



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

Brüssel, den 12. Dezember 2017
(OR. en)

2017/0017 (COD)

PE-CONS 55/17

CLIMA 292
ENV 882
AVIATION 146
MI 763
IND 280
ENER 421
CODEC 1713

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierenden Mechanismus ab 2021

VERORDNUNG (EU) 2017/...
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom ...

zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG
zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung
auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung
eines globalen marktbasiereten Mechanismus ab 2021

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die 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 Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

¹ ABl. C 288 vom 31.8.2017, S. 75.

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) fand vom 30. November bis zum 12. Dezember 2015 in Paris statt. Auf dieser Konferenz wurde ein internationales Übereinkommen (im Folgenden " Übereinkommen von Paris") zur Stärkung der weltweiten Reaktion auf den Klimawandel angenommen. Das Übereinkommen von Paris gibt unter anderem ein langfristiges Ziel vor, das mit den Bestrebungen im Einklang steht, den Anstieg der Erdtemperatur deutlich unter 2°C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und die Anstrengungen fortzusetzen, ihn auf 1,5°C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Das Übereinkommen von Paris wurde vom Rat mit dem Beschluss (EU) 2016/1841¹ im Namen der Union angenommen. Das Übereinkommen ist am 4. November 2016 in Kraft getreten. Zur Verwirklichung des Ziels des Übereinkommens von Paris werden alle Sektoren einen Beitrag leisten müssen und die Vertragsparteien werden aufeinanderfolgende national festgelegte Beiträge ausarbeiten, mitteilen und beibehalten. Daher sollten auch im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr ergriffen werden.
- (2) Der Schutz der Umwelt ist eine der größten Herausforderungen, vor denen die Union steht. Gemäß Artikel 191 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union verfolgt die Union die Umweltziele der Erhaltung und des Schutzes der Umwelt und der Verbesserung ihrer Qualität, des Schutzes der menschlichen Gesundheit, der umsichtigen und rationellen Verwendung der natürlichen Ressourcen und der Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler und globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels.

¹ Beschluss (EU) 2016/1841 des Rates vom 5. Oktober 2016 über den Abschluss des im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Übereinkommens von Paris im Namen der Europäischen Union (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 1).

- (3) Der Europäische Rat hat in seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 das verbindliche Ziel festgelegt, die EU-internen gesamtwirtschaftlichen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Auf seiner Tagung vom 6. März 2015 genehmigte der Rat förmlich diesen Beitrag der Union und ihrer Mitgliedstaaten als deren beabsichtigten nationalen Beitrag im Rahmen des Übereinkommens von Paris. In seinen Schlussfolgerungen vom Oktober 2014 legte der Europäische Rat fest, dass das Ziel von der Union gemeinsam in möglichst kostenwirksamer Weise erfüllt werden muss, wobei die vom EU-Emissionshandelssystem (im Folgenden "EU-EHS") erfassten Sektoren und die nicht unter das EHS fallenden Sektoren eine Reduzierung um 43 % bzw. 30 % gegenüber 2005 erzielen müssten. Zur Verwirklichung dieser Emissionsminderung sollten alle Wirtschaftssektoren einen Beitrag leisten. Die Kommission sollte den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten über bewährte Verfahren und Erfahrungen im Bereich emissionsarme Mobilität erleichtern.

- (4) Ein gut funktionierendes, reformiertes EU-EHS mit einem besseren Marktstabilisierungsinstrument ist das wichtigste europäische Instrument, wenn es gilt, das in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Dezember 2012 genannte Ziel der Emissionsverringerung um 40 % mit einem linearen Faktor und einer kostenlosen Zuteilung nach 2020 zu erreichen. Die entsprechenden Bestimmungen sollten mit den Klimaschutzzielen der Union und ihren Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris übereinstimmen. Der Anteil der zu versteigernden Zertifikate sollte in der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ als Prozentwert ausgedrückt werden, um im Hinblick auf Investitionsentscheidungen die Planungssicherheit zu erhöhen, die Transparenz zu verbessern, die Verlagerung von CO₂-Emissionen möglichst gering zu halten und das System insgesamt einfacher und verständlicher zu gestalten. Die Kommission sollte im Zuge ihrer regelmäßigen Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates² auch die Ergebnisse des vermittelnden Dialogs von 2018 bewerten. Um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen, sollten die Bestimmungen der Richtlinie 2003/87/EG unter Berücksichtigung der internationalen Entwicklungen und Anstrengungen fortlaufend überprüft werden, einschließlich der ersten weltweiten Bestandsaufnahme im Jahr 2023 und der darauffolgenden weltweiten Bestandsaufnahmen, die alle fünf Jahre durchgeführt werden, damit die anschließenden national festgelegten Beiträge danach ausgerichtet werden können.

