



20.6.2017

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine 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 marktbasierten Mechanismus ab 2021

(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Jacqueline Foster

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Historischer Hintergrund

2003 nahm die EU das weltweit erste große regionale System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (EHS) an, das 2005 in Kraft trat. 2008 verabschiedete die EU eine Änderungsrichtlinie, mit der der Geltungsbereich des Systems auf Emissionen von Flügen im EU-EHS ab 2012 ausgeweitet wurde.

Diese Ausweitung war sehr umstritten und führte zu erheblichen Handelsproblemen mit strategischen Partnern der EU wie den USA, China und Indien. Darüber hinaus kam es zu rechtlichen Problemen. Dieser Versuch, das EU-EHS auf den Luftverkehr auszuweiten, schadete leider nicht nur der europäischen Luftverkehrsindustrie und insbesondere der Luft- und Raumfahrt erheblich, sondern auch dem Ruf der EU und ihrer Mitgliedstaaten.

Schließlich musste die Kommission 2012 den Aussetzungsbeschluss annehmen, der 2014 verlängert wurde. Der Beschluss war für eine leichtere Suche nach einer globalen Lösung auf internationaler Ebene von wesentlicher Bedeutung. Tatsächlich einigte sich die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Oktober 2016 bei ihrer 38. Versammlung darauf, einen globalen marktbasierten Mechanismus als Grundlage für ein globales Abkommen zu entwickeln, damit das sogenannte CO₂-neutrale Wachstum ab 2020 (Entscheidung A38-18) in die Tat umgesetzt werden kann.

Das System des globalen marktbasierten Mechanismus

Im Mai 2016 trat in Montreal im Vorfeld der 39. Versammlung der ICAO eine Delegation des TRAN-Ausschusses, darunter auch die Berichterstatterin, mit dem Vorsitzenden des ICAO-Rates, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, und dem Generalsekretär der ICAO, Dr. Fang Liu, zusammen, um Gespräche über den globalen marktbasierten Mechanismus zu führen. Außerdem wurde in Ottawa ein konstruktiver Dialog mit den wichtigsten kanadischen Ministern für Luftverkehr und anderen hochrangigen Beamten geführt. Die Berichterstatterin traf sich zu diesem Zweck auch mit führenden Vertretern der Federal Aviation Administration (FAA) der Vereinigten Staaten und der kanadischen Regierung.

Darüber hinaus wohnte eine Ad-hoc-Delegation der Ausschüsse TRAN und ENVI der 39. Versammlung der ICAO im Oktober 2016 bei und verfolgte genauestens die Verhandlungen über den globalen marktbasierten Mechanismus. Zwischen der für Verkehr zuständigen Kommissarin und ihrem Team und dem Vorsitz des Rates der Europäischen Union entwickelte sich eine äußerst gute Beziehung. Die sehr konstruktive Stimmung bei der 39. Versammlung trug dazu bei, dass in langen und ausführlichen Diskussionen ein Abkommen auf globaler Ebene ausgehandelt wurde.

Das Ergebnis der Bemühungen war die Entscheidung der Versammlung der ICAO über einen globalen marktbasierten Mechanismus (A39-3) von Oktober 2016, mit der ein System eines globalen marktbasierten Mechanismus in Gestalt des CORSIA² eingeführt wurde. Die

¹ Die ICAO ist eine Agentur der Vereinten Nationen, die 191 Länder umfasst und für die Verwaltung der internationalen Zivilluftfahrt zuständig ist.

² CORSIA: System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt.

wichtigsten Elemente des CORSIA sind folgende:

- Gegen einen etwaigen jährlichen Anstieg der gesamten CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr über das Niveau von 2020 wird vorgegangen.
- Die Pilotphase läuft von 2021 bis 2023.
- Von 2024 bis 2026 findet die erste Phase statt. Sie gilt für Staaten, die freiwillig an dem System teilnehmen.
- In einer zweiten Phase von 2027 bis 2035 werden alle Staaten teilnehmen, ausgenommen die von dieser Pflicht befreiten Staaten.
- Ab dem 21. April 2017 werden 67 Staaten, die mehr als 87,5 % der internationalen Luftverkehrstätigkeit vertreten, freiwillig von Anfang an an dem globalen marktbasieren Mechanismus teilnehmen. Sobald ein Land zur Teilnahme an dem System eingewilligt hat, wird davon ausgegangen, dass es etwaigen künftigen Beschlüssen Folge leisten muss.
- Schließlich ist in dem Abkommen festgelegt, dass alle drei Jahre eine Überprüfung erfolgt, damit das CORSIA weiter verbessert werden kann.

