das EU-EHS aufgefüllt wurde. Die zuständige Behörde erstattet der Kommission über alle diese Berechnungen Bericht. Die unter diesen Bedingungen berechneten Emissionen werden für die Zwecke der Artikel 11a, 12, 14 und 28a als geprüfte Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers betrachtet.

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 marktbasierenden Mechanismus und unterbreitet geeignete Vorschläge.

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

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

Artikel 2

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

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem [OP: please insert concrete date: transposition + 1 day] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten 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.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

Nach Anhang I Ib der Richtlinie 2003/87/EG wird folgender Anhang IIc eingefügt:

„ANHANG IIc

Tabelle der für Abweichungen gemäß Artikel 28a anwendbaren Prozentsätze

[Der Prozentsatz der Emissionen, der in Artikel 28a in Bezug auf Flüge genannt ist, die in einem Land („Drittland“) landen und abgehen, das außerhalb der EWR-Mitgliedstaaten liegt, wird gemäß nachstehender Tabelle berechnet, in die vor ihrer Annahme die Prozentsätze eingesetzt werden, die sich auf der Grundlage der besten verfügbaren Daten, einschließlich Unterstützung durch Eurocontrol, aus folgender Formel ergeben:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

Dabei sind:

Z = die gesamte Großkreisentfernung zwischen dem Flugplatz in jedem der betreffenden EWR-Mitgliedstaaten, an dem 2012 die meisten Flüge von und nach allen Bestimmungen in Drittländern abgingen oder endeten („Referenzflugplatz des EWR-Mitgliedstaats“) und dem Flugplatz in dem betreffenden Drittland, an dem 2012 die meisten Flüge von und nach allen Bestimmungen in den EWR-Mitgliedstaaten abgingen oder endeten („Referenzflugplatz des Drittlands“).

Y = der Teil der in Z definierten Großkreisentfernung zwischen dem Referenzflugplatz des EWR-Mitgliedstaats und dem ersten Punkt der Flugstrecke, der zwölf Seemeilen vom letzten Punkt in EWR-Mitgliedstaaten entfernt ist, ausgenommen Drittlandsgebiete und ausgenommen mehr als 400 Seemeilen von EWR-Mitgliedstaaten entfernt gelegene Seegebiete.

Werden in einem Drittland mehrere Zeitzonen angefliegen, so wird für jede angeflogene Zeitzone ein Prozentsatz aufgenommen.

Die Entfernungen von Strecken von und nach den überseeischen Gebieten und Schutzgebieten der EWR-Mitgliedstaaten und über diesen überseeischen Gebieten und Schutzgebieten werden nicht berücksichtigt.

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

[Die oben stehende Formel soll aus der Endfassung des Textes gestrichen und durch die entsprechende Tabelle mit den von Eurocontrol berechneten Prozentsätzen ersetzt werden.]

	A	B	B	B	C	C	C	D	D	D	E	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U					
	T	E	G	Z	Y	K	E	S	I	R	U	E	T	T	U	V	R	R	E	O	T	L	L	T	L	L	T	O	E	K	K						
AF																																					
AL																																					
DZ																																					
AO																																					
AG																																					
AR																																					
AM																																					
AZ																																					
BS																																					
BH																																					
BD																																					
BB																																					
BY																																					
BZ																																					
BJ																																					
BT																																					
BO																																					

	A	B	B	C	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
	T	E	G	Z	Y	K	E	E	E	S	I	R	R	U	U	E	T	V	T	T	T	L	T	O	E	I	S	K	
BA																													
	BOSNIEN UND HERZEGOWINA																												
BW																													
	BOTSUANA																												
BR																													
	BRASILIEN UTC/GMT -3																												
BR																													
	BRASILIEN UTC/GMT -4																												
BN																													
	BRUNEI DARUSSALAM																												
BF																													
	BURKINA FASO																												
BI																													
	BURUNDI																												
KH																													
	KAMBODSCHA																												
CM																													
	KAMERUN																												
CA																													
	KANADA Zeitzone Newfoundland Standard Time																												
CA																													
	KANADA Zeitzone Atlantic Standard Time																												
CA																													
	KANADA Zeitzone Eastern Standard Time																												

	A	B	B	C	C	D	D	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
	T	E	G	Z	Y	K	E	E	E	I	R	U	R	E	T	U	U	T	T	L	T	O	E	I	K	K	
CA																											
	KANADA																										
	Zeitzone Central Standard Time																										
CA																											
	KANADA																										
	Zeitzone Mountain Standard Time																										
CA																											
	KANADA																										
	Zeitzone Pacific Standard Time																										
CV																											
	KAP VERDE																										
CF																											
	ZENTRALAFRIKANISCHE REPUBLIK																										
TD																											
	TSCHAD																										
CL																											
	CHILE																										
CN																											
	CHINA einschließlich HONGKONG, MACAU und TAIWAN																										
CO																											
	KOLUMBIEN																										
KM																											
	KOMOREN																										
CG																											
	KONGO																										
CD																											
	KONGO, DEMOKRATISCHE REPUBLIK																										

	A	B	B	C	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U									
	T	E	G	Z	Y	K	E	E	E	S	I	R	R	U	R	E	T	V	U	T	L	L	T	O	E	I	S	K										
GE																																						
GH																																						
GD																																						
GT																																						
GN																																						
GW																																						
GY																																						
HT																																						
HN																																						
IN																																						
ID																																						
ID																																						
ID																																						
IR																																						

	A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
	T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	U	R	E	T	V	U	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
LS																												
LR																												
LY																												
MK																												
MG																												
MW																												
MY																												
MV																												
ML																												
MR																												
MU																												
MX																												
MX																												
MX																												

	A	B	B	C	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U								
	T	E	G	Z	Y	K	E	E	E	S	I	R	R	U	R	E	T	V	T	U	L	L	T	T	O	E	I	S	K								
PG																																					
PY																																					
PE																																					
PH																																					
PR																																					
QA																																					
RU																																					
RU																																					
RU																																					
RU																																					
RU																																					
RU																																					
RU																																					
RU																																					

	A	B	B	C	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
	T	E	G	Z	Y	K	E	E	E	S	I	R	R	U	E	T	T	U	U	V	T	L	T	O	E	I	S	K	
SD																													
SR																													
SZ																													
CH																													
SY																													
TJ																													
TZ																													
TH																													
TL																													
TG																													
TT																													
TN																													
TR																													
TM																													
UG																													
UA																													
AE																													