¹ 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 25.10.2003, S. 32).

² Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13).

- (5) Die Union und die Mitgliedstaaten bemühen sich seit 1997 um Fortschritte bei der Herbeiführung einer internationalen Einigung, um die Auswirkungen der Treibhausgase aus dem Luftverkehr zu verringern, und haben seit 2008 Rechtsvorschriften zur Begrenzung der von Luftverkehrstätigkeiten ausgehenden Folgen für den Klimawandel in Form des EU-EHS, das seit 2005 funktionsfähig ist. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat in seinem Urteil vom 21. Dezember 2011¹ befunden, dass die Einbeziehung der Luftverkehrstätigkeiten in das EU-EHS gemäß der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² nicht gegen das Völkerrecht verstößt. Um Fortschritte im Rahmen der ICAO zu befördern, hat die Union zweimal befristete Ausnahmen vom EU-EHS angenommen, um die Verpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften auf die Emissionen aus Flügen zwischen Flugplätzen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) zu beschränken, wobei Luftfahrzeugbetreiber unabhängig von ihrem Sitz auf identischen Routen gleich behandelt wurden. Mit der jüngsten Ausnahme vom EU-EHS, die in der Verordnung (EU) Nr. 421/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates³ festgelegt ist, wurden die Konformitätsverpflichtungen im Zeitraum 2013 bis 2016 auf EWR-interne Flüge beschränkt und es wurde in Betracht gezogen, nach der in der Verordnung vorgesehenen Überprüfung den Anwendungsbereich des Systems ab 1. Januar 2017 in Bezug auf Flüge von und nach außerhalb des EWR gelegenen Flugplätzen zu ändern.

¹ Urteil des Gerichtshofs vom 21. Dezember 2011, *Air Transport Association of America und andere gegen Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

² 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 (ABl. L 8 vom 13.1.2009, S. 3).

³ Verordnung (EU) Nr. 421/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 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 marktbasierenden Mechanismus auf Emissionen des internationalen Luftverkehrs (ABl. L 129 vom 30.4.2014, S. 1).

- (6) Die Arbeiten der ICAO im Zusammenhang mit einem Mechanismus für Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr sind ein Element im Maßnahmenpaket, damit das angestrebte Ziel des CO₂-neutralen Wachstums ab 2020 erreicht wird, und sollten durch Fortschritte in den Bereichen Flugverkehrsmanagement und Antriebstechnologien ergänzt werden. Die kontinuierliche Weiterentwicklung von Forschungsstrategien und -programmen ist wesentlich für technologische Innovationen und operative Verbesserungen, die notwendig sind, um das Ziel des CO₂-neutralen Wachstums ab 2020 zu übertreffen und im gesamten Sektor absolute Emissionsminderungen zu erzielen.
- (7) Auf Unionsebene wurden mehrere Mechanismen angenommen mit dem Ziel, die Zerstückelung des europäischen Luftraums zu verhindern, damit der Luftverkehrsfluss und die Kontrolle der Luftraumnutzung verbessert werden und dadurch weniger Emissionen entstehen. Die Mitgliedstaaten haben sich erneut zur Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums verpflichtet und damit der in den nächsten Jahren erwarteten Zunahme des Luftverkehrsaufkommens Rechnung getragen. Damit Fortschritte im Rahmen des Flugverkehrsmanagements erzielt werden können, muss die Umsetzung gemeinsame Unternehmen zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) beschleunigt werden. Andere Maßnahmen wie der Einsatz von GNSS für die satellitengestützte Navigation, die gemeinsamen Technologieinitiativen wie Clean Sky I und Clean Sky II und die Forschungsprogramme der Union wie Horizont 2020 und seine Nachfolgeprogramme werden ebenfalls zur Verbesserung der Effizienz und zur Reduktion der Luftverkehrsemissionen beitragen.

