

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den
KOM(2006) xxx

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(VORLAGE DER KOMMISSION)

SEC(2006)1684

UNOFFICIAL ADVANCE VERSION

BEGRÜNDUNG

1. INHALT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der Luftverkehr ist aus der Gesellschaft des 21. Jahrhunderts nicht mehr wegzudenken, denn er ermöglicht es Passagieren und Fracht zugleich, mit bislang unerreichter Geschwindigkeit große Entfernungen zu überwinden, und fördert die europäische und globale Integration. Der Luftverkehr trägt leider auch zur Klimaänderung bei. Im Jahr 2004 sind die auf den Gemeinschaftsanteil am internationalen Flugverkehr zurückzuführenden Treibhausgasemissionen gegenüber 2003 um weitere 7,5 % gestiegen; somit beträgt das kumulative Wachstum seit 1990 87%. Hält diese Entwicklung an, besteht das Risiko, dass der wachsende Anteil der Gemeinschaft an diesen Emissionen bis 2012 mehr als ein Viertel der Umweltvorteile der Reduktionen, die die Gemeinschaft gemäß dem Kyoto-Protokoll erzielen muss, wieder zunichte macht. Da der internationale Luftverkehr noch nicht unter das Kyoto-Protokoll fällt, hat dieses Wachstum bislang keine rechtlichen Auswirkungen. Dies schmälert jedoch nicht seine Umweltauswirkungen, denen im Rahmen einer wirksamen, zukunftsorientierten Klimapolitik entgegen gewirkt werden muss.

Ziel dieses Vorschlags ist es, die immer größer werdenden Klimaauswirkungen des Luftverkehrs einzudämmen und den Luftfahrtsektor in das Gemeinschaftssystem für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten ("Gemeinschaftssystem") einzubeziehen.

- **Allgemeiner Hintergrund**

Am 27. September 2005 hat die Kommission eine Mitteilung über die Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs angenommen. Hauptschlussfolgerung der Mitteilung war es, dass angesichts der zu erwartenden Zunahme des Luftverkehrs weitere politische Maßnahmen erforderlich sind, um die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs einzudämmen. Nach Prüfung verschiedener Optionen hat die Kommission beschlossen ein neues marktorientiertes Instrument auf Gemeinschaftsebene anzuwenden, anstelle von anderen finanziellen Massnahmen wie z.B. Steuern und Abgaben. So ist sie der Auffassung, "*... dass der beste Weg aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht darin besteht, die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs in das [EU-]Emissionshandelssystem einzubeziehen*". Auf Basis dieser Schlussfolgerung kündigte die Kommission an, dass sie einen entsprechenden Rechtsakt vorschlagen wird, und forderte die anderen Gemeinschaftsorgane auf, die in der Mitteilung dargelegten Empfehlungen für Politik und Konzipierung bei der Entscheidung über einen künftigen Rechtsakt zu berücksichtigen. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll dieser Hauptpfeiler der Strategie umgesetzt werden, ohne dabei die anderen Mittel zur Bekämpfung des Klimawandel durch einen umfassenden Ansatz auf der Basis verbesserter Technologie und verbesserter

Nutzung von Flugzeugen der Strategie in Frage zu stellen (einschließlich Verbesserungen im Luftverkehrsmanagement, Forschung etc)¹.

Am 2. Dezember 2005 hat der Rat der Umweltminister in seinen Schlussfolgerungen anerkannt, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem der beste Weg nach vorne ist, und die Kommission nachdrücklich aufgefordert, bis Ende 2006 einen Rechtsakt vorzuschlagen. Der Europäische Rat hat die Hauptschlussfolgerungen des Umweltrates bestätigt. Am 21. April 2006 hat der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss zu der genannten Mitteilung eine Stellungnahme dahingehend abgegeben, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem eine durchaus realistische Option sein könnte. Am 4. Juli 2006 hat das Europäische Parlament die Mitteilung der Kommission in einer EntschlieÙung befürwortet und anerkannt, dass der Emissionshandel als Teil eines umfassenden Maßnahmenpakets zur Eindämmung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs eine Rolle spielen kann, sofern die Maßnahme angemessen konzipiert wird.

Hauptziel der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen ist es, die Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Interferenz mit dem Klimasystem verhindern würde. Die Gemeinschaft hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die globale jährliche Oberflächenmitteltemperatur gegenüber den vorindustriellen Werten nicht um mehr als 2°C zunehmen sollte. Allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft sollten Politiken und Maßnahmen zur Auflage gemacht werden, mit denen sich gemessen am Stand von 1990 Treibhausgasemissionen in dem Umfang reduzieren lassen, der zur Verwirklichung des genannten Ziels erforderlich ist.

Die im Kyoto-Protokoll festgelegten Begrenzungs- und Reduktionsziele gelten auch für Emissionen aus dem Inlandsluftverkehr, aber nicht für Emissionen aus der internationalen Luftfahrt. Stattdessen verpflichtet das Kyoto-Protokoll die Parteien, *"ihre Bemühungen um eine Begrenzung oder Reduktion der Emissionen von...Treibhausgasen aus dem Luftverkehr...im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)...fortzusetzen"*. Auf der sechsten Sitzung des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz in der Luftfahrt im Jahr 2004 herrschte Einvernehmen darüber, dass ein luftfahrtspezifisches Emissionshandelssystem auf Basis eines neuen Rechtsinstruments und unter der Schirmherrschaft der ICAO *"... nicht genügend Anreize bietet, um weiter in Betracht gezogen zu werden"*. In der EntschlieÙung 35-5 der ICAO-Versammlung wurde ein offener Emissionshandel jedoch befürwortet, mit der Forderung, dass unverbindliche Leitlinien erarbeitet werden sollten, die die Staaten gegebenenfalls anwenden könnten, um Emissionen aus der internationalen Luftfahrt in ihre Emissionshandelssysteme einzubeziehen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten nehmen teil an dieser Initiative und unterstützen diese Initiative, deren Abschluss durch die ICAO für 2007 vorgesehen ist. Die ICAO-Generalversammlung wird diese Angelegenheit im September 2007 diskutieren. Es ist in jedem Fall nicht davon auszugehen, dass dieser Vorschlag vor diesem Zeitpunkt in Kraft tritt. Die endgültigen ICAO-Leitlinien werden gegebenenfalls im Zuge des Mitentscheidungsverfahrens berücksichtigt werden. Ziel dieses Vorschlags ist es, ein Modell für ein Emissionshandelssystem für den

¹ Siehe insbesondere Abschnitt 5 in KOM)459 end.

Luftverkehrssektor zu schaffen, das als Bezugspunkt für die Kontakte mit den wesentlichen internationalen Partnern dienen kann und das die Entwicklung ähnlicher Systeme weltweit fördert. Die Kommission unterstützt ebenso das Ziel eines globalen Abkommens, das effektiv auf eine Bekämpfung der Luftverkehrsemissionen auf globaler Ebene abzielt.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (geänderte Fassung). Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Luftfahrt in das mit der Richtlinie 2003/87/EG geschaffene Gemeinschaftssystem einbezogen werden.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Der Vorschlag zielt darauf ab, die Qualität der Umwelt durch Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu schützen, zu erhalten und zu verbessern. Er steht in Einklang mit der gemeinsamen Verkehrspolitik, da er die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs fördert.

2. KONSULTATION VON INTERESSENGRUPPEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Konsultation von Interessengruppen**

Konsultationsmethoden, wichtigste Zielsektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Mitteilung von September 2005 beruht auf den Ergebnissen einer auf der Grünen Woche 2005 veranstalteten öffentlichen Konferenz zum Thema Luftfahrt und Klimawandel.

Im Zuge der Mitteilung wurde als Teil der zweiten Phase des Europäischen Programms zur Klimaänderung (ECCP II) eine Arbeitsgruppe für Luftfahrt eingesetzt, die die Kommission über die Mittel und Wege berät, wie die Luftfahrt in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden kann. Die Gruppe setzte sich aus Sachverständigen der Mitgliedstaaten und Vertretern der wichtigsten Interessengruppen (darunter Industrie, Verbraucher und Umweltschutzorganisationen) zusammen.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Ergebnisse der Befragung von Interessengruppen wurden bei der Konzipierung des vorgeschlagenen Systems berücksichtigt. Die Einzelheiten dieser Berücksichtigung sind der Folgenabschätzung zu entnehmen.

