

Vorblatt

Ziel(e)

- Rechtssicherheit für Luftfahrzeugbetreiber
- Schaffung klarerer Durchsetzungsregelungen gegenüber Luftfahrzeugbetreibern in Nichteinhaltung

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Einschränkung der Emissionshandelsbestimmungen auf innereuropäische Flüge
- Ausnahmen für Kleinemittenten und Verwaltungsvereinfachung für kleinere Luftfahrzeugbetreiber
- Bestimmungen zur Durchsetzung von EU-weiten Betriebsuntersagungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2014	2015	2016	2017	2018
Nettofinanzierung Bund	20	14	13	13	0

Auswirkungen auf Unternehmen:

Für die weiterhin unter den Emissionshandel fallenden Luftfahrzeugbetreiber verringert sich aufgrund der Ausnahmen der Zukaufsbedarf an Emissionszertifikaten.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf sieht ausschließlich Maßnahmen vor, zu denen der Bund aufgrund zwingender Vorschriften des Unionsrechts verpflichtet ist.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Novelle des EZG 2011 – Ausnahmen für Luftfahrzeugbetreiber

Einbringende Stelle: BMLFUW
Laufendes Finanzjahr: 2014
Inkrafttreten/ 2014
Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel „Reduktion der Treibhausgasemissionen und Steigerung des Einsatzes von erneuerbaren Energien mit dem Ziel, langfristig ein hocheffizientes, auf erneuerbaren Energieträgern basierendes Energiesystem zu realisieren („Energiewende““ der Untergliederung 43 Umwelt bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

Am 30. April 2014 ist die Verordnung (EU) Nr. 421/2014 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft zur Umsetzung bis 2020 eines internationalen Übereinkommens über die Anwendung eines einheitlichen globalen marktbasierten Mechanismus auf Emissionen des internationalen Luftverkehrs, ABl. Nr. L 129 vom 30.04.2014, S. 1, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 140 vom 14.05.2014 S. 177, in Kraft getreten. Die Verordnung soll ähnlich wie bereits der Stop-the-clock-Beschluss 377/2013/EU über die vorübergehende Abweichung von der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 113 vom 25.04.2013, dazu beitragen, Fortschritte bei der Verhandlung eines internationalen Abkommens zur Verringerung der Flugverkehrsemissionen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu erleichtern. Sie soll den betroffenen Luftfahrzeugbetreiber/innen zudem für einen längeren Zeitraum rechtliche Klarheit bieten. Kern der Verordnung ist die Einschränkung der Emissionshandelsverpflichtungen auf innereuropäische Flüge für den Zeitraum von 2013 bis 2016. Zusätzlich werden durch die Verordnung im Sinne der Verwaltungsvereinfachung nicht-gewerbliche kleinere Betreiber aus dem Geltungsbereich der Richtlinie bis 2020 ausgenommen.

Die Verordnung ist unmittelbar anwendbar. Aufgrund der Judikatur des EuGH ist dennoch davon auszugehen, dass eine Rechtsbereinigungspflicht besteht und das innerstaatliche Recht an das Unionsrecht angepasst werden muss. Umsetzungsspielraum besteht nicht.

Von den Bestimmungen der Verordnung sind 30 Luftfahrzeugbetreiber/innen betroffen, 14 Betreiber/innen mit weniger als 1.000 t Emissionen pro Jahr, die für nur rund 0,1% der Emissionen aller Österreich zugeordneter Betreiber/innen verantwortlich sind, unterliegen aufgrund der Verordnung ab 2013 nicht bzw. nicht mehr dem Emissionshandel.

Die Novelle soll auch zum Anlass genommen werden, um Mängel in der österreichischen Umsetzung der Emissionshandels-Richtlinie zu beheben, die von der Europäischen Kommission im Rahmen einer Pilot-Anfrage beanstandet wurden.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Wenn die Maßnahme nicht gesetzt wird, bleibt ein Widerspruch zwischen dem Unionsrecht und dem innerstaatlichen Recht bestehen. Nach Judikatur des EuGH besteht eine Rechtsbereinigungspflicht.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2018

Evaluierungsunterlagen und -methode: Bis Herbst 2016 soll im Rahmen der ICAO ein internationales Abkommen über Flugverkehrsemissionen erzielt werden. Die Europäische Kommission muss laut Verordnung 421/2014 im Anschluss daran einen Bericht samt Vorschlägen über die Anwendung des Emissionshandels für die Jahre 2017 bis 2020 vorlegen. In diesem Zusammenhang werden auch Beiträge der einzelnen Mitgliedstaaten gefordert sein, insbesondere zur Frage, ob die aufgrund der Verordnung geänderten Bestimmungen erfolgreich durchgesetzt werden konnten.

Zusätzliche organisatorische Maßnahmen sind nicht erforderlich, da alle relevanten Daten über die Emissionshandelsregisterstelle zur Verfügung stehen.

Ziele

Ziel 1: Rechtssicherheit für Luftfahrzeugbetreiber

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Widerspruch zwischen innerstaatlichem Recht und Unionsrecht: im Unionsrecht wurden die Verpflichtungen im Emissionshandel auf innereuropäische Flüge eingeschränkt, im innerstaatlichen Recht besteht noch der ursprüngliche Anwendungsbereich auf sämtliche Flüge mit Starts oder Landungen in der EU.	Übereinstimmung von innerstaatlichem Recht und Unionsrecht: auch im innerstaatlichen Recht ist klaggestellt, dass für die Jahre 2013 bis 2016 die Verpflichtungen nach EZG 2011 auf innereuropäische Flüge eingeschränkt sind.

Ziel 2: Schaffung klarerer Durchsetzungsregelungen gegenüber Luftfahrzeugbetreibern in Nichteinhaltung

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Im Fall der Verhängung einer EU-weiten Betriebsuntersagung durch die Europäische Kommission gemäß Emissionshandels-Richtlinie gibt es derzeit keine klaren Regelungen im innerstaatlichen Recht.	Es gibt klare Bestimmungen für die Durchsetzung von EU-weiten Betriebsuntersagungen im EZG 2011.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Einschränkung der Emissionshandelsbestimmungen auf innereuropäische Flüge

Beschreibung der Maßnahme:

Das EZG 2011 wird an die Bestimmungen der Verordnung 421/2014 angepasst:

Die Bestimmungen über Überwachung und Meldung der Emissionen, über Abgabe der Emissionszertifikate und über Buchung der Zertifikate werden auf innereuropäische Flüge eingeschränkt, die Fristen i.Z. mit den Emissionen des Jahres 2013 werden um ein Jahr verlängert.

Umsetzung von Ziel 1, 2

Maßnahme 2: Ausnahmen für Kleinemittenten und Verwaltungsvereinfachung für kleinere Luftfahrzeugbetreiber/innen

Beschreibung der Maßnahme:

Flüge nicht-gewerblicher Betreiber mit weniger als 1.000 t pro Jahr werden von 2013 bis 2020 aus dem Geltungsbereich des EZG 2011 ausgenommen.

Luftfahrzeugbetreiber mit weniger als 25.000 t CO₂-Emissionen pro Jahr können ein vereinfachtes Verfahren bei der Emissionsmeldung zur Anwendung bringen (Verwendung einer von Eurocontrol generierten Meldung).

Umsetzung von Ziel 1

Maßnahme 3: Bestimmungen zur Durchsetzung von EU-weiten Betriebsuntersagungen

Beschreibung der Maßnahme:

Die Europäische Kommission hat in einer Pilot-Anfrage kleinere Umsetzungsmängel zur Emissionshandelsrichtlinie beanstandet, insbesondere im Hinblick auf potenzielle Durchsetzungsregelungen bei Verhängung von EU-weiten Betriebsuntersagungen. Durch den vorliegenden Entwurf werden diese Mängel behoben, da konkrete Maßnahmen und Zuständigkeiten festgelegt werden.

Umsetzung von Ziel 2

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Hinweis: Aufgrund von Rundungsdifferenzen kann es zu geringfügigen Abweichungen zwischen Ergebnis- und Finanzierungshaushalt kommen.

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

	in Tsd. €	2014	2015	2016	2017	2018
Aufwendungen		-20	-14	-13	-13	0
Nettoergebnis		20	14	13	13	0

Erläuterung:

Da weniger Luftfahrzeugbetreiber/innen dem Emissionshandel unterliegen und aufgrund der Vereinfachungen für kleinere Luftfahrzeugbetreiber/innen verringert sich der Aufwand für die Überprüfungen der Meldungen der Betreiber/innen durch das Umweltbundesamt. Im Jahr 2014 wird der Aufwand stärker verringert, da die Fristen für die Abgabe der Meldungen auf das Jahr 2015 verschoben wurden.

Anzumerken ist, dass andererseits aufgrund des auf innereuropäische Flüge eingeschränkten Geltungsbereichs weniger Emissionszertifikate an Luftfahrzeugbetreiber versteigert werden und damit geringere Versteigerungserlöse lukriert werden, die das Ausmaß der Einsparung aufgrund des verringerten Verwaltungsaufwands bei weitem übersteigen. Diese Verringerung der Einnahmen ergibt sich nicht aus der vorliegenden Novelle, sondern direkt aus dem Unionsrecht, soll jedoch der Vollständigkeit halber hier angeführt werden. Für die Erläuterungen zum EZG 2011 wurde grob abgeschätzt, dass Österreich pro Jahr die Erlöse von rund 450.000 Flugverkehrszertifikaten (1,4% der gesamten in der EU für die Versteigerung vorgesehenen 31,5 Mio. Flugverkehrszertifikate) zugewiesen bekommt. Bei einem noch 2011 angenommenen Preis von 15 € hätten sich Einnahmen in Höhe von 6,75 Mio. € ergeben. Nach der Einschränkung des Geltungsbereichs werden EU-weit gesehen pro Jahr nur mehr 5,8 Mio. Flugverkehrszertifikate versteigert. Der Anteil für Österreich beträgt rund 2 %, das entspricht den Erlösen aus rund 115.000 Zertifikaten. Da im Jahr 2012 und 2013 aufgrund der unsicheren rechtlichen Situation keine Versteigerungen von Flugverkehrszertifikaten durchgeführt wurden, wurden

bzw. werden diese allerdings in den Jahren 2014 und 2015 nachgeholt. Im Jahr 2014 wurden 196.000 Flugverkehrszertifikate für Österreich versteigert, und es wurden Einnahmen in Höhe von 1,18 Mio. € lukriert. Im Jahr 2015 werden die Versteigerungen der für die Jahre 2013 und 2014 vorgesehenen Flugverkehrszertifikate nachgeholt und zusätzlich auch die Zertifikate für 2015 versteigert. Somit ist für 2015 mit Erlösen aus rund 340.000 Zertifikaten zu rechnen, bei einem Zertifikatspreis von 7€ ergeben sich daraus Einnahmen in Höhe von 2,38 Mio. €. Für das Jahr 2016 werden Österreich rund 115.000 Zertifikate zugewiesen, bei einem Zertifikatspreis von 7€ können Einnahmen in Höhe von rund 800.000 € entstehen. Für die Jahre 2017 bis 2020 ist aus heutiger Sicht eine seriöse Schätzung nicht möglich, da für diesen Zeitraum die Emissionshandelsrichtlinie für den Bereich Flugverkehr im Lichte der Bemühungen um eine globale Vereinbarung im Rahmen der ICAO neuerlich überprüft werden muss.

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen.

Erläuterung:

Verwaltungskosten für kleinere Luftfahrzeugbetreiber/innen werden durch die Möglichkeit der Vereinfachung bei der Überwachung und Emissionsmeldung in geringfügigem Ausmaß verringert.

Unternehmen

Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur

Luftfahrzeugbetreiber/innen haben aufgrund der Neuregelung einen geringeren Zukaufsbedarf an Emissionszertifikaten. Statt bislang rund 980.000 Zertifikaten müssen nur mehr rund 440.000 Zertifikate zugekauft werden.

Quantitative Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur von Unternehmen

Betroffene Gruppe	Anzahl der Fälle	Be-/Entlastung pro Unternehmen	Gesamt	Erläuterung
Luftfahrzeugbetreiber/innen	15	180.000	2.700.000	Annahme: Zertifikatspreis von 5€

Anhang mit detaillierten Darstellungen**Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen****Betrieblicher Sachaufwand**

Weitere Aufwendungen

Jahr	Bezeichnung	Körperschaft	Gesamt (in €)
2014	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamts GesmbH	Bund	-28.000,00
2014	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	8.000,00
2015	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	-28.000,00
2015	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	14.000,00
2016	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	-28.000,00
2016	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	15.000,00
2017	Ident zum Vorjahr		

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Verwaltungskosten	Verwaltungskosten für Unternehmen	Mehr als 100 000 € an Verwaltungskosten für alle Betroffenen pro Jahr

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 3.2 des WFA – Tools erstellt.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das Unionsrecht ist laufend zahlreichen Änderungen unterworfen. Nach stRsp des EuGH haben die Mitgliedstaaten dabei unbeschadet des Anwendungsvorrangs von Unionsrecht widersprechendes nationales Recht anzupassen. Mit der vorliegenden Novelle werden derartige Widersprüche im Zusammenhang mit dem europäischen Emissionshandelssystem (umgesetzt im EZG 2011) beseitigt; sie betreffen im Wesentlichen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 421/2014 über den vom Emissionshandel erfassten außereuropäischen Flugverkehr.

Die vorliegende Novelle soll gleichzeitig dazu benutzt werden, die im Rahmen eines Pilotverfahrens von der Europäischen Kommission kritisierten Umsetzungsmängel im EZG 2011 zu beheben und kleinere Anpassungen, die sich aus der Verwaltungspraxis ergeben haben, vorzunehmen.

Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage des gegenständlichen Entwurfs bildet Art. 10 Abs. 1 Z 12 B-VG („Luftreinhaltung ...“), da dieser – wie bereits in den Erläuterungen zum Emissionszertifikatesgesetz im Jahr 2004 ausführlich dargelegt wurde – mit einem besonderen Instrumentarium auf die Verringerung der Emission von Treibhausgasen – also von Substanzen, die unstrittig als Luftschadstoffe (vgl. § 2 Abs. 1 Immissionsschutzgesetz-Luft) gelten – durch die Emittenten solcher Treibhausgase abzielt.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 3 Z 11a):

Mit dieser Begriffsbestimmung sollen jene Luftverkehrstätigkeiten erfasst werden, für die aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 421/2014 auch für die Jahre 2013 bis 2016 alle Verpflichtungen des Emissionshandelssystems für die Jahre 2013 bis 2016 uneingeschränkt gelten. Das sind i.W. die Flüge, die innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums durchgeführt werden. Flüge zwischen EU/EWR-Flughäfen und Gebieten der Union in äußerster Randlage im Sinne des Art. 349 des EU-Vertrags – die französischen überseeischen Departements Guadeloupe, Guayana, Martinique, Réunion, Saint-Martin und (ab 2014) Mayotte, die Kanarischen Inseln (Spanien) sowie die Azoren und Madeira (Portugal) – werden allerdings ausgenommen, nicht aber Flüge innerhalb eines Gebiets in äußerster Randlage. Da Kroatien erst ab 2014 EWR-Mitglied wird, sind Flüge innerhalb Kroatiens erst ab 2014 erfasst, Flüge zwischen Kroatien und anderen EU/EWR-Flughäfen sind aber bereits 2013 erfasst.

Zu Z 2 (§ 10 Abs. 5):

Mit der Novellierung des zweiten Satzes in § 10 Abs. 5 wird die Bezugnahme auf die Festsetzung von Emissionen aus der Bestimmung gestrichen. Die Festsetzung von Emissionen wird nunmehr – in Umsetzung unionsrechtlicher Bestimmungen – in § 10a (siehe Z 4) geregelt.

Zu Z 3 (§ 10 Abs. 5a):

Die Verordnung (EU) 421/2014 sieht Erleichterungen bei den Überwachungs- und Berichtspflichten für Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Gesamtemissionen unter 25.000 Tonnen CO₂ pro Jahr vor. Der Schwellenwert bezieht sich nicht nur auf innereuropäische Luftverkehrstätigkeiten, sondern auf alle Flüge gemäß Anhang 2. Wenn solche Luftfahrzeugbetreiber/innen für ihre Emissionsmeldung die Daten der Eurocontrol-Unterstützungseinrichtung für das Emissionshandelssystem der Union verwenden (<http://www.eurocontrol.int/articles/ets-support-facility>), ist eine Verifizierung durch eine unabhängige Prüfeinrichtung nicht mehr erforderlich. Diese Änderung ist zeitlich nicht begrenzt.

Zu Z 4 (§ 10a):

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen (MVO) wurde die Festsetzung von Emissionen durch die zuständige Behörde unionsrechtlich neu geregelt. Art. 70 MVO sieht eine derartige Festsetzung („Bestimmung“) in drei klar spezifizierten Fällen vor. Da eine Festsetzung innerstaatlich mit Bescheid zu erfolgen hat und die Erlassung von Bescheiden nach hM nur auf Grundlage einer Ermächtigung im nationalen Recht erfolgen darf, war die Schaffung einer entsprechenden Bestimmung im EZG 2011 erforderlich. In Abs. 1 Z 1 bis 3 werden die drei Fälle des Art. 70 Abs. 1 lit. a bis c. verbatim abgebildet. Abs. 2 stellt klar, dass der Prüfmaßstab für eine Festsetzung (ausschließlich) die MVO ist.

Zu Z 5 (§ 14):

Mit dieser Ergänzung wird klargestellt, dass die in § 25 Abs. 3 Z 4 genannten unabhängigen Prüfeinrichtungen einer Akkreditierung bedürfen.

Zu Z 6 (§ 24):

Der letzte Satz in § 24 Abs. 5 sieht bislang vor, dass eine bescheidmäßige Anpassung der Zuteilung jeweils in jenem Kalenderjahr vorzunehmen ist, das auf eines der Ereignisse folgt, die in den Z 1 bis 5 angeführt sind. In der Vollzugspraxis hat sich gezeigt, dass der Begriff des „Ereignisses“ zwar auf die anlagenspezifischen Änderungen in Z 1 bis 3 eindeutig anwendbar ist, im Falle der Z 4 (Änderungen des „Carbon Leakage“-Verzeichnisses) jedoch unklar ist. Da die Jahre, für die das Verzeichnis gültig ist, in dem zugrundeliegenden unionsrechtlichen Beschluss und in der innerstaatlichen Verordnung gemäß § 23 (ZuRV) jeweils explizit festgelegt werden, soll nunmehr auf diese Gültigkeit abgestellt werden. Z 5 hat bislang keine Anwendung gefunden und wird voraussichtlich auch weiterhin nicht zur Anwendung kommen, jedoch wäre ähnlich wie bei Z 4 im Falle einer Anwendung das Kalenderjahr, ab dem eine solche Änderung gültig wäre, im zugrundeliegenden Rechtsakt eindeutig festzusetzen.

Zu Z 7 (§ 26):

In der Verwaltungspraxis hat sich gezeigt, dass die Frist von vier Wochen kaum einzuhalten ist, da die Rückgabe der Emissionszertifikate technisch erst dann möglich wird, wenn die Europäische Kommission die notwendigen Vorkehrungen im Unionsregister getroffen hat. Dabei kommt es in der Praxis regelmäßig zu Verzögerungen, daher soll die Frist für die Rückgabe von vier auf acht Wochen ausgedehnt werden.

Zu Z 8 (§ 28):

Im Rahmen eines Pilotverfahrens wurden von der Europäischen Kommission Mängel bei der Umsetzung der Richtlinie 2003/87/EG konstatiert, darunter das Fehlen einer über 2020 hinaus reichenden Regelung über die Dauer der Handelsperioden für den Bereich des Luftverkehrs. Die in § 20 bereits enthaltene Formulierung für Anlagen wird daher an dieser Stelle auch für den Luftverkehr eingeführt.

Zu Z 9 (§ 53):

In der unter Z 8 erwähnten Pilot-Anfrage wurde von der Europäischen Kommission kritisiert, dass Österreich die Bestimmungen von Artikel 16 Absätze 6 und 11 der Richtlinie 2003/87/EG im Zusammenhang mit dem Verfahren zur möglichen Verhängung von Betriebsuntersagungen auf EU-Ebene nicht ausreichend umgesetzt hat. Die Ergänzung in Absatz 5 übernimmt die Vorgaben von Artikel 16 Absatz 6 der Richtlinie. Der neue Absatz 6 stellt in Umsetzung von Artikel 16 Absatz 11 der Richtlinie klar, dass im Falle einer von der Europäischen Kommission verhängten Betriebsuntersagung entsprechende Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen werden müssen. Es werden taxativ Maßnahmen aufgelistet, die in einem solchen Fall der Austro Control GmbH bzw. dem BMVIT zur Verfügung stehen. Zu ergreifen sind jene Maßnahmen, die zur Durchsetzung eines Beschlusses der Europäischen Kommission erforderlich sind.

Zu Z 10 (§ 53b):

Mit diesem neu eingefügten Paragraphen wird das EZG 2011 an die wesentlichen Bestimmungen der Verordnung (EU) 421/2014 angepasst:

- Überwachungs-, Melde- und Abgabeverpflichtungen gelten in den Jahren 2013 bis 2016 nur für Emissionen aus innereuropäischen Luftverkehrstätigkeiten (s. dazu die neue Begriffsbestimmung in Z 1 betreffend § 3 Z 11a). Diese Emissionen gelten als geprüfte Gesamtemissionen.
- Die Frist für die Einreichung der geprüften Emissionsmeldung für 2013 wird um ein Jahr auf 31.3.2015 verschoben, die Frist für die Abgabe der Zertifikate zur Abdeckung der geprüften Emissionen des Jahres 2013 wird auf 30.4.2015 verschoben.
- Für die Jahre 2013 bis 2016 wird nur jener Anteil der Emissionszertifikate auf die Konten im Unionsregister gebucht, der den in den Zuteilungsanträgen ausgewiesenen Tonnenkilometern aus innereuropäischen Luftverkehrstätigkeiten entspricht.

Zu Z 11 (§ 56):

Die Absätze 5 und 6 regeln die Zuständigkeit für den Vollzug im Zusammenhang mit den neu eingeführten Regelungen in § 53.

Zu Z 13 bis 15 (Anhang 2):

Mit der Verordnung (EU) 421/2014 wird für den Zeitraum 2013 bis 2020 im Sinne der Verwaltungsvereinfachung eine zusätzliche Ausnahme eingeführt: Flüge nicht-gewerblicher

Luftfahrzeugbetreiber/innen mit weniger als 1.000 t CO₂ pro Jahr werden aus dem EU-Emissionshandel ausgenommen. Der Schwellenwert bezieht sich nicht nur auf innereuropäische Luftverkehrstätigkeiten, sondern auf alle Flüge, die unter Anhang 2 fallen.