Sachverständige der Kommission und der Mitgliedstaaten der EU befassen sich derzeit gemeinsam mit den Experten des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP) mit der Ausarbeitung detaillierter technischer Vorschriften für den Mechanismus, damit er wirksam und effizient funktioniert.

Standpunkt der Berichterstatterin

Die Berichterstatterin stimmt dem Vorschlag der Kommission uneingeschränkt zu und unterstützt historisch die Einführung eines globalen marktbasieren Mechanismus. Sie ist außerdem überzeugt, dass nur mit einem globalen und pragmatischen Konzept konkrete Ergebnisse erzielt werden können. Wenn der Kontinent Europa international wachsen will, liegt es aber auch im Interesse der EU, den Luftverkehrssektor nicht zu stark zu regulieren, da dies eindeutig den europäischen Fluggesellschaften und der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie schaden würde und Europa gegenüber der restlichen Welt ein Wettbewerbsnachteil entstünde.

Einseitige und isolierte Unionsmaßnahmen haben in die falsche Richtung geführt. Leider wurden die technologischen Vorteile, die die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie erzielen konnte, und die operativen Fortschritte der Mitgliedstaaten in keiner Hinsicht berücksichtigt oder erfasst.

Überdies möchte die Berichterstatterin auch auf die mangelnde Anerkennung der auf Unionsebene verabschiedeten Rechtsvorschriften verweisen, die auf den Verbrauch im europäischen Luftraum und die Verbesserung des Verkehrsflusses ausgerichtet waren. Der TRAN-Ausschuss unterstützte den Bericht Foster von 2012 über die Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum, in dem die Mitgliedstaaten aufgefordert wurden, die Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum in vollem Umfang anzuwenden, da dadurch die direkte Streckenführung gefördert und so der Kraftstoffverbrauch, die Emissionen und letztendlich die Flugscheinpreise für die Verbraucher gesenkt werden.

Außerdem konnte durch den Einsatz von Galileo für die satellitengestützte Navigation

(GNSS1 und Copernicus) ein Beitrag zur Emissionsverringerung geleistet werden, ebenso durch die gemeinsamen Technologieinitiativen „Clean Sky I“ (Mittel in Höhe von 1,6 Mrd. EUR) und „Clean Sky II“ (Mittel in Höhe von mehr als 4 Mrd. EUR). Bei diesen Forschungs- und Entwicklungsprojekten werden Luftfahrzeuge und Motoren der nächsten Generation entwickelt. Sie waren so erfolgreich, dass Diskussionen über Clean Sky III bereits ein fortgeschrittenes Stadium erreicht haben.

Es sei auch darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten, die Fluggesellschaften und die Luft- und Raumfahrtindustrie Milliarden in nachhaltige alternative Kraftstoffe investiert haben und sich verpflichtet haben, dies auch künftig zu tun. Das Nettoergebnis ist, dass der ICAO zufolge ein Luftfahrzeug heutzutage etwa 80 % kraftstoffeffizienter je Fluggastkilometer ist als in den 1960er-Jahren. **Schlussfolgerung**

Zusammenfassend vertritt die Berichterstatterin mit Nachdruck die Auffassung, dass den technologischen Fortschritten in der Branche zu mehr Geltung verholfen werden muss, betont aber, dass der Schwerpunkt des Vorschlags der Kommission auf der nunmehr zwingenden Notwendigkeit liegt, die Fortführung der **Aussetzungsregelung** zu erlauben. Daher ist die Berichterstatterin entschieden der Ansicht, dass das Parlament das Kommissionsmitglied Bulc und ihr Team unterstützen und Zeit einräumen sollte, damit ein funktionsfähiger und konstruktiver globaler marktbasierter Mechanismus entwickelt wird, der von allen Ländern, die bereits teilnehmen, und den Ländern, die hoffentlich noch teilnehmen werden, unterstützt werden kann. Ein anderes Vorgehen könnte zur Folge haben, dass es auf absehbare Zeit keine internationale Lösung gibt. Es liegt daher im Interesse des Parlaments, die von der Kommission vorgeschlagene Aussetzung zu unterstützen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC), die vom 30. November bis zum 12. Dezember 2015 in Paris stattfand,