- (8) Angesichts der EntschlieÙung der 39. ICAO-Versammlung im Oktober 2016 über die Umsetzung eines globalen marktbasiereten Mechanismus vom Jahr 2021 an zwecks Ausgleich der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr, die die Werte von 2020 überschreiten, ist geplant, dass die ICAO bis 2018 Richtlinien und Empfehlungen (im Folgenden "SARP") erlässt, um die EntschlieÙung zu ergänzen und den globalen Mechanismus umzusetzen. Der konkrete Einsatz setzt allerdings ein Tätigwerden der ICAO-Mitglieder im eigenen Land voraus. Außerdem muss die ICAO Governance-Regeln entwickeln, zu denen auch ein Registrierungssystem gehört. Um die Dynamik in der ICAO aufrechtzuerhalten und den Einsatz des ICAO-Mechanismus zu erleichtern, sollte in diesem Zusammenhang die derzeitige Ausnahme von den EU-EHS-Verpflichtungen für Flüge von und nach Drittländern bis zum 31. Dezember 2023 verlängert werden. Diese Verlängerung sollte unter dem Vorbehalt einer Überprüfung stehen, damit die erforderlichen Erfahrungen mit der Umsetzung des ICAO-Mechanismus gesammelt werden können. Als Folge der Verlängerung der Ausnahme sollte die Menge der zu versteigernden oder kostenlos zuzuteilenden Zertifikate, einschließlich derjenigen aus der Sonderreserve, weiterhin im Verhältnis zur Senkung der Abgabeverpflichtung stehen. Ab dem 1. Januar 2021 sollte die Anzahl Zertifikate, die Luftfahrzeugbetreibern zugeteilt werden, entsprechend dem linearen Reduktionsfaktor, der für alle anderen unter das EU-EHS fallenden Sektoren gilt, jährlich gekürzt werden, vorbehaltlich der Überprüfung im Hinblick auf die Umsetzung des ICAO-Mechanismus. Die Überprüfung wird in vollständigem Einklang mit den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung und den Ergebnissen angemessener Konsultationen mit allen Interessenträgern, einschließlich der Mitgliedstaaten, vorbereitet. Zertifikate, die nicht aus der Sonderreserve zugeteilt werden, sollten weiterhin gelöscht werden.

- (9) Einkünfte, die durch die Versteigerung von Zertifikaten erzielt werden, oder ihr finanzieller Gegenwert sollten zur Bekämpfung des Klimawandels in der Union und Drittländern verwendet werden, um unter anderem Treibhausgasemissionen zu verringern, eine Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in der Union und Drittländern – insbesondere Entwicklungsländern – vorzunehmen, Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung, auch in den Bereichen Raumfahrt, Luftverkehr und nachhaltige alternative Kraftstoffe für den Luftverkehr, zu finanzieren, Emissionen durch einen emissionsarmen Verkehr zu reduzieren und die Kosten für die Verwaltung des EU-EHS zu decken. Mitgliedstaaten, die diese Einkünfte für die Kofinanzierung von Forschung und Innovation verwenden, sollten dabei insbesondere Programme oder Initiativen im Rahmen des Neunten Forschungsrahmenprogramms berücksichtigen. Für die Erfüllung der Verpflichtungen der Union ist es von grundlegender Bedeutung, dass Transparenz bei der Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG gewährleistet wird, indem die Mitgliedstaaten Berichte gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 vorlegen.
- (10) Die Umweltwirksamkeit des EU-EHS sollte vor dem Risiko geschützt werden, dass Verpflichtungen für von einem Mitgliedstaat regulierte Luftfahrzeugbetreiber und sonstige Betreiber hinfällig werden. Daher sollten Zertifikate, die von einem solchen Mitgliedstaat erteilt werden, nur dann verwendet werden dürfen, wenn bei den Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten nicht die Gefahr besteht, dass sie in einer Weise hinfällig werden, die die Beeinträchtigung der Umweltwirksamkeit des EU-EHS zur Folge hat. Der Kommission sollte die Befugnis erteilt werden, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Umweltwirksamkeit des EU-EHS entsprechend zu schützen. Diese Maßnahmen sollten solange gelten, bis sie aufgrund von Änderungen der Umstände nicht mehr erforderlich sind.

