

Brüssel, den 3.2.2017
SWD(2017) 30 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**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) 54 final}
{SWD(2017) 31 final}

Zusammenfassung
Folgenabschätzung zu einem 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
A. Handlungsbedarf
Warum? Um welche Problematik geht es? <u>Höchstens 11 Zeilen</u>
2016 wurde eine Einigung über einen globalen Mechanismus (GMBM) zur Regelung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr von 2021 an erzielt. Die EU-Rechtsvorschriften müssen entsprechend geändert werden. Ohne Änderung ist das EU-EHS ab 2017 zusätzlich zur derzeitigen Anwendung auf EWR-interne Flüge auch auf Flüge zwischen der EU und Drittländern anwendbar.
Was soll mit dieser Initiative erreicht werden? <u>Höchstens 8 Zeilen</u>
Die hoch gesteckten Umweltziele des EU-EHS müssen weiterverfolgt werden, damit die EU-weiten Klimaziele und die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, während gleichzeitig die Anwendung des GMBM gefördert werden muss, um die globale Klimaschutzwirkung zu maximieren.
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene? <u>Höchstens 7 Zeilen</u>
Der Luftverkehrsbinnenmarkt ist ein wichtiges Ziel der EU. Ein Tätigwerden der EU verhindert Wettbewerbsverzerrungen auf dem Binnenmarkt, indem es die einheitliche Anwendung des GMBM in der EU sicherstellt.
B. Lösungen
Welche gesetzgeberischen und sonstigen Politikoptionen wurden erwogen? Wird eine davon bevorzugt? Warum? <u>Höchstens 14 Zeilen</u>
Die Optionen für den Zeitraum 2017-2020 sehen unterschiedliche Anwendungsbereiche für das EU-EHS vor: voller Anwendungsbereich (0), im EWR abgehende Flüge (Option 2) und derzeitiger EWR-interner Anwendungsbereich (Option 1). Für die Zeit nach 2020 bleibt die Basisoption 0 der volle Anwendungsbereich. Bei den anderen Optionen fallen alle EWR-externen Flüge ausschließlich unter den GMBM. Bei Option 1 gilt das EU-EHS für EWR-interne Flüge. Bei Option 2 wird das EU-EHS für EWR-interne Flüge an den GMBM angelehnt. Bei Option 3 gilt der GMBM für EWR-interne Flüge. Die bevorzugte Option besteht in der Verlängerung des EWR-internen Anwendungsbereichs (Option 1), bis hinreichende Klarheit über die Instrumente besteht, die die ICAO zur Anwendung des GMBM annimmt.
Wer unterstützt welche Option? <u>Höchstens 7 Zeilen</u>
2017-2020: Zivilgesellschaftliche Organisationen und Einzelpersonen geben Option 0 den Vorzug, öffentliche Behörden der Option 1. Privatunternehmen, Berufsverbände und internationale Organisationen sprechen sich zum Teil für Option 1 und zum Teil für die Abschaffung des EU-EHS aus. Nach 2020: Zivilgesellschaftliche Organisationen und Einzelpersonen befürworten die Fortsetzung des EU-EHS (Optionen 0-2). Einige öffentliche Behörden unterstützen die Fortsetzung des EU-EHS für EWR-interne Flüge (Optionen 1 und 2), während andere – wie auch Luftverkehrsunternehmen und Luftfahrtverbände – Option 3 den Vorzug geben.
C. Auswirkungen der bevorzugten Option
Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen? <u>Höchstens 12 Zeilen</u>
Der Luftverkehr leistet auch künftig einen Beitrag zur Verwirklichung der klimapolitischen Ziele der EU. Bei dieser Option dürfte 2020 der Jahresbedarf an Emissionszertifikaten aus anderen EHS-Sektoren und an internationalen Gutschriften 25,10 Mio. Tonnen betragen, während 2030 der Jahresbedarf an EU-Zertifikaten, die ursprünglich den übrigen EHS-Sektoren zugeteilt waren, 2030 Mio. Tonnen betragen wird. Im Vergleich zur Basisoption sind bei der bevorzugten Option die Betriebskosten niedriger (-0,1 % im Jahr 2020, -0,43 % im Jahr 2030), was zu einer höheren Nachfrage nach Flügen führt (Anstieg 2020: 0,5 %, 2030: 1,44 %). Auch die Beschäftigung im Luftverkehrssektor dürfte 2020 um 0,4 % und 2030 um 1,5 % steigen.
Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen? <u>Höchstens</u>

<u>12 Zeilen</u>
Aufgrund der niedrigen Zertifikatskosten fallen nur geringe zusätzliche Betriebskosten an, die sich kaum auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luft- und Fremdenverkehrssektors der EU auswirken. Alle Optionen sind für die Luftfahrzeugbetreiber und nationalen Behörden mit Verwaltungskosten verbunden. Diese dürften bei der bevorzugten Option am niedrigsten sein, lassen sich jedoch wegen der Unsicherheit in Bezug auf die Verwaltungsregeln für das GMBM für die Zeit nach 2020 schwer quantifizieren.
Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen? <u>Höchstens 8 Zeilen</u>
Im Rahmen des EU-EHS verursachen rund 2600 nichtgewerbliche Kleinemittenten 1 % der Emissionen. Bei früheren Änderungen des EU-EHS wurden kleine nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber bis 2020 aus dem System ausgenommen. Es wird vorgeschlagen, die Ausnahme zu verlängern, um den Verwaltungsaufwand und die Verwaltungskosten einzudämmen.
Wird es nennenswerte Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben? <u>Höchstens 4 Zeilen</u>
Die Versteigerungserlöse gehen an die öffentlichen Verwaltungen (jährliche Versteigerungserlöse von 123,6 Mio. EUR im Jahr 2020 und 302,3 Mio. EUR im Jahr 2030).
Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben? <u>Höchstens 6 Zeilen</u>
Die mit dem Widerstand und der Nichtbeachtung durch Drittländer verbundenen Risiken sind wegen des begrenzten Anwendungsbereichs gering.
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Strategie überprüft? <u>Höchstens 4 Zeilen</u>
Wenn mehr Klarheit über die noch offenen Bestandteile des GMBM und seiner Anwendung besteht.