Geänderter Text

(1) Auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC), die vom 30. November bis zum 12. Dezember 2015 in Paris stattfand,

¹ Die Berichterstatterin war 2012 auch Berichterstatterin des TRAN-Ausschusses bei seiner Stellungnahme zur Verordnung (EU) Nr. 1285/2013 betreffend den Aufbau und den Betrieb der europäischen Satellitennavigationssysteme.

wurde ein internationales Übereinkommen 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) 2016/1841 im Namen der EU angenommen. Das Übereinkommen ist am 4. November 2016 in Kraft getreten. Zur Verwirklichung des Ziels des **Pariser Übereinkommens** werden die Vertragsparteien aufeinanderfolgende national festgelegte Beiträge ausarbeiten, mitteilen und beibehalten.

wurde ein internationales Übereinkommen 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) 2016/1841 im Namen der EU angenommen. Das Übereinkommen ist am 4. November 2016 in Kraft getreten. Zur Verwirklichung des Ziels des **Übereinkommens von Paris** werden die Vertragsparteien aufeinanderfolgende national festgelegte Beiträge ausarbeiten, mitteilen und beibehalten, **und es bedarf eines ausdauernden politischen Willens zur Entscheidungsfindung entsprechend dem Übereinkommen, damit seine Ziele umgesetzt werden können. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass dem Übereinkommen der COP 21 zufolge sowohl der internationale Luftverkehr als auch die Seefahrt ausgenommen sind, und es sollte gefordert werden, dass im Hinblick auf den Luftverkehr die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die wichtigste Stelle sein sollte, wenn es gilt, einen funktionsfähigen globalen marktbasierenden Mechanismus vorzulegen.**

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung vom 23. und 24. Oktober 2014 das verbindliche Ziel festgelegt, die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft EU-intern bis 2030 um

Geänderter Text

(3) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung vom 23. und 24. Oktober 2014 das verbindliche Ziel festgelegt, die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft EU-intern bis 2030 um

mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Bei 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. Die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Oktober 2014 sahen vor, dass das Ziel von der Union gemeinsam in möglichst kostenwirksamer Weise erfüllt werden sollte, wobei die vom Emissionshandelssystem (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.

mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Bei 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. Die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Oktober 2014 sahen vor, dass das Ziel von der Union gemeinsam in möglichst kostenwirksamer Weise erfüllt werden sollte, wobei die vom Emissionshandelssystem (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, **und zu diesem Zweck sollte die Kommission eine Plattform bereitstellen, auf der sich die Mitgliedstaaten über bewährte Verfahren und Erfahrungen im Bereich emissionsarme Mobilität austauschen können.**

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Union und die Mitgliedstaaten bemühen sich seit 1997, eine internationale Einigung voranzubringen, um die Auswirkungen der Treibhausgase aus dem Luftverkehr zu verringern, und verfügen seit 2008 über Rechtsvorschriften zur Begrenzung der vom Luftverkehr ausgehenden Folgen für den Klimawandel in Form des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS), das seit 2005 funktioniert. Um Fortschritte im Rahmen *der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zu befördern, hat die Union zweimal befristete Ausnahmen vom EU-EHS angenommen, um die Verpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften auf die*

Geänderter Text

(4) Die Union und die Mitgliedstaaten bemühen sich seit 1997, eine internationale Einigung voranzubringen, um die Auswirkungen der Treibhausgase aus dem Luftverkehr zu verringern, und verfügen seit 2008 über Rechtsvorschriften zur Begrenzung der vom Luftverkehr ausgehenden Folgen für den Klimawandel in Form des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS), das seit 2005 funktioniert. ***Außerdem haben sich die Mitgliedstaaten seit 2004 und 2008 erneut zur Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums verpflichtet, der dem in den nächsten Jahren zunehmenden Luftverkehrsaufkommen Rechnung trägt.***

Emissionen aus Flügen zwischen Flughäfen 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, der Verordnung (EU) Nr. 421/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates, 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 Flughäfen zu ändern.

Um Fortschritte im Rahmen *des Flugverkehrsmanagements zu erreichen, muss die Umsetzung von SESAR beschleunigt werden, und es müssen innovative Technologien im Rahmen von Clean Sky gefördert werden. Indem über die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) der globale marktbasierter Mechanismus eingeführt wird, sollte ein Beitrag zu zusätzlichen Fortschritten bei der Emissionsminderung im Luftverkehr geleistet werden. Deshalb wurden Ausnahmen bezüglich der* Verpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften *für* die Emissionen aus Flügen zwischen Flughäfen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) **beschlossen**, wobei Luftfahrzeugbetreiber unabhängig von ihrem Sitz auf identischen Routen gleich behandelt wurden. Mit der jüngsten Ausnahme vom EU-EHS, der Verordnung (EU) Nr. 421/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates, 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 **zu** außerhalb des EWR gelegenen Flughäfen zu ändern.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Angesichts der Entschließung der 39. ICAO-Versammlung im Oktober 2016 über die **Anwendung** eines globalen marktbasierter Mechanismus vom Jahr 2021 an zwecks Ausgleich der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr, die die Werte von 2020

Geänderter Text

(5) Angesichts der Entschließung der 39. ICAO-Versammlung im Oktober 2016 über die **Umsetzung** eines globalen marktbasierter Mechanismus vom Jahr 2021 an zwecks Ausgleich der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr, die die Werte von 2020

überschreiten, wird es als angemessen erachtet, die geltende Ausnahme fortzusetzen, bis weitere Fortschritte bei den Gestaltungselementen und der **Anwendung** des globalen marktbasierten Mechanismus erzielt werden. In diesem Zusammenhang ist geplant, dass die ICAO bis 2018 Richtlinien und Empfehlungen erlässt, um die Entschließung zu ergänzen und den globalen Mechanismus **anzuwenden**. Der konkrete Einsatz setzt allerdings voraus, dass die ICAO-Mitglieder im eigenen Land handeln. Außerdem muss die ICAO Governance-Regeln aufstellen, zu denen auch eine Registrierungsregelung gehört. In diesem Zusammenhang sollte die derzeitige Ausnahme von den EU-EHS-Verpflichtungen für Flüge von und nach Drittländern vorbehaltlich der Überprüfung der **Anwendung** des ICAO-Mechanismus verlängert werden, um die Dynamik in der ICAO aufrechtzuerhalten **und** den Einsatz des ICAO-Mechanismus zu erleichtern. Als Folge der Verlängerung der Ausnahme sollte die Menge der zu versteigernden oder kostenlos zuzuteilenden Zertifikate, einschließlich derjenigen aus der Sonderreserve, so hoch sein wie die dem Jahr 2016 entsprechende Menge und im Verhältnis zur Senkung der Abgabeverpflichtung stehen.

überschreiten, wird es als angemessen erachtet, die geltende Ausnahme fortzusetzen, bis weitere Fortschritte bei den Gestaltungselementen und der **Umsetzung** des globalen marktbasierten Mechanismus erzielt werden. In diesem Zusammenhang ist geplant, dass die ICAO bis 2018 Richtlinien und Empfehlungen erlässt, um die Entschließung zu ergänzen und den globalen Mechanismus **spätestens 2021 umzusetzen**. Der konkrete Einsatz setzt allerdings voraus, dass die ICAO-Mitglieder im eigenen Land handeln. Außerdem muss die ICAO Governance-Regeln aufstellen, zu denen auch eine Registrierungsregelung gehört. In diesem Zusammenhang sollte die derzeitige Ausnahme von den EU-EHS-Verpflichtungen für Flüge von und nach Drittländern vorbehaltlich der Überprüfung der **Umsetzung** des ICAO-Mechanismus verlängert werden, um die Dynamik in der ICAO aufrechtzuerhalten, den Einsatz des ICAO-Mechanismus zu erleichtern **und eine Überlagerung mit den Verpflichtungen der Union im Rahmen des Emissionshandelssystems zu verhindern**. Als Folge der Verlängerung der Ausnahme sollte die Menge der zu versteigernden oder kostenlos zuzuteilenden Zertifikate, einschließlich derjenigen aus der Sonderreserve, so hoch sein wie die dem Jahr 2016 entsprechende Menge und im Verhältnis zur Senkung der Abgabeverpflichtung stehen. **Zur Bekämpfung von CO₂-Emissionen aus dem Luftverkehr arbeitet die Union mit den unterstützenden Mitgliedstaaten weiterhin darauf hin, dass die Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten für Projekte wie SESAR, Clean Sky und andere innovative Projekte verwendet werden.**