Zwischen dem 11. März und dem 6. Mai 2005 wurde eine offene Internet-Befragung durchgeführt. Es gingen 5758 Antworten bei der Kommission ein. Die Ergebnisse der Befragung können über die folgende Internet-Adresse abgerufen werden: http://EG.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

(1) Klimawandelforschung; (2) Fachwissen aus der Luftfahrtindustrie (Flugzeughersteller, Flughafenbehörden und Fluggesellschaften); (3) Fachwissen auf dem Gebiet der Modellierung; (4) Emissionsschätzungen und Flugverkehrsdaten.

Methodik

Modellierung anhand mathematischer Formeln und Berechnungen auf Basis statistischer Angaben.

Wichtigste konsultierte Organisationen/Sachverständige

Nationale, regionale und lokale Behörden, Industrie- und Handelsverbände, Umweltorganisationen, Verbraucherverbände, Institute für Wissenschaft und Forschung sowie andere Generaldirektionen der Kommission.

Berücksichtigung der Stellungnahmen

Es herrschte Einvernehmen darüber, dass der Luftverkehr zum Klimawandel beiträgt und dass Maßnahmen ergriffen werden müssen, um dieser Entwicklung entgegen zu wirken. Dabei wurde mehrheitlich Emissionshandel gegenüber einer Besteuerung oder Abgabenerhebung der Vorzug gegeben, zumindest kurzfristig. Was das Konzept des Systems anbelangt, so war man sich weitgehend darin einig, dass die sich aus dem System ergebenden Verpflichtungen den Flugzeugbetreibern auferlegt werden sollten. Obgleich in Bezug auf den geografischen Anwendungsbereich des Systems keine Einigung erzielt wurde, war man sich dennoch weitgehend darin einig, dass die Zahl der Zertifikate und der Prozess ihrer Zuteilung harmonisiert werden sollten. Die meisten der befragten Parteien waren der Auffassung, dass das System ein offenes Handelssystem sein sollte, das nichtsdestoweniger das im Gemeinschaftssystem verwendete Verrechnungsmodell nicht beeinträchtigt.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Schlussbericht und Tagesordnungen, Hintergrundinformationen und Vorträge aus den einzelnen Sitzungen der Arbeitsgruppe für Luftverkehr werden über die Internet-Adresse http://EG.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm veröffentlicht. Positionspapiere, die von Interessengruppen ergänzend zu den Angaben im Sitzungsprotokoll vorgelegt werden, können über dieselbe Internet-Adresse abgerufen werden.

• **Folgenabschätzung**

Der Mitteilung von September 2005 lag eine Folgenabschätzung bei, in der verschiedene politische Optionen, die für die Verringerung der Klimaauswirkungen der Luftfahrt in Frage kommen könnten, bewertet wurden, mit der Schlussfolgerung, dass der Emissionshandel sowohl aus umweltpolitischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht die wirksamste Lösung ist.

Diesem Vorschlag liegt eine weitere Folgenabschätzung bei, in der die verschiedenen Konzepte und Strategien für die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem untersucht werden und aus der hervorgeht, dass insofern als alle Fluggesellschaften, die jede der unter das System fallenden Flugrouten fliegen, gleich behandelt würden, davon ausgegangen werden kann, dass sie die Kosten der Einhaltung der Systemvorschriften weitgehend oder sogar vollständig auf ihre Kunden abwälzen. Dies würde sich nur geringfügig auf das projizierte Nachfragewachstum auswirken – von 142% bei *business-as-usual* bis zu mindestens

135% im Zeitraum 2005-2020 für alle Start- und Landeflüge. Der Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften würde von der Maßnahme kaum berührt. Der Hauptunterschied zwischen den einzelnen Fluggesellschaften liegt in der Länge der Flugstrecke, im Alter des Flugzeugs und in der beförderten Nutzlast. Kurzstrecken-Fluglinien, die ältere Flugzeuge einsetzen oder weniger Passagiere oder Fracht befördern, wären demnach stärker betroffen als Treibstoff sparende Fluggesellschaften. Der Wettbewerb zwischen Flughäfen und Tourismus wäre nicht sonderlich betroffen. Jedes diesbezügliche Risiko ließe sich durch Einbeziehung aller Start- und Landeflüge in das System jedoch mit Wahrscheinlichkeit mindern.

Die Kommission hat eine Folgenabschätzung im Sinne ihres Arbeitsprogramms durchgeführt; der diesbezügliche Bericht kann abgerufen werden über http://EG.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Der Richtlinienvorschlag dient der Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem.

Nach dem bestehenden Gemeinschaftssystem wird Anlagenbetreibern eine bestimmte Anzahl Emissionsrechte (Zertifikate) zugeteilt, von denen jedes einzelne seinen Inhaber befugt, pro Jahr eine Tonne Kohlendioxid zu emittieren. Die Gesamtzahl der zugeteilten Zertifikate entspricht die Obergrenze für die Gesamtemissionen, die die Systemteilnehmer nicht überschreiten dürfen. Bis 30. April jeden Jahres müssen die Betreiber Zertifikate in Höhe ihrer tatsächlichen Emissionen abgeben. Sie können Zertifikate handeln, damit Emissionsreduktionen dort erfolgen können, wo sie am kostenwirksamsten sind.

Die Vorschriften für die Emissionsüberwachung und –berichterstattung treten ab 2010 in Kraft. Ab 2011 gilt für Emissionen aus der Luftfahrt ein Emissionslimit (*cap*), und auch Flugzeugbetreiber müssen dann Zertifikate in Höhe ihrer Emissionen abgeben.

Schlüsselaspekte:

- Im Bereich Luftfahrt sind für die Einhaltung der Vorschriften des Gemeinschaftssystems die Flugzeugbetreiber zuständig;
- das System gilt für alle Start- und Landeflüge an einem Flughafen in der Gemeinschaft ab 1. Januar 2012. Flüge zwischen EU-Flughäfen werden bereits ab 1. Januar 2011 einbezogen;
- Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, Flüge nach Sichtflugregeln, Rundflüge, Flüge zum Testen von Navigationsgeräten oder Übungsflüge, Rettungsflüge sowie Flüge mit Luftfahrzeugen mit einem maximalen Startgewicht von weniger als 5,700 kg sind vom System ausgeschlossen;

- Mit der Absicht andere Gase zu reduzieren, wird die Kommission vor Ende 2008 nach einer eingehenden Auswirkungsprüfung einen Vorschlag zu den Stickoxiden aus der Luftfahrt vorlegen;
- um Doppelerfassungen und übermäßigen Verwaltungsaufwand für die Flugzeugbetreiber zu vermeiden, wird jeder Betreiber, einschließlich solcher Betreiber aus Drittländern, von nur einem Mitgliedstaat verwaltet;
- anders als beim bestehenden System wird die Methode der Zuteilung von Zertifikaten gemeinschaftsweit harmonisiert;
- die Gesamtzahl der dem Luftverkehrssektor zuzuteilenden Zertifikate wird auf Gemeinschaftsebene auf Basis der durchschnittlichen Luftverkehrsemissionen im Zeitraum 2004-2006 festgesetzt;
- auf Basis eines Richtwertes wird Flugzeugbetreibern, die einen diesbezüglichen Antrag stellen (wobei sich die ersten Anträge auf Daten aus dem Jahr 2008 beziehen müssen), ein fester Prozentsatz der Gesamtmenge an Zertifikaten kostenfrei zugeteilt. Für die Periode 2011-2012 entspricht dieser Prozentsatz dem durchschnittlichen Prozentsatz in jenen Mitgliedsstaaten, deren nationale Zuteilungspläne Versteigerungen beinhalten. Danach wird dieser Ansatz überprüft werden im Lichte der Ergebnisse der allgemeinen Überprüfung des Emissionshandelssystems.
- Die Einzelheiten der Versteigerung von Zertifikaten, beispielsweise Konzept und Zeitplan, werden durch eine Verordnung der Kommission geregelt. Einkünfte aus der Versteigerung sollten zur Minderung der Klimaauswirkungen und zur Erleichterung der Anpassung an den Klimawandel sowie zur Deckung von Verwaltungskosten verwendet werden;
- wie schon die anderen Teilnehmer am Gemeinschaftssystem sind auch Flugzeugbetreiber künftig verpflichtet, ihre CO₂-Emissionen zu überwachen und der zuständigen Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats bis 31. März jedes Jahres darüber Bericht zu erstatten. Die Emissionsberichte müssen auf Genauigkeit geprüft werden. Die in diesem Vorschlag enthaltenen Grundsätze der Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -überprüfung werden in diesbezüglichen Leitlinien präzisiert;
- Flugzeugbetreiber werden künftig in der Lage sein, für ihre Emissionen Zertifikate von anderen am Gemeinschaftssystem teilnehmenden Sektoren zu kaufen;
- Flugzeugbetreiber werden ferner in der Lage sein, bis zu einem harmonisierten Limit, das dem Durchschnitt der Emissionslimits entspricht, die die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Zuteilungsplänen für andere am Gemeinschaftssystem teilnehmende Sektoren festgelegt haben, Gutschriften – sogenannte Emissionsreduktionseinheiten (ERUs) und zertifizierte Emissionsreduktionen (CERs) - aus Projekten im Rahmen des *Joint Implementation* oder *Clean Development Mechanism* (JI/CDM) zu verwenden;
- der Inlandsflugverkehr wird in das System einbezogen und ebenso behandelt wie der internationale Flugverkehr;

- eine besondere Berücksichtigung der Handhabung von Luftverbindungen in entfernte oder isolierte Regionen, die besonders abhängig von Luftverkehrsverbindungen sind, kann am besten im Rahmen der bestehenden Maßnahmen erfolgen wie etwa gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und Beihilfen sozialer Art unter Artikel 87(2) des Vertrags.

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für den Vorschlag ist Artikel 175 des Vertrags (der schon Rechtsgrundlage für die Richtlinie 2003/87/EG war).

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip findet insofern Anwendung, als der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht hinreichend verwirklicht werden:

- Die wirtschaftlichen Vorteile des Emissionshandels können nur erreicht werden, wenn Emissionsrechte gemeinschaftsweit handelbar sind und anerkannt werden. Dies geht nicht ohne eine gemeinsame Rahmenregelung.
- Angesichts des hohen Integrationsniveaus auf dem gemeinschaftlichen Luftverkehrsmarkt könnte es zu Wettbewerbsverzerrungen kommen, wenn jeder Mitgliedstaat unterschiedliche Maßnahmen anwendet.

Eine Gemeinschaftsmaßnahme ist aus folgenden Gründen der bessere Weg, um die Ziele des Vorschlags zu erreichen:

- Harmonisierte Maßnahmen zur Reduzierung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs lassen sich am besten durch Rechtsvorschriften auf Gemeinschaftsebene verwirklichen. Da alle Fluggesellschaften, die von Gemeinschaftsflughäfen aus operieren, gleich behandelt würden, blieben Wettbewerbsverzerrungen begrenzt.
- Der Rat und das Europäische Parlament haben die Kommission aufgefordert, eine Gemeinschaftsmaßnahme vorzuschlagen, und das Potenzial des Emissionshandels anerkannt. Die Richtlinie 2003/87/EG muss geändert werden, um den Luftverkehr in das Gemeinschaftssystem einzubeziehen.
- Die Gemeinschaft ist einer der Hauptakteure des globalen Flugverkehrs und verantwortlich für ungefähr die Hälfte der CO₂-Emissionen aus der internationalen Luftfahrt, die die Industrieländer der UNFCCC melden.
- Mit dem Vorschlag wird das Gemeinschaftssystem geändert und eine gemeinsame Rahmenregelung eingeführt, deren Umsetzung und Durchsetzung jedoch den Mitgliedstaaten überlassen bleibt, die dazu besser in der Lage sind.

Der Vorschlag wird somit dem Subsidiaritätsprinzip gerecht.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wird dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit aus folgenden Gründen gerecht:

- Der Vorschlag enthält nur Vorschriften, die zum reibungslosen Funktionieren des Systems und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen erforderlich sind, die sich aus der unterschiedlichen Behandlung von Flugzeugbetreibern durch die Mitgliedstaaten ergeben könnten. Im Interesse der Kohärenz und zur Verringerung der Umsetzungskosten greift der Vorschlag so weit wie möglich auf die Struktur des bestehenden Gemeinschaftssystems zurück. Soweit Verfahrensvorschriften des bestehenden Systems für den Luftfahrtsektor nicht geeignet sind, wurden Sondervorschriften eingeführt, die die Einfachheit und umweltpolitische Integrität des Systems jedoch nicht beeinträchtigen.
- Mit dem Emissionshandel lassen sich Umweltvorteile zu geringeren Kosten erzielen als mit anderen Mitteln; er ist daher die kostenwirksamste Methode zur Eindämmung der Treibhausgasemissionen aus der Luftfahrt.

- **Wahl des Rechtsinstruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente sind aus folgenden Gründen ungeeignet:

Da eine Richtlinie geändert werden soll, um den Luftverkehr in das Gemeinschaftssystem einzubeziehen, wäre ein anderes Rechtsinstrument ungeeignet.

4. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Ausgaben für Tätigkeiten im Rahmen dieser Richtlinie werden über das Finanzierungsinstrument für die Umwelt (LIFE+ für den Zeitraum 2007-2013) finanziert. Zusätzliche Mittel werden nicht beantragt.

5. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Revisionsklausel.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden gebeten, der Kommission den Wortlaut ihrer nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie sowie eine diesbezügliche Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄSCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

xx/xx/2006

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 Kommission²,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

nach dem Verfahren von Artikel 251 des Vertrags⁵,

² ABL. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABL. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABL. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABL. C [...] vom [...], S. [...].

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 und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates⁶ wurde ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft eingeführt, um die Verringerung von Treibhausgasemissionen in einer kosteneffizienten und ökonomisch wirksamen Weise zu fördern.
- (2) Das Hauptziel der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, die mit Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993 über den Abschluss des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen⁷ im Namen der Gemeinschaft angenommen wurde, besteht darin, Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Interferenz mit dem Klimasystem verhindern würde. Die Gemeinschaft hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die globale jährliche Oberflächenmitteltemperatur gegenüber den vorindustriellen Werten nicht um mehr als 2°C zunehmen sollte. Aktuelle Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass dieses langfristige Temperaturziel nur erreicht werden kann, wenn die globalen Treibhausgasemissionen innerhalb von zwei Jahrzehnten ihren Höchststand erreichen und anschließend gegenüber 1990 spürbar um mindestens 15%, vielleicht sogar um 50% fallen. Die quantifizierten, von den Staaten ab 2013 zu erzielenden Verminderungen, um das Ziel einer Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen zu erreichen, sind im internationalen Prozess zum Klimawandel noch nicht festgelegt worden. Während diese Richtlinie mit dem Beitrag der EU zum langfristigen Temperaturziel konform gehen sollte, sollten die Methoden und Grundlagen für die Zuteilung von Luftfahrtzertifikaten unter dieser Richtlinie jenseits dieses Datums im Lichte wissenschaftlicher Entwicklungen sowie der politischen Entwicklung auf internationaler Ebene weiterer Überprüfung unterliegen.
- (3) Gemäß der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen müssen alle Parteien nationale und gegebenenfalls regionale Programme mit Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels ausarbeiten und durchführen.
- (4) Nach dem Kyoto-Protokoll, das mit der Entscheidung 2002/358/EG des Rates vom 25. April 2002 über die Genehmigung des Protokolls von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Namen der Europäischen Gemeinschaft sowie die gemeinsame Erfüllung der daraus erwachsenden Verpflichtungen⁸ 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.
- (5) Die Gemeinschaft ist zwar keine Vertragspartei der Chicago-Konvention von 1944, aber alle Mitgliedsstaaten sind Vertragsparteien dieser Konvention sowie Mitglieder

⁶ ABL. L 275 vom 25.10.2003, S. 32. Geändert durch die Richtlinie 2004/101/EG (ABL. L 338 vom 13.11.2004, S. 18).

⁷ ABL. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.

⁸ ABL. L 130 vom 15.5.2002, S. 1.

von ICAO und unterstützen weiterhin haben die Arbeiten zur Entwicklung von Marktinstrumenten auf globaler Ebene in Zusammenarbeit mit anderen Staaten unterstützt. Auf der sechsten Sitzung des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz in der Luftfahrt im Jahr 2004 war man sich einig, 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 wird in der EntschlieÙung 35-5 der ICAO-Versammlung kein neues Rechtsinstrument vorgeschlagen, sondern ein offener Emissionshandel befürwortet, mit der Möglichkeit für die Staaten, Emissionen aus der internationalen Luftfahrt in ihre Emissionshandelssysteme einzubeziehen.

- (6) Gemäß dem mit Beschluss 1600/2002/EG des Europäischen Parlament und des Rates⁹ eingeführten Sechsten Umweltaktionsprogramm der Gemeinschaft muss die Gemeinschaft dafür sorgen, dass spezifische Maßnahmen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr festgelegt und durchgeführt werden, wenn 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.
- (7) Strategien und Maßnahmen sollten von Mitgliedstaaten und Gemeinschaft in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft und nicht nur in den Sektoren Industrie und Energie 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.
- (8) In ihrer Mitteilung vom 27. September 2005¹⁰ hat die Kommission eine Strategie zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs angenommen. 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 für Klimaänderung eine Arbeitsgruppe mit Vertretern verschiedener Interessengruppen aus dem Luftverkehrssektor einzusetzen, die über die Mittel und Wege zur Einbindung des Luftverkehrssektors in das Gemeinschaftssystem beraten soll. In seinen Schlussfolgerungen von Dezember 2005 hat der Rat anerkannt, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem sowohl aus ökonomischer als auch aus umweltpolitischer Sicht der beste Weg nach vorne ist, und die Kommission aufgefordert, bis Ende 2006 einen Rechtsakt vorzuschlagen. In seiner EntschlieÙung vom 4. Juli 2006 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.
- (9) Ziel dieser Richtlinie ist es, die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs durch Einbeziehung der Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten in das Gemeinschaftssystem zu verringern.

⁹ ABL L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

¹⁰ KOM(2005) 459 endg.

- (10) Da Flugzeugbetreiber die beste Kontrolle darüber haben, welchen Typ Flugzeug sie betreiben, und über die Art und Weise, wie es geflogen wird, sollten sie für die Einhaltung der sich aus dieser Richtlinie ergebenden Verpflichtungen verantwortlich gemacht werden. Ein Flugzeugbetreiber kann anhand einer ICAO-Kennung oder einer anderen zur Flugidentifizierung verwendeten anerkannten Kennung identifiziert werden. Wenn die Identität des Betreibers nicht festgestellt werden kann, wird der Besitzer des Flugzeugs als der Flugzeugbetreiber angesehen, es sei denn, der Besitzer beweist, dass eine andere Person der Betreiber war.
- (11) Ab 2011 sollten die Emissionen von Flügen zwischen den Flughäfen der Gemeinschaft in das Gemeinschaftssystem einbezogen werden. Ab 2012 sollten die Emissionen aller Flugzeuge, die an Gemeinschaftsflughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Das Gemeinschaftssystem kann somit als Modell für die weltweite Ausweitung des Systems dienen. Wenn ein Drittland Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen ergreift, die von diesem Land starten und in einem Gemeinschaftsflughafen landen, und diese Maßnahmen zumindest gleichwertig mit den Bestimmungen dieser Richtlinie sind, dann kann der Geltungsbereich des Gemeinschaftssystems dahingehend verändert werden, dass ankommende Flüge aus diesem Land ausgeschlossen werden.
- (12) Der Luftverkehr beeinflusst das Weltklima durch die Freisetzung von Kohlendioxid, Stickoxiden, Wasserdampf, Sulfat- und Russpartikeln. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) schätzte, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Aktuelle Ergebnisse der Gemeinschaftsforschung deuten darauf hin, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs zwei Mal höher sein könnte als der alleinige Effekt von Kohlendioxid. Bei keiner dieser Schätzungen wird jedoch der äußerst unsichere Effekt der Zirruswolken berücksichtigt. Da die Umweltpolitik der Gemeinschaft gemäß Artikel 174 Absatz 2 des Vertrags auf dem Vorsorgeprinzip beruhen muss, sollten so weit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigt werden. In Erwartung geeigneter wissenschaftlich fundierter Parameter für einen Vergleich zwischen den verschiedenen Auswirkungen ist ein pragmatisches und vorsorgliches Vorgehen erforderlich. Stickoxidemissionen werden durch andere von der Kommission vorzuschlagende Rechtsinstrumente geregelt werden.
- (13) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden. Um neuen Flugzeugbetreibern Marktzugang zu gewährleisten, wird ein Teil der Zertifikate durch Versteigerung nach einem von der Kommission festzulegenden Verfahren zugeteilt. Flugzeugbetreibern, die ihre Flugtätigkeit einstellen, sollten bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate ausgegeben werden.
- (14) Der Luftverkehr ist mitverantwortlich für die durch menschliches Handeln verursachten Klimaauswirkungen im Allgemeinen. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten der Systemverwaltung verwendet werden. Versteigerungseinkünfte sollten vor allem zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien (GEEREF) und für Maßnahmen zur Vermeidung des Abholzens von Wäldern und zur Erleichterung der Anpassung in Entwicklungsländern eingesetzt

werden. Vorschriften zur Benutzung von Mitteln aus der Auktionierung sollen der Kommission mitgeteilt werden. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.

- (15) Um die Kosteneffizienz des Systems zu verbessern, sollten Flugzeugbetreiber CER und ERU aus Projektmaßnahmen verwenden können, um Verpflichtungen zur Abgabe von Zertifikaten bis zu einem harmonisierten Limit nachzukommen.
- (16) Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Flugzeugbetreiber sollte für jeden Flugzeugbetreiber jeweils nur ein Mitgliedstaat verantwortlich sein. Die Mitgliedstaaten sollten verpflichtet werden sicherzustellen, dass Flugzeugbetreiber, denen in dem betreffenden Mitgliedstaat eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde, oder Flugzeugbetreiber ohne Betriebsgenehmigung oder Flugzeugbetreiber aus Drittländern, deren Emissionen in einem Basisjahr größtenteils dem betreffenden Mitgliedstaat zuzuordnen sind, die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.
- (17) Im Interesse der Integrität des Verrechnungsmodells für das Gemeinschaftssystem sollten dem Luftverkehrssektor zugeteilte Zertifikate, auch angesichts der Tatsache, dass Emissionen aus dem internationalen Flugverkehr noch nicht unter die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen des Kyoto-Protokolls fallen, nur verwendet werden, um den Verpflichtungen der Flugzeugbetreiber zur Abgabe von Zertifikaten im Rahmen dieser Richtlinie nachzukommen. Flugzeugbetreiber sollten jedoch in der Lage sein, durch ihre Registerverwaltung ein an den Luftverkehrssektor ausgegebenes Zertifikat gegen ein Zertifikat auszutauschen, das von allen Betreibern in dem System verwendet werden kann.
- (18) Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) ist möglicherweise im Besitz von Informationen, die den Mitgliedstaaten oder der Kommission helfen könnten, ihren Verpflichtungen im Rahmen dieser Richtlinie nachzukommen.
- (19) Die Bestimmungen der Gemeinschaftsregelung für die Überwachung und Überprüfung von Emissionen und die diesbezügliche Berichterstattung sowie die Sanktionsvorschriften für Anlagenbetreiber sollten auch auf Betreiber von Flugzeugen Anwendung finden.
- (20) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten nach Maßgabe des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹¹ festgelegt werden.
- (21) Die Kommission sollte insbesondere ermächtigt werden, die Versteigerung von Zertifikaten zu regeln, die nicht kostenfrei zugeteilt werden müssen, über die Anwendung eines Auswirkungsfaktors für den Fall der Abgabe von Zertifikaten durch Flugzeugbetreiber zu entscheiden, ausgenommen den Flugzeugbetreibern zugeteilte

¹¹ ABL. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Beschluss geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABL. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

Zertifikate und CER und ERU und den Geltungsbereich gemäß Anhang I zu ändern, wenn ein Drittland Maßnahmen einführt, um die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern. Da diese Maßnahmen von allgemeiner Tragweite und zur Änderung nicht wesentlicher Elemente bzw. zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung oder Änderung neuer nicht wesentlicher Elemente bestimmt sind, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG festgelegt werden.

- (22) Da das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme von einzelnen Mitgliedstaaten nicht erreicht werden kann und sich angesichts der Tragweite und Wirkung der vorgeschlagenen Maßnahme auf Gemeinschaftsebene besser verwirklichen lässt, kann die Gemeinschaft in Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 des Vertrags Maßnahmen erlassen. Nach dem in dem genannten Artikel vorgesehenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung des genannten Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (23) Die Richtlinie 2003/87/EG sollte 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) Die folgende Überschrift von Kapitel I wird vor Artikel 1 eingefügt:

"Kapitel I – Allgemeine Bestimmungen".

- (2) Artikel 3 wird wie folgt geändert

- (a) unter Buchstabe b) wird der folgende Text hinzugefügt: " oder die Freisetzung der in Anhang I genannten Gase aus einem Flugzeug, das eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des genannten Anhangs durchführt";
- (b) es werden folgende Buchstaben hinzugefügt:
- (o) 'Flugzeugbetreiber' bezeichnet die Person, die ein Flugzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, an dem eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchgeführt wird oder, wenn die Identität des Betreibers unbekannt oder durch den Flugzeugbesitzer nicht angegeben wird, den Eigentümer des Flugzeugs;
- (p) 'Verwaltungsmitgliedstaat' bezeichnet den Mitgliedstaat, der für die Verwaltung des Systems in Bezug auf einen Flugzeugbetreiber gemäß Artikel 18a zuständig ist;
- (q) 'zugeordnete Luftverkehrsemissionen' bezeichnen Emissionen aus Flugzeugen, die im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten im Sinne von

Anhang I eingesetzt werden und in einem Mitgliedstaat starten oder aus einem Drittland kommen und in einem Mitgliedstaat landen;

- (r) 'historische Luftverkehrsemissionen' bezeichnen den durchschnittlichen Mittelwert der jährlichen Emissionen von Flugzeugen, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I durchführen, in den Kalenderjahren 2004, 2005 und 2006."

- (3) Nach Artikel 3 wird folgendes Kapitel II sowie eine Überschrift für Kapitel III und Artikel 3e eingefügt:

"Kapitel II – Luftverkehr

Artikel 3a

Anwendungsbereich von Kapitel II

Die Bestimmungen in diesem Kapitel gelten für die Zuteilung und Ausgabe von Zertifikaten im Zusammenhang mit den in Annex I aufgelisteten Luftfahrtsaktivitäten.

Artikel 3b

Gesamtmenge der Zertifikate für den Luftverkehr

1. Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der Summe der historischen Luftfahrtsemissionen bezogen auf jedes Jahr.
2. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Zahl der Jahre in der Periode.
3. Für die zweite Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2 und für jede folgende Periode entspricht die Gesamtmenge der den Flugzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 100% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl Jahre in der Periode.
4. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission auf Basis der besten verfügbaren Daten die historischen Luftverkehrsemissionen fest.

Artikel 3c

Methode der Zuteilung von Zertifikaten für den Luftverkehr

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

2. Für zukünftige Perioden berücksichtigt der zu versteigernde Prozentsatz die allgemeine Überprüfung dieser Richtlinie..
3. Die Versteigerung von Zertifikaten, die nicht gemäß den Absätzen 1 und 2 kostenfrei zugeteilt werden müssen, durch die Mitgliedstaaten wird von der Kommission in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate steht in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 berichtet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3b 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 ergänzende Bestimmungen zu ändern, wird nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 23 Absatz 2a erlassen.

4. Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 3 werden zur Eindämmung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Klimaauswirkungen, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung und zur Deckung der Kosten verwendet, die dem Verwaltungsmitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie entstehen. Die Mitgliedsstaaten müssen die Kommission über die Maßnahmen informieren, die nach diesem Absatz getroffen werden.
5. Die der Kommission auf der Grundlage dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Mitteilungspflicht im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags.

Artikel 3d

Zuteilung und Ausgabe von Zertifikaten für Flugzeugbetreiber

1. Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3b kann jeder Betreiber von Flugzeugen Zertifikate beantragen, die gemäß Artikel 3c kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann beim Verwaltungsmitgliedstaat gestellt werden durch Übermittlung von Tonnenkilometer-Angaben für die von diesem Betreiber ausgeführten Tätigkeiten im Luftverkehr wie in Anhang I angeführt, die für das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, endet, gemäß den Anhängen IV und V überprüft wurden. Er muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, vorliegen.
2. Mindestens 18 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Anträge, die gemäß Absatz 1 eingegangen sind.
3. Mindestens 15 Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3b entscheidet die Kommission über Folgendes:

- (a) die Gesamtmenge der Zertifikate, die für die Handelsperiode gemäß Artikel 3b zuzuteilen sind;
- (b) die Zahl der Zertifikate, die in der die Handelsperiode gemäß Artikel 3c kostenfrei zuzuteilen sind, und
- (c) den Richtwert für die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten an Flugzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurden.

Der unter Buchstabe (c) genannte Richtwert wird berechnet durch Division der Zahl der Zertifikate gemäß Buchstabe b) 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 im Sinne von Absatz 3 fällt, berechnet und veröffentlicht jeder Verwaltungsmitgliedstaat Folgendes:
 - (a) die Zertifikate, die jedem Flugzeugbetreiber, 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 gemäß Absatz 3 Buchstabe c) veröffentlichten Richtwert; und
 - (b) die jedem Flugzeugbetreiber 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 Periode, für die dieser Flugzeugbetreiber eine Tätigkeit im Luftverkehr ausführt wie in Anhang I angeführt.
5. Bis zum 28. Februar 2011 und bis zum 28. Februar jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Flugzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr zugeteilt wurden.

Kapitel III

Ortsfeste Anlagen

Die Bestimmungen in diesem Kapitel gelten für Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen und die Zuteilung und Ausgabe von Zertifikaten im Zusammenhang mit den in Anhang I aufgelisteten Aktivitäten, ausgenommen Luftfahrtsaktivitäten."

4. In Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe (e) werden nach "Zertifikaten" die Worte ", ausgenommen gemäß Kapitel II ausgegebene Zertifikate" eingefügt.
5. Nach Artikel 11 wird folgende Überschrift von Kapitel IV eingefügt:

"Kapitel IV

Bestimmungen für die Luftfahrt und ortsfeste Anlagen

6. In Artikel 11a wird folgender Absatz 1a hinzugefügt:

"1a. Vorbehaltlich des Absatzes 3 genehmigen die Mitgliedstaaten den Flugzeugbetreibern die Nutzung von CER und ERU aus Projektmaßnahmen für jede in Artikel 3b genannte Handelsperiode bis zu einem Prozentanteil der Zahl der Zertifikate, die gemäß Artikel 12 Absatz 2a abgegeben werden müssen, wobei dieser Prozentanteil dem Mittelwert der Prozentanteile entspricht, die die Mitgliedstaaten für die betreffende Handelsperiode gemäß Absatz 1 festgesetzt haben.

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

7. In Artikel 11b Absatz 2 wird das Wort "Anlagen" durch das Wort "Tätigkeiten" ersetzt.

8. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden nach "Verpflichtungen" die Worte "eines Luftfahrzeugbetreibers aus Absatz 2a oder" eingefügt;

b) es wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"2a. Die Verwaltungsmitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass jeder Flugzeugbetreiber bis spätestens 30. April jeden Jahres Zertifikate in der Menge abgibt, die den Gesamtemissionen im vorangegangenen Kalenderjahr, die gemäß Artikel 15 überprüft wurden, aus Luftverkehrstätigkeiten im Sinne von Anhang I entspricht, die der Flugzeugbetreiber durchführt. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die gemäß diesem Absatz abgegebenen Zertifikate anschließend gelöscht werden.";

(c) In Absatz 3 werden nach "Anzahl von Zertifikaten" die Worte ", ausgenommen gemäß Kapitel II ausgegebene Zertifikate," eingefügt;

9. In Artikel 13 Absatz 3 werden die Worte "Artikel 12 Absatz 3" durch die Worte "Artikel 12 Absatz 2a bzw. Absatz 3" ersetzt.

10. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

(a) In Absatz 1:

(i) nach den Worten "spezifizierten Treibhausgasen" werden die Worte "und betreffend Tonnenkilometerdaten für die Zwecke eines Antrags gemäß Artikel 3d" eingefügt,

(ii) die Worte "bis zum 30. September 2003" werden gestrichen und

- b) in Absatz 3:
 - (i) die Worte "einer Anlage" werden durch "oder Flugzeugbetreiber" ersetzt;
 - (ii) die Worte "dieser Anlage in jedem Kalenderjahr" werden durch die Worte "..., die in jedem Kalenderjahr aus der Anlage bzw. ab 1. Januar 2010 aus dem Flugzeug, das von ihm betrieben wird, ausgestoßen werden," ersetzt.

11. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1:
 - (i) das Wort "Betreibern" wird durch "Betreibern und Flugzeugbetreibern" ersetzt;
 - (ii) nach "des Anhangs V" werden die Worte "und etwaiger Durchführungsvorschriften, die die Kommission gemäß diesem Absatz erlassen hat" eingefügt;
- b) in Absatz 2:
 - (i) das Wort "Betreiber" wird durch die Worte "Betreiber und Flugzeugbetreiber" ersetzt;
 - (ii) nach den Worten "des Anhangs V" werden die Worte "und etwaiger Durchführungsvorschriften, die die Kommission gemäß diesem Absatz erlassen hat" eingefügt;
- c) nach Absatz 2 wird folgender Absatz angefügt:

"Die Kommission kann nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 23 Absatz 2 Durchführungsvorschriften für die Prüfung der von Flugzeugbetreibern gemäß Artikel 14 Absatz 3 vorgelegten Berichte und der gemäß Artikel 3c eingereichten Anträge erlassen."

12. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Worte "spätestens am 31. Dezember 2003" gestrichen;
- b) in Absatz 2:
 - (i) wird das Wort "Betreiber" ersetzt durch "Betreiber und Luftfahrzeugbetreiber";
 - (ii) werden die Worte "nach Artikel 12 Absatz 3" durch die Worte "gemäß dieser Richtlinie" ersetzt und
- c) in Absatz 3:
 - (i) wird das Wort "Betreibern" ersetzt durch "Betreibern und Luftfahrzeugbetreibern";
 - (ii) werden im zweiten Satz die Worte "von der Anlage" gestrichen.

13. Es werden die folgenden Artikel 18a und 18b hinzugefügt:

*"Artikel 18a
Verwaltungsmitgliedstaaten*

1. Verwaltungsmitgliedstaat für Flugzeugbetreiber ist
 - a) im Falle eines Flugzeugbetreibers mit einer von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen¹² erteilten gültigen Betriebsgenehmigung der Mitgliedstaat, der die Betriebsgenehmigung für den betreffenden Flugzeugbetreiber erteilt hat, und
 - b) in allen anderen Fällen der Mitgliedstaat mit dem höchsten Schätzwert für zugeordnete Luftverkehrsemissionen in Bezug auf Flüge, die der Flugzeugbetreiber im Basisjahr operiert.
2. Auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationen trifft die Kommission folgende Maßnahmen:
 - a) Sie veröffentlicht bis 1. Februar 2009 eine Liste der Flugzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I nachgegangen sind, mit Angabe des für die einzelnen Flugzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats gemäß Absatz 1, und
 - b) sie ergänzt die Liste bis 1. Februar jedes folgenden Jahres um Flugzeugbetreiber, die eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I später aufgenommen haben.
3. Für die Zwecke von Absatz 1 gilt als 'Basisjahr' in Bezug auf Flugzeugbetreiber, die ihren Flugbetrieb in der Gemeinschaft nach dem 1. Januar 2006 aufgenommen haben, das erste Kalenderjahr des Flugbetriebs und in allen anderen Fällen das am 1. Januar 2006 beginnende Kalenderjahr.

*Artikel 18b
Unterstützung durch Eurocontrol*

Um ihren Verpflichtungen gemäß den Artikeln 3b Absatz 4 und Artikel 18a nachzukommen, kann die Kommission Unterstützung durch Eurocontrol beantragen und zu diesem Zweck mit dieser Organisation entsprechende Vereinbarungen treffen."

14. In Artikel 19 Absatz 3 werden nach den Worten "dieser Nutzung " die Worte "und Bestimmungen über die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Gemeinschaftssystem. Die Verordnung ermöglicht es Flugzeugbetreibern, bei ihrer Registerverwaltung einen Austausch eines unter Kapitel II erstellen Zertifikats gegen ein Zertifikat zu

¹² ABL. L 24 vom 24.8.1992, S. 1.

beantragen, das den unter Kapitel III erstellten äquivalent ist. " eingefügt. Die Verwaltungen sollen diesen Austausch auf Anfrage vornehmen.

15. In Artikel 23 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"2a. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so finden gemäß Artikel 8 des Beschlusses 1999/468/EG die Bestimmungen von Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses Anwendung."

16. Es wird folgender Artikel 25a hinzugefügt:

"Artikel 25a

Drittlandvorschriften zur Reduzierung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs

Erlässt ein Drittland Vorschriften zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Flugzeugen, die in seinem Hoheitsgebiet starten und in der Gemeinschaft landen, welche den Vorschriften dieser Richtlinie zumindest gleichwertig sind, so ändert die Kommission diese Richtlinie, um Flüge aus dem betreffenden Drittland ab der nächsten Handelsperiode gemäß Artikel 3b von den Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I auszuschließen.

Diese Änderung, die dazu dient, nicht wesentliche Elemente der Richtlinie zu ändern, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 23 Absatz 2a erlassen."

17. (Artikel 28 wird folgendermaßen geändert:

(a) in Absatz 3b werden nach "Zertifikaten" die Worte ", ausgenommen gemäß Kapitel II ausgegebene Zertifikate," eingefügt und

(b) in Absatz 4 werden nach "Zertifikaten" die Worte ", ausgenommen gemäß Kapitel II ausgegebene Zertifikate, eingefügt.

18. Nach Artikel 30 wird die folgende Überschrift eingefügt:

"Kapitel V – Schlussbestimmungen"

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

Artikel 2 *Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens 12 Monate nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen 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 Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

*Artikel 3
Inkrafttreten*

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 4
Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Der Präsident</i>	<i>Der Präsident</i>
[...]	[...]

ANHANG

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

1. Anhang I wird folgendermaßen geändert:

a) der Titel wird durch folgende Fassung ersetzt:

"KATEGORIEN VON UNTER DIESE RICHTLINIE FALLENDEN TÄTIGKEITEN";

b) der folgende Absatz wird nach Absatz 2 eingefügt:

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

c) die folgende Tätigkeitskategorie wird hinzugefügt:

"

<p><i>Luftverkehr</i></p> <p>Flüge, die an einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines unter den Vertrag fallenden Mitgliedstaats landen, und Flüge, die von einem solchen Flughafen starten.</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 durchgeführt werden, soweit dies durch einen entsprechenden Statusindikator im Flugplan vermerkt ist;</p> <p>b) Militärflüge (in Militärflugzeugen) sowie Zoll- und Polizeiflüge und Such- und Rettungsflüge, soweit eine Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde vorliegt;</p> <p>c) Flüge, die ausschließlich nach Sichtflugregeln im Sinne von Anhang 2 des Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (1944) operiert werden;</p>	<p>Kohlendioxid</p>
--	---------------------

<p>d) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Startflugplatz zurückkehrt;</p> <p>e) Übungsflüge, die ausschließlich zum Erwerb eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im Flugplan entsprechend vermerkt ist. Diese Flüge dürfen nicht zur Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht oder zur Abstellung oder Überführung von Luftfahrzeugen dienen;</p> <p>f) Flüge, die ausschließlich zur Kontrolle oder Vermessung von Bodenausrüstungen durchgeführt werden, die als Flugnavigationshilfen verwendet werden oder verwendet werden sollen, mit Ausnahme der Flüge des betreffenden Luftfahrzeugs zu einem bestimmten Einsatzort; und</p> <p>g) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als 5700 kg.</p>	
---	--

"

2. Anhang IV wird wie folgt geändert:

(a) Nach dem Titel wird die folgende Überschrift eingefügt:

"Teil A – Überwachung von und Berichterstattung über Emissionen aus ortsfesten Anlagen";

(b) es wird folgender Teil B angefügt:

"TEIL B – Überwachung von und Berichterstattung über Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten

Überwachung der Kohlendioxidemissionen

Emissionen werden durch Berechnung nach folgender Formel überwacht:

Treibstoffverbrauch x Emissionsfaktor

Der Treibstoffverbrauch umfasst auch Treibstoffe, die vom Hilfsmotor verbraucht werden. Der tatsächliche Treibstoffverbrauch jedes Flugs soll wenn möglich herangezogen werden und soll nach folgender Formel berechnet werden:

Treibstoffmenge in den Flugzeugtanks nach abgeschlossener Betankung für den betreffenden Flug – Treibstoffmenge in den Flugzeugtanks 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 Ebenenkonzept geschätzt.

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

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

Berichterstattung über die Emissionen

Jeder Flugzeugbetreiber übermittelt in seinem Bericht gemäß Artikel 14 Absatz 3 folgende Informationen:

- A. Angaben zur Identifizierung des Betreibers, einschließlich:
- Namen des Betreibers;
 - Verwaltungsmitgliedstaat;
 - Anschrift, einschließlich Postleitzahl und Land und, falls anders, Kontaktadresse im Verwaltungsmitgliedstaat;
 - Nummer und Ausstellungsbehörde des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und der Betriebsgenehmigung, auf deren Grundlage die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers durchgeführt wurden;
 - Flugzeugzulassungsnummern und die im Berichtszeitraum für die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers verwendeten Flugzeugtypen;
 - Anschrift, Telefon, Fax und Email-Anschrift einer Kontaktperson;
 - Namen des Flugzeugeigentümers.
- B. Für jeden Treibstofftyp, für den Emissionen berechnet werden:
- Treibstoffverbrauch;
 - Emissionsfaktor;
 - Gesamtemissionen aus allen während des Berichtszeitraums operierten Flügen im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers;
 - Gesamtemissionen aus

- allen Flügen, die während des Berichtszeitraums im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers operiert wurden und die von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gestartet und an einem Flughafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats gelandet sind;
- allen anderen Flügen, die während des Berichtszeitraums im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers operiert wurden;
- Gesamtemissionen aus allen Flügen, die während des Berichtszeitraums im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers operiert wurden und die
 - aus jedem Mitgliedstaat gestartet und
 - in jedem Mitgliedstaat aus einem Drittland gelandet sind;
- Unsicherheit.

Überwachung von Tonnenkilometerdaten Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d

Zum Zwecke der Zuteilung von Zertifikaten gemäß Artikel 3d Absatz 1 wird der Umfang der Luftverkehrstätigkeit in Tonnenkilometern nach folgender Formel berechnet:

Tonnenkilometer = Flugstrecke x Nutzlast

wobei:

"Flugstrecke": die Großkreisentfernung zwischen Abflug- und Ankunftsflughafen; und

"Nutzlast": die Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post und Fluggäste.

Für die Berechnung der Nutzlast gilt Folgendes:

- Die Zahl der Fluggäste entspricht der Zahl der an Bord befindlichen Personen, ausgenommen das Bordpersonal;
- ein Flugzeugbetreiber 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 100kg anwenden.

Berichterstattung über Tonnenkilometerdaten zum Zwecke von Artikel 3d

Jeder Flugzeugbetreiber übermittelt in seinem Antrag gemäß Artikel 3d Absatz 1 folgende Informationen:

- A. Angaben zur Identifizierung des Betreibers, einschließlich:
- Namen des Betreibers;
 - Verwaltungsmitgliedstaat;

- Anschrift, einschließlich Postleitzahl und Land und, falls anders, Kontaktadresse im Verwaltungsmitgliedstaat;
- Flugzeugzulassungsnummern und die im Antragsjahr für die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers verwendeten Flugzeugtypen;
- Nummer und Ausstellungsbehörde des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und der Betriebsgenehmigung, auf deren Grundlage die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers durchgeführt wurden;
- Anschrift, Telefon, Fax und Email-Anschrift einer Kontaktperson;
- Name des Flugzeugeigentümers.

B. Tonnenkilometerdaten:

- Zahl der Flüge zwischen je Flughafenpaar;
- Zahl der Passagierkilometer je Flughafenpaar;
- Zahl der Tonnenkilometer je Flughafenpaar;

Gesamtzahl der Tonnenkilometer für alle Flüge, die in dem Berichtsjahr operiert wurden und unter die Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I des Betreibers fallen."

3. Anhang V wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Titel wird die folgende Überschrift eingefügt:

"TEIL A – Prüfung von Emissionen aus ortsfesten Anlagen";

- b) es wird folgender Teil B 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) In Absatz 3 soll der Verweis auf die Betreiber im Sinne eines Flugzeugbetreibers verstanden werden und unter Buchstabe (c) gilt der Verweis auf die Anlage als Verweis auf das Flugzeug, das zur Durchführung der unter den Bericht fallenden Luftverkehrstätigkeiten eingesetzt wurde;
- b) in Absatz 5 gilt der Verweis auf die Anlage als Verweis auf den Flugzeugbetreiber;
- c) in Absatz 6 gilt der Verweis auf Tätigkeiten der Anlage als Verweis auf unter den Bericht fallende Luftverkehrstätigkeiten des Flugzeugbetreibers;

- d) in Absatz 7 gilt der Verweis auf den Standort der Anlage als Verweis auf Standorte, die der Flugzeugbetreiber zur Durchführung der unter den Bericht fallenden Luftverkehrstätigkeiten nutzt;
- e) in den Absätzen 8 und 9 gelten die Verweise auf Quellen von Emissionen als Verweise auf das Flugzeug, für das der Flugzeugbetreiber verantwortlich ist, und
- (f) in den Absätzen 10 und 12 sollen die Verweise auf die Betreiber im Sinne eines Flugzeugbetreibers verstanden werden.

Zusätzliche Bestimmungen für die Prüfung von Berichten über Luftverkehrsemissionen

- (14) Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher,
 - a) dass 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 Flugzeugbetreibers, einschließlich Daten von Eurocontrol, die der Flugzeugbetreiber angefordert hat;
 - b) dass insgesamt Übereinstimmung besteht zwischen den Daten über den Gesamttreibstoffverbrauch und den Daten über den Treibstoffkauf oder die anderweitige Versorgung des für die Luftverkehrstätigkeit eingesetzten Flugzeugs mit Treibstoff.

Zusätzliche Bestimmungen für die Prüfung von Tonnenkilometerdaten, die zum Zwecke von Artikel 3d Absatz 1 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 auf die Prüfung von Daten über Luftverkehrstätigkeiten Anwendung.
- (16) Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass im Antrag des Flugzeugbetreibers gemäß Artikel 3d Absatz 1 nur Flüge berücksichtigt werden, die tatsächlich durchgeführt wurden und unter eine der Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I fallen, für die der Flugzeugbetreiber verantwortlich ist. Die Prüfstelle verwendet hierzu Daten über den Flugbetrieb des Flugzeugbetreibers, einschließlich Daten von Eurocontrol, die der Flugzeugbetreiber angefordert hat. Die Prüfstelle stellt ferner sicher, dass die vom Flugzeugbetreiber mitgeteilte Nutzlast den Nutzlastwerten entspricht, die der Flugzeugbetreiber aus Sicherheitsgründen verwahrt."

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft.

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en):

Politikbereich: 07 Umwelt

Tätigkeit ABB-Code 0703: Durchführung der gemeinschaftlichen Umweltpolitik und Umweltvorschriften

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

Artikel 07 03 07 – LIFE + (Finanzierungsinstrument für die Umwelt – 2007-2013)

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen

Für den Zeitraum 2007-2013 werden die erforderlichen Mittelbindungen durch Mittel gedeckt, die bereits für das LIFE +-Programm vorgesehen sind. Es werden keine zusätzlichen Mittel beantragt.

3.3. Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen)

Haushalts- linie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerber- ländern	Rubrik der Finanziellen Vorausschau
	NOA	GM				
07 03 07	NOA	GM	Nein	Nein	Nein	Nr. 2

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab- schnitt		2007	2008	2009	2010	2011	2012 ff.	Insgesamt
------------------	----------------	--	------	------	------	------	------	-------------	-----------

Operative Ausgaben¹

Verpflichtungs- ermächtigungen (VE)	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,00	0,200	0,605

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben²

Technische und admini- strative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungs- ermächtigungen		a+c	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Zahlungs- ermächtigungen		b+c	0,000						

¹ Ausgaben, die nicht unter Titel xx Kapitel xx 01 fallen.

² Ausgaben, die unter Titel xx Artikel xx 01 04 fallen.

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben³

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d+ e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d+ e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
.....	f	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung⁴ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

³ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solchen bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

⁴ Siehe Nummern 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.

Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

NB: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als separater Anhang beizufügen.

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushalts- linie	Einnahmen	Stand vor der Maß- nahme [Jahr n- 1]	Stand nach der Maßnahme							
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 5		
	a) Einnahmen nominal									
	b) Veränderung	Δ								

(Beschreibung für jede einzelne Einnahmenlinie; falls sich die Auswirkungen auf mehrere Linien erstrecken, ist die Tabelle um die entsprechende Zeilenzahl zu verlängern).

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent – Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) – Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	2007	2008	2009	2010	2011	2012 und Folge- jahre
Personalbedarf insgesamt	1A*/A D	1A*/ AD	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1 Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs durch Einbindung der Luftfahrt in das Gemeinschaftssystem für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (siehe Begründung, Abschnitt 'Gründe und Ziele des Vorschlags'). Zu diesem Zweck müssen Mittel bereitgestellt werden für

die Ausarbeitung der im Vorschlag vorgesehenen Durchführungsvorschriften und Leitlinien;

⁵ Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

- die Vergabe von Studienaufträgen oder die Inanspruchnahme anderweitiger technischer Unterstützung im Zusammenhang mit der Durchführung der Richtlinie;

die Wahrnehmung der Aufgaben, die die Richtlinie für die Kommission vorsieht, einschließlich Entscheidungen über die Zuteilung von Zertifikaten und die Aufstellung und Führung einer Liste der für die einzelnen Flugzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaaten.

Für die Vergabe von Studienaufträgen und die Inanspruchnahme anderweitiger technischer Unterstützung im Zusammenhang mit der Durchführung der Richtlinie dürfte ein Betrag von 200 000 EUR im ersten Jahr, gefolgt von weiteren 140 000 EUR im zweiten Jahr und €40 000 im dritten Jahr erforderlich werden. Weitere 200 000 EUR sind im Jahr 2012 für weitere technische Unterstützung und Bewertung vorgesehen.

Anpassungen an die IT-Systeme für die unabhängige Protokolliereinrichtung der Gemeinschaft sind für 2009 vorgesehen (25 000 EUR).

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Eine Harmonisierungsmaßnahme zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs lässt sich am besten durch Rechtsvorschriften und Koordinierung auf Gemeinschaftsebene verwirklichen. (Siehe auch Abschnitt 3 der Begründung.)

Die operativen Ausgaben sind unter dem einer zentraler Direktverwaltung unterliegenden Teil des LIFE+-Haushalts vorgesehen.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs durch Einbeziehung der Luftfahrt in das Gemeinschaftssystem für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten und insbesondere

- Einbindung des Luftverkehrssektors in die Bemühungen zur Eindämmung des Klimawandels;
- Internalisierung der externen Kosten des Klimawandels; und
- Förderung der Verbesserung der Umweltleistung des Flugbetriebs durch Verstärkung der wirtschaftlichen Anreize für Flugzeugbetreiber, Klimaauswirkungen zu reduzieren.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

- X *zentrale Verwaltung*
 - X direkt durch die Kommission
 - indirekt im Wege der Befugnisübertragung

- an Exekutivagenturen
- die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
- einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden
- Geteilte oder dezentrale Verwaltung***
 - mit Mitgliedstaaten
 - mit Drittländern
- Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)***

Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Die Mitgliedstaaten berichten über alle Aktionen und Maßnahmen, die sie zur Umsetzung dieser Richtlinie erlassen.

Die von der Kommission zum Zwecke der Umsetzung der Richtlinie geschlossenen Verträge müssen die Überwachung und Finanzkontrolle durch die Kommission (bzw. von ihr bevollmächtigte Personen) und die Rechnungsprüfung durch den Rechnungshof, die erforderlichenfalls auch Kontrollen vor Ort umfassen, gewährleisten.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung

Siehe die diesem Vorschlag als Arbeitspapier der Kommission beiliegende Folgenabschätzung. Die Auswirkungen aller vorgeschlagenen Maßnahmen wurden unter wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und ökologischen Gesichtspunkten bewertet.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

Die vorgeschlagenen Maßnahmen und die beiliegende Folgenabschätzung tragen den bisherigen Erfahrungen mit dem Funktionieren des Gemeinschaftssystems Rechnung.

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen

Entfällt.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Umfassende Anwendung der internen Kontrollnormen Nr. 14, 15, 16, 18, 19, 20 und 21 sowie der Grundsätze der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	2007		2008		2009		2010		2011		2012 und Folgejahre		INSGESAMT	
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten								
OPERATIVES ZIEL ¹ : Erarbeitung von Durchführungsvorschriften und Entscheidungen der Kommission	Studien und Konsultationen Anpassung von Durchführungssystemen		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
GESAMT-KOSTEN				0,200		0,140		0,065		0,000		0,000		0,200		0,605

¹ Siehe Abschnitt 5.3.

8.2 Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ¹⁹ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AS T						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ²⁰							
Sonstiges ²¹ , aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal							
INSGESAMT		1	1	1	1	1	1

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Ausarbeitung von Durchführungsverordnungen über die Versteigerung von Zertifikaten und Leitlinien für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung

Überprüfung der Umsetzung in den Mitgliedstaaten

Aufstellung und Aktualisierung einer Liste der Verwaltungsmitgliedstaaten

Kommissionsentscheidungen über die Zuteilung von Zertifikaten an den Luftverkehrssektor.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen

¹⁹ Diese Kosten fallen NICHT unter den Höchstbetrag.

²⁰ Diese Kosten fallen NICHT unter den Höchstbetrag.

²¹ Diese Kosten fallen unter den Höchstbetrag.

- X innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

8.2.4. *Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 – Verwaltungsausgaben)*

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 und Folge- jahre	INSGE- SAMT
1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen ²²							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. *Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten*

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	2007	2008	2009	2010	2011	2012 und Folgejahr e
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

²² Vgl. speziellen Finanzbogen für die betreffende(n) Exekutivagentur(en).

Berechnung – **Beamte und Bedienstete auf Zeit**

Das Standardgehalt für 1A* /AD (siehe Abschnitt 8.2.1) beträgt 0,108 Mio. €

Berechnung - **Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal**

entfällt

8.2.6. **Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben**

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 und Folge- jahre	INSGE- SAMT
XX 01 02 11 01 – Dienstreisen	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Sitzungen & Konferenzen	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse ²³	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Studien & Konsultationen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Informationssysteme	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Berechnung – **Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben**

Im Zeitraum 2009-2013 sind jährlich vier Dienstreisen (Einheitskosten: 1000 EUR) vorgesehen, um den Vorschlag zu erläutern und die Umsetzung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Für die Annahme der Durchführungsvorschriften und Leitlinien sind für 2008 und 2009 Sitzungen des Ausschusses für Klimawandel (Einheitskosten: 27 000 EUR) vorgesehen.

²³ Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.

Der Bedarf an Personal- und Verwaltungsressourcen wird aus Mitteln gedeckt, die den verwaltenden Dienststellen im Rahmen des jährlichen Allokationsverfahrens zugewiesen werden.