- (11) Da die wesentlichen Merkmale des globalen marktbasierten Mechanismus noch erarbeitet werden müssen und seine Umsetzung von den Rechtsvorschriften abhängt, die von den beteiligten Staaten und Regionen erlassen werden, sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat regelmäßig Bericht über die Fortschritte bei den Verhandlungen der ICAO erstatten, insbesondere über einschlägige im ICAO-Rahmen angenommene Instrumente, einschließlich der SARP, die Maßnahmen, die Drittländer ergriffen haben, damit der für Emissionen für den Zeitraum 2021–2035 geltende globale marktbasierte Mechanismus umgesetzt wird, die Anstrengungen zur Festlegung ehrgeiziger, verbindlicher Maßnahmen, damit das langfristige Ziel der Luftfahrtindustrie, die CO₂-Emissionen gegenüber dem Niveau von 2005 bis 2050 zu halbieren, erreicht werden kann, und andere wichtige internationale Entwicklungen und anwendbare Instrumente wie Bestimmungen im Rahmen des UNFCCC und des Übereinkommens von Paris über CO₂-Märkte und Abrechnung. Sobald Klarheit bezüglich der Art und des Inhalts der Instrumente der ICAO herrscht und bevor der globale marktbasierte Mechanismus der ICAO zur Anwendung kommt, sollte die Kommission einen Bericht mit Überlegungen dazu vorlegen, wie diese Instrumente durch eine Überarbeitung der Richtlinie [2003/87/EG](#) in das Unionsrecht übernommen werden können. Die Kommission sollte gegebenenfalls die Vorschriften für EWR-interne Flüge weiter prüfen. Dabei sollte die Kommission in dem Bericht der Notwendigkeit Rechnung tragen, Kohärenz mit dem Unionsrecht zu gewährleisten, insbesondere um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern und unnötigen Verwaltungsaufwand für Mitgliedstaaten und Luftfahrzeugbetreiber möglichst gering zu halten. Die Kommission sollte diesem Bericht gegebenenfalls einen Vorschlag an das Europäische Parlament und den Rat beifügen, der der Zielsetzung entspricht, den Beitrag des Luftverkehrs zu der Verpflichtung der Union zu einer gesamtwirtschaftlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 sicherzustellen.

- (12) Zur Vorbereitung der Umsetzung des globalen marktbasierenden Mechanismus der ICAO ist es erforderlich, dass so früh wie möglich einschlägige Daten über die Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten zur Verfügung stehen. Diese Emissionen sollten entsprechend den gleichen Grundsätzen, die für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten im Rahmen Richtlinie 2003/87/EG gelten, überwacht, in Berichten vermerkt und überprüft werden. Dementsprechend sollte die Kommission Bestimmungen über die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung für die Zwecke der Umsetzung der globalen marktbasierenden Mechanismen der ICAO erlassen, mit denen Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden. Diese Bestimmungen sollten mit den Grundsätzen der in Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG genannten Verordnung übereinstimmen und gewährleisten, dass die vorgelegten Emissionsberichte im Einklang mit den Prüfgrundsätzen und -kriterien gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2003/87/EG geprüft werden. Diese Bestimmungen sollten nach dem Verfahren, das für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Rahmen der Richtlinie 2003/87/EG gilt, erlassen werden.

- (13) Der Luftverkehr hat zudem Klimaauswirkungen durch die Freisetzung von Stickstoffoxiden, Wasserdampf und Sulfat- und Rußpartikeln in großer Höhe, die sich der wissenschaftlichen Forschung zufolge erheblich auf das Klima auswirken könnte. Nach Schätzungen des Zwischenstaatlichen Sachverständigenrats für Klimafragen sind die Gesamtauswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima derzeit um zwei bis vier Mal stärker als die Auswirkungen seiner bisherigen CO₂-Emissionen für sich genommen. Bis wissenschaftliche Fortschritte erzielt werden, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates war für 2008 ein Kommissionsvorschlag zu Stickoxidemissionen vorgesehen. Trotz der technischen und politischen Schwierigkeiten in diesem Bereich sollte die Kommission ihre diesbezüglichen Arbeiten beschleunigen. Die Forschung im Bereich der Bildung von Kondensstreifen und im Bereich ihrer Weiterentwicklung zu Zirruswolken, im Bereich der kleineren unmittelbaren Auswirkungen von Sulfatprühnebeln und Ruß und im Bereich wirksamer Verlagerungsmaßnahmen, auch operativer und technischer Maßnahmen, sollte ebenfalls gefördert werden.
- (14) Als eine Vereinfachung und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands sollte Luftfahrzeugbetreibern mit jährlichen Emissionen von weniger als 3 000 Tonnen CO₂ aus EWR-internen Flügen auf das Instrument für Kleinemittenten, das aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 606/2010 der Kommission¹ für die Überprüfung ihrer Emissionen zulässig ist, zurückgreifen können. Für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Emissionen von weniger als 1 000 Tonnen CO₂ sollten die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG für weitere 10 Jahre als erfüllt erachtet und in dieser Zeit entsprechende Maßnahmen entwickelt werden, damit künftig alle Luftfahrzeugbetreiber zu den Emissionssenkungen beitragen.

¹ Verordnung (EU) Nr. 606/2010 der Kommission vom 9. Juli 2010 zur Genehmigung eines von der Europäischen Organisation für Flugsicherheit (Eurocontrol) entwickelten vereinfachten Instruments zur Schätzung des Treibstoffverbrauchs bestimmter Luftfahrzeugbetreiber, die Kleinemittenten sind (ABl. L 175 vom 10.7.2010, S. 25).

- (15) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die derzeitige Einschränkung der Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten bis zum 31. Dezember 2023 aufrechtzuerhalten und die Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ab 2021 vorzubereiten, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (16) Im Hinblick auf den Ablauf der Abgabefrist am 30. April 2018 gemäß der Richtlinie 2003/87/EG muss unbedingt Rechtssicherheit für die Luftfahrzeugbetreiber und die nationalen Behörden geschaffen werden. Deswegen sollte diese Verordnung am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten.
- (17) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. In Artikel 3c wird folgender Absatz eingefügt:

"(3a) Jede Zuteilung von Zertifikaten für Luftverkehrstätigkeiten von und nach Flugplätzen in Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) unterliegt nach dem 31. Dezember 2023 einer Überprüfung gemäß Artikel 28b."

2. Artikel 3d Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Ab 1. Januar 2013 werden 15 % der Zertifikate versteigert. Die Kommission erstellt eine Studie über die Möglichkeit des Luftverkehrssektors zur Weitergabe der CO₂-Kosten an seine Kunden im Zusammenhang mit dem EU-EHS und dem von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden „ICAO“) entwickelten globalen marktbasierten Mechanismus. In dieser Studie wird bewertet, inwieweit dem Luftverkehrssektor im Vergleich zur Industrie und zum Energiesektor eine Weitergabe der Kosten für die erforderlichen Emissionseinheiten möglich ist, und dabei das Ziel verfolgt, im Anschluss an die Überprüfung gemäß Artikel 28b Absatz 2 einen Vorschlag zur Erhöhung des Prozentsatzes der zu versteigernden Zertifikate vorzulegen, wobei den Ergebnissen der Analyse der Kostenweitergabe Rechnung zu tragen ist und eine Angleichung an andere Sektoren und die Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsträger zu berücksichtigen sind."

3. Artikel 3d Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Alle Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten zur Bekämpfung des Klimawandels in der Union und in Drittländern verwendet werden, um unter anderem Treibhausgasemissionen zu verringern, eine Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in der Union und in Drittländern, insbesondere in Entwicklungsländern, vorzunehmen, Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung, insbesondere in den Bereichen Raumfahrt und Luftverkehr, zu finanzieren, Emissionen durch einen emissionsarmen Verkehr zu reduzieren und die Kosten für die Verwaltung der EU-EHS zu decken. Die Einkünfte aus der Versteigerung sollten zudem verwendet werden, um gemeinsame Vorhaben zur Senkung der Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs zu finanzieren, wie etwa das gemeinsame Unternehmen zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) gemeinsame Unternehmen SESAR, die gemeinsamen Technologieinitiativen Clean Sky und alle Initiativen, die den weitverbreiteten Einsatz von GNSS für die satellitengestützte Navigation und interoperable Fähigkeiten in allen Mitgliedstaaten ermöglichen, insbesondere Projekte zur Verbesserung der Flugsicherungsinfrastruktur, der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten und der Nutzung des Luftraums. Die Einkünfte aus der Versteigerung können auch zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien und für Maßnahmen gegen die Abholzung von Wäldern eingesetzt werden. Mitgliedstaaten, die diese Einkünfte für die Kofinanzierung von Forschung und Innovation verwenden, berücksichtigen dabei insbesondere Programme oder Initiativen im Rahmen des Neunten Forschungsrahmenprogramms. Transparenz bei der Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß dieser Richtlinie ist für die Erfüllung der Verpflichtungen der Union unerlässlich.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Maßnahmen, die nach Unterabsatz 1 dieses Absatzes ergriffen werden."

4. Artikel 12 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2020 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass der Betreiber für jede Anlage bis zum 30. April jeden Jahres eine Anzahl von nicht gemäß Kapitel II ausgegebenen Zertifikaten abgibt, die den gemäß Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen der Anlage im vorhergehenden Kalenderjahr entspricht, und dass diese Zertifikate anschließend gelöscht werden. Ab 1. Januar 2021 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass der Betreiber für jede Anlage bis spätestens 30. April jeden Jahres eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die den gemäß Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen der Anlage im vorhergehenden Kalenderjahr entspricht, und dass diese Zertifikate anschließend gelöscht werden, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b."

5. In Artikel 12 wird vor Absatz 3a folgender Absatz eingefügt:

"(3-a) Wann immer und solange dies erforderlich ist, um die Umweltwirksamkeit des EU-EHS zu erhalten, wird Luftfahrzeugbetreibern und sonstigen Betreibern im EU-EHS die Verwendung von Zertifikaten untersagt, die von einem Mitgliedstaat ausgestellt werden, in Bezug auf welchen Verpflichtungen für Luftfahrzeugbetreiber und sonstige Betreiber hinfällig werden. Der in Artikel 19 genannte Rechtsakt enthält die Maßnahmen, die in den im vorliegenden Absatz genannten Fällen erforderlich sind."

6. Artikel 28a wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

"Vor der Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO geltende Ausnahmen"

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Die Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:

"a) alle Emissionen aus Flügen von oder nach Flugplätzen in Ländern außerhalb des EWR in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b,

b) alle Emissionen von Flügen zwischen einem Flugplatz in einem Gebiet in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und einem Flugplatz in einem anderen Gebiet des EWR in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b."

ii) Buchstabe c wird gestrichen.

c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Abweichend von den Artikeln 3e und 3f erhalten Luftfahrzeugbetreiber, denen die in Absatz 1 Buchstaben a und b des vorliegenden Artikels vorgesehenen Ausnahmen gewährt werden, jedes Jahr eine Anzahl kostenloser Zertifikate, die proportional zu der in diesen Buchstaben vorgesehenen Verringerung der Abgabeverpflichtung gekürzt wird.

Abweichend von Artikel 3f Absatz 8 werden Zertifikate, die nicht aus der Sonderreserve zugeteilt werden, gelöscht.

Ab dem 1. Januar 2021 wird auf die Anzahl Zertifikate, die Luftfahrzeugbetreibern zugeteilt werden, der lineare Faktor gemäß Artikel 9 angewandt, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b.

Für die Tätigkeit im Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2023 veröffentlichen die Mitgliedstaaten vor dem 1. September 2018 die Anzahl der Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber zugeteilt haben."

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für den Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023 zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen für Flüge entsprechen, die nicht unter die Ausnahmeregelungen gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b dieses Artikels fallen."

e) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

"(6) Betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers weniger als 25 000 Tonnen CO₂ oder betragen die jährlichen Gesamtemissionen eines Luftfahrzeugbetreibers aus nicht in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Flügen weniger als 3 000 Tonnen CO₂, so werden seine Emissionen abweichend von den Artikeln 3g, 12, 15 und 18a als geprüfte Emissionen erachtet, wenn sie mit einem Instrument für Kleinemittenten ermittelt wurden, das aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 606/2010* der Kommission zulässig ist und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das Emissionshandelssystem der Union aufgefüllt wurde. Die Mitgliedstaaten dürfen auf nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber vereinfachte Verfahren anwenden, solange solche Verfahren nicht weniger genau als das Instrument für Kleinemittenten sind.

* Verordnung (EU) Nr. 606/2010 der Kommission vom 9. Juli 2010 zur Genehmigung eines von der Europäischen Organisation für Flugsicherung (Eurocontrol) entwickelten vereinfachten Instruments zur Schätzung des Treibstoffverbrauchs bestimmter Luftfahrzeugbetreiber, die Kleinemittenten sind (ABl. L 175 vom 10.7.2010, S. 25)."

f) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

"(7) Für Länder, mit denen ein Abkommen gemäß Artikel 25 oder 25a geschlossen wurde, gilt Absatz 1 des vorliegenden Artikels lediglich im Einklang mit den Bedingungen dieses Abkommens."

g) Absatz 8 wird gestrichen.

7. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

"Artikel 28b

Berichterstattung durch die Kommission über die Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO und ihre Überprüfung durch die Kommission

- (1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 1. Januar 2019 und danach in regelmäßigen Abständen Bericht über die Fortschritte bei den Verhandlungen in der ICAO über die Umsetzung des ab 2021 für Emissionen geltenden globalen marktbasierten Mechanismus, insbesondere im Hinblick auf i) die einschlägigen Instrumente der ICAO, einschließlich SARP, ii) die vom ICAO-Rat gebilligten Empfehlungen von Bedeutung für den globalen marktbasierten Mechanismus, iii) die Einrichtung eines weltweiten Registers, iv) die nationalen Maßnahmen, die Drittländer ergriffen haben, damit der ab 2021 für Emissionen geltende globale marktbasierte Mechanismus umgesetzt wird, v) die Auswirkungen von Vorbehalten seitens Drittländern, und vi) andere wichtige internationale Entwicklungen und anwendbare Instrumente.

Im Einklang mit der weltweiten Bestandsaufnahme des UNFCCC berichtet die Kommission außerdem über die Anstrengungen zur Verwirklichung des langfristigen Emissionsreduktionsziels für den Luftverkehrssektor, bis 2050 die CO₂-Emissionen gegenüber dem Stand von 2005 zu halbieren.

- (2) Innerhalb von 12 Monaten nach der Annahme der einschlägigen Instrumente durch die ICAO und vor Einführung des globalen marktbasierenden Mechanismus legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem Wege geprüft werden, wie diese Instrumente durch eine Überarbeitung dieser Richtlinie in Unionsrecht übernommen werden können. Die Kommission prüft in diesem Bericht gegebenenfalls auch die Vorschriften für Flüge innerhalb des EWR. Darin werden zudem die Zielvorgaben und die gesamte Umweltwirksamkeit des globalen marktbasierenden Mechanismus überprüft, darunter auch seine allgemeinen Zielvorgaben in Bezug auf die Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris, das Ausmaß der Beteiligung, seine Durchsetzbarkeit, die Transparenz, die Sanktionen bei Nichteinhaltung, die Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, die Qualität der Kompensationszertifikate, die Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung, die Register, die Rechenschaftspflicht sowie die Vorschriften über die Verwendung von Biokraftstoffen. Darüber hinaus wird in dem Bericht geprüft, ob die gemäß Artikel 28c Absatz 2 angenommenen Bestimmungen überarbeitet werden müssen.
- (3) Die Kommission fügt dem in Absatz 2 genannten Bericht gegebenenfalls Vorschläge an das Europäische Parlament und den Rat bei, die im Einklang mit der Verpflichtung der Union zur gesamtwirtschaftlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 die Änderung, Streichung, Erweiterung oder Ersetzung der Ausnahmen gemäß Artikel 28a vorsehen, damit die Umweltwirksamkeit und Effektivität der Klimaschutzmaßnahmen der Union gewahrt werden.

Artikel 28c

Bestimmungen für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung für die Zwecke des globalen marktbasierten Mechanismus

- (1) Die Kommission erlässt Bestimmungen für eine angemessene Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -prüfung für die Zwecke der Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO auf allen von ihm erfassten Flugstrecken. Diese Bestimmungen stützen sich auf die im Rahmen der ICAO angenommenen Instrumente, verhindern jegliche Wettbewerbsverzerrungen, stimmen mit den Grundsätzen der in Artikel 14 Absatz 1 genannten Verordnung überein und gewährleisten, dass die vorgelegten Emissionsberichte im Einklang mit den Prüfgrundsätzen und -kriterien gemäß Artikels 15 geprüft werden.
- (2) Die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Bestimmungen werden nach dem Verfahren gemäß den Artikeln 14 und 15 erlassen."

8. In Artikel 30 wird folgender Absatz angefügt:

"(4a) Die Kommission legt vor dem 1. Januar 2020 eine aktualisierte Analyse der sonstigen Auswirkungen des Luftverkehrs neben CO₂-Emissionen vor, gegebenenfalls zusammen mit einem Vorschlag zur Frage, wie diese Auswirkungen bestmöglich angegangen werden können."

9. In Anhang I Buchstabe k wird das Jahr "2020" durch das Jahr "2030" ersetzt.

Artikel 2

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ... am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident