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

(6) Da die wesentlichen Merkmale des globalen marktbasierenden Mechanismus noch erarbeitet werden müssen und die **Anwendung** von den Rechtsvorschriften der Staaten und Regionen abhängt, wird es als angemessen erachtet, den globalen marktbasierenden Mechanismus der ICAO einer Überprüfung zu unterziehen, sobald Klarheit über Art und Inhalt der Rechtsinstrumente besteht und bevor er zur Anwendung kommt, und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht zu übermitteln. Der Bericht **sollte** von der ICAO erarbeitete Richtlinien und andere Instrumente, die Maßnahmen, die **Drittländern** getroffen haben, **um den globalen marktbasierenden Mechanismus von 2021 an auf Emissionen anzuwenden**, und andere wichtige internationale Entwicklungen (z. B. Bestimmungen im Rahmen des UNFCCC und des Übereinkommens von Paris über CO₂-Märkte und Abrechnung) **berücksichtigen**. Der Bericht sollte sich damit befassen, wie diese Instrumente **durch eine Änderung des EU-EHS** in Unionsrecht **übernommen werden können**. **Er sollte – soweit sinnvoll – auch** die Vorschriften für EWR-interne Flüge **prüfen**. Der Bericht sollte gegebenenfalls **von einem** Vorschlag an das Europäische Parlament und den Rat **begleitet** sein, der der Zielsetzung entspricht, den Beitrag des Luftverkehrs zu der Verpflichtung der Union zu einer gesamtwirtschaftlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 sicherzustellen.

(6) Da die wesentlichen Merkmale des globalen marktbasierenden Mechanismus noch erarbeitet werden müssen und die **Umsetzung** von den Rechtsvorschriften der Staaten und Regionen abhängt, wird es als angemessen erachtet, den globalen marktbasierenden Mechanismus der ICAO einer Überprüfung zu unterziehen, sobald Klarheit über Art und Inhalt der Rechtsinstrumente besteht und bevor er zur Anwendung kommt, und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht zu übermitteln. **Damit sichergestellt ist, dass der Mechanismus Erfolge verzeichnet, unterstützt die Union auch künftig ihre Mitgliedstaaten und arbeitet eng mit der ICAO in ihrer Eigenschaft als Beobachterin zusammen, um die Informationstransparenz und die Fortschritte des ICAO-Abkommens zu fördern.** **In dem** Bericht **sollten** von der ICAO erarbeitete Richtlinien und andere Instrumente, die Maßnahmen, die **Drittländer** getroffen haben, **damit der für Emissionen ab 2021 geltende globale marktbasierende Mechanismus umgesetzt wird**, und andere wichtige internationale Entwicklungen (z. B. Bestimmungen im Rahmen des UNFCCC und des Übereinkommens von Paris über CO₂-Märkte und Abrechnung) **berücksichtigt werden**. Der Bericht sollte sich damit befassen, wie diese Instrumente in Unionsrecht **und die geltenden** Vorschriften für EWR-interne Flüge **übernommen werden können**. **Dem** Bericht sollte gegebenenfalls **ein** Vorschlag an das Europäische Parlament und den Rat **beigefügt** sein, der der Zielsetzung entspricht, den Beitrag des Luftverkehrs zu der Verpflichtung der Union zu einer gesamtwirtschaftlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 sicherzustellen. **Außerdem sollten in dem Bericht die Zielvorgaben und die gesamte Umweltwirksamkeit des globalen**

marktbasierten Mechanismus untersucht werden, darunter auch die Ziele und Anforderungen des Übereinkommens von Paris.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Es sollte auch berücksichtigt werden, dass der Erfolg des Systems zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) – nachdem die ICAO eine Vereinbarung darüber getroffen hat – davon abhängt, dass es nicht zu widersprüchlichen oder doppelten Regelungen auf inländischer und regionaler Ebene kommt, damit daraus keine Wettbewerbsverzerrungen oder untragbarer Verwaltungsaufwand erwachsen. Der Erfolg des Systems hängt überdies auch von der vollständigen Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums ab, der darauf ausgerichtet ist, den europäischen Luftraum zu defragmentieren und so den ökologischen Fußabdruck des Luftverkehrs zu reduzieren. Außerdem sollte bei der Anwendung des CORSIA innerhalb der Union die Überprüfung berücksichtigt werden, die alle drei Jahre erfolgt, damit das CORSIA weiter verbessert werden kann.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6b) Auf Unionsebene wurden mehrere Rechtsakte angenommen mit dem Ziel, die Zerstückelung des europäischen Luftraums zu verhindern, damit der

Luftverkehrsfluss und die Kontrolle der Luftraumnutzung verbessert und dadurch weniger Emissionen erzeugt werden. Innerhalb der Union sollte das CORSIA-System – neben der vollständigen Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum, dem SESAR, dem Einsatz von GNSS für die satellitengestützte Navigation und gemeinsamen Technologieinitiativen wie Clean Sky I und Clean Sky II – als Teil des Gesamtmaßnahmenpakets der ICAO betrachtet werden. Alle Einkünfte aus der künftigen Versteigerung von Zertifikaten sollten für die Entwicklung der genannten Forschungs- und Entwicklungsprogramme sowie gemeinsame Vorhaben zweckgebunden sein, die darauf ausgerichtet sind, eine Reihe grundlegender interoperabler Kapazitäten in allen Mitgliedstaaten zu entwickeln, insbesondere derjenigen zur Verbesserung der allgemeinen Flugsicherungsinfrastruktur, der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten und der Nutzung des Luftraums, sofern dies zur Umsetzung des ATM-Generalplans erforderlich ist. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über Maßnahmen zur Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus erstatten, die von Mitgliedstaaten getroffen werden, damit die Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr verringert werden, darunter auch Informationen bezüglich der Verwendung von Einkünften, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 übermittelt werden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Als eine Vereinfachung und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die kleinsten Luftfahrzeugbetreiber sollten für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Emissionen von weniger als **1000** Tonnen CO₂ die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG für **weitere zehn Jahre als erfüllt erachtet und in dieser Zeit entsprechende Maßnahmen erarbeitet** werden, **damit künftig alle Luftfahrzeugbetreiber zu den Emissionsenkungen beitragen.**

Geänderter Text

(8) Als eine Vereinfachung und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die kleinsten Luftfahrzeugbetreiber **und die Gebiete in äußerster Randlage** sollten für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Emissionen von weniger als **1 000** Tonnen CO₂ **und für die Gebiete in äußerster Randlage** die Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG **weiterhin als erfüllt erachtet werden. Außerdem sollte bekräftigt werden, dass in den Buchstaben a bis k der in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG aufgeführten Luftverkehrstätigkeiten Ausnahmen von den Tätigkeitskategorien, für die diese Richtlinie gilt, genannt sind. Im Rahmen der vorgeschlagenen Überprüfung gemäß Artikel 28b sollte bestätigt werden, dass diese Flüge auch künftig ausgenommen sind.**

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 3 d – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Es ist Sache der Mitgliedstaaten, über die Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten zu entscheiden. Diese Einkünfte **sollten verwendet werden, um den Klimawandel in der EU und in Drittländern zu bekämpfen, unter anderem zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in der Europäischen Union und in Drittländern, insbesondere in Entwicklungsländern, zur Finanzierung**

Geänderter Text

(-1) Artikel 3d Absatz 4 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

Es ist Sache der Mitgliedstaaten, über die Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten zu entscheiden, **sofern** diese Einkünfte **für die Finanzierung von Forschungs- und gemeinsamen Vorhaben zur Senkung der Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr – wie etwa das gemeinsame Unternehmen SESAR, die gemeinsamen Technologieinitiativen Clean Sky und alle Initiativen, die den weitverbreiteten Einsatz von GNSS für die satellitengestützte Navigation und**

von *Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung, insbesondere in den Bereichen Raumfahrt und Luftverkehr*, zur *Verringerung der Emissionen durch einen emissionsarmen Verkehr* und zur *Deckung der Kosten für die Verwaltung der Gemeinschaftsregelung. Versteigerungseinkünfte sollten auch zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien und für Maßnahmen gegen die Abholzung von Wäldern eingesetzt werden.*

interoperable Kapazitäten in allen Mitgliedstaaten ermöglichen, insbesondere diejenigen zur Verbesserung der Flugsicherungsinfrastruktur, der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten und der Nutzung des Luftraums – zweckgebunden sind. Die Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG muss transparent sein, um den Zusagen der Union Gewicht zu verleihen.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Ziffer i a (neu)

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28 a – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ia. Es wird folgender Buchstabe ba hinzugefügt:

(ba) alle Emissionen von Flügen zwischen Flughäfen im EWR, die infolge der Umleitung eines der unter Buchstabe a oder b genannten Flüge zu einem Flughafen im EWR durchgeführt werden, in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2017, vorbehaltlich der in Artikel 28b genannten Überprüfung.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b – Ziffer i

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28 a – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Abweichend von den Artikeln 3d bis 3f und bis zum Inkrafttreten der im Anschluss an die Überprüfung gemäß Artikel 28b vorgenommenen Änderungen wird ab dem

Abweichend von den Artikeln 3d bis 3f und bis zum Inkrafttreten der im Anschluss an die Überprüfung gemäß Artikel 28b vorgenommenen Änderungen wird ab dem

1. Januar 2017 jedes Jahr die Anzahl an Zertifikaten an die Luftfahrzeugbetreiber vergeben, die dem Jahr 2016 entspricht. **Ab dem Jahr 2021 wird auf die Anzahl der Zertifikate der lineare Faktor gemäß Artikel 9 angewandt.**“

1. Januar 2017 jedes Jahr die Anzahl an Zertifikaten an die Luftfahrzeugbetreiber vergeben, die dem Jahr 2016 entspricht.“

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe d a (neu)

Richtlinie 2003/87/EG

Artikel 28 a – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) Artikel 28a Absatz 8 wird gestrichen.

8. Die Kommission informiert das Europäische Parlament und den Rat regelmäßig, und zwar mindestens einmal im Jahr, über die Fortschritte der Verhandlungen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und über ihre Bemühungen zur Förderung der internationalen Anerkennung markbasierter Mechanismen durch Drittstaaten. Im Anschluss an die ICAO-Versammlung von 2016 erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Maßnahmen zur Umsetzung eines internationalen Übereinkommens über einen globalen marktbasierten Mechanismus ab 2020, mit dem Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs in nichtdiskriminierender Weise gesenkt werden, und bezieht in die Berichterstattung die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 übermittelten Informationen über die Verwendung von Einkünften ein.

In ihrem Bericht prüft die Kommission, in welchem Umfang Emissionen infolge von Flugtätigkeiten von oder nach Flugplätzen in Ländern außerhalb des

EWR ab dem 1. Januar 2017 erfasst werden sollten, und legt, soweit angemessen, entsprechende Vorschläge vor. Die Kommission prüft in ihrem Bericht außerdem Lösungen für andere Probleme, die sich bei der Anwendung der Absätze 1 bis 4 dieses Artikels ergeben können, wobei sie weiterhin dafür sorgt, dass alle Luftfahrzeugbetreiber auf ein und derselben Strecke gleich behandelt werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Richtlinie 2003/87/EG
Artikel 28 b – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über alle einschlägigen **Richtlinien oder anderen Instrumente der ICAO**, die nationalen Maßnahmen, die Drittländer getroffen haben, **um den globalen marktbasierten Mechanismus von 2021 an auf Emissionen anzuwenden**, und andere wichtige internationale Entwicklungen.

Geänderter Text

1. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat **regelmäßig mindestens einmal jährlich** Bericht über alle einschlägigen **ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP), die vom ICAO-Rat gebilligten Empfehlungen von Bedeutung für den globalen marktbasierten Mechanismus oder andere Rechtsinstrumente**, die nationalen Maßnahmen, die Drittländer getroffen haben, **damit der ab 2021 für Emissionen geltende globale marktbasierte Mechanismus umgesetzt wird**, und andere wichtige internationale Entwicklungen. **Außerdem erstattet die Kommission Bericht über die Bemühungen der ICAO im Hinblick auf die Festsetzung eines langfristigen Ziels für den Sektor.**

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung der Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ab 2021
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 13.2.2017
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 13.2.2017
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Jacqueline Foster 14.3.2017
Prüfung im Ausschuss	30.5.2017
Datum der Annahme	20.6.2017
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 33 -: 5 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Franck Proust, Evžen Tošenovský
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Susanne Melior, Roberta Metsola

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Roberta Metsola, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Franck Proust, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Miltiadis Kyrkos, Susanne Melior, Jens Nilsson, Claudia Țapardel, Janusz Zemke

5	-
EFDD	Seymour Jill
GUE/NGL	Merja Kyllönen
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Bas Eickhout

1	0
ENF	Georg Mayer

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung