



18. August 2009

**BEFREIUNG VON DEN PFLICHTEN ZUR EINREICHUNG VON
MONITORINGKONZEPTEN UND BERICHTEN NACH § 6
DATENERHEBUNGSVERORDNUNG 2020 (DEV 2020)**

Hinweispapier für Luftfahrzeugbetreiber

Impressum

Herausgeber:

Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt)

im Umweltbundesamt

Bismarckplatz 1

14193 Berlin

Telefon: (0 30) 89 03-50 50

Telefax: (0 30) 89 03-50 10

www.umweltbundesamt.de/emissionshandel

E-Mail: emissionshandel@uba.de

INHALT

I. Einleitung	4
II. Befreiung.....	6
Wie können privilegierte Flüge identifiziert werden?.....	6
Wie wird ermittelt, ob eine Befreiung möglich ist?.....	6
Was ist im Einzelnen bei privilegierten Flügen nach Anlage 1 DEV 2020 zu beachten?	7
1. Flüge in offizieller Mission (Anlage 1 Nr. 1 DEV 2020)	7
2. Militär-, Zoll- und Polizeiflüge (Anlage 1 Nr. 2 DEV 2020).....	8
3. Noteinsatzflüge (Anlage 1 Nr. 3 DEV 2020).....	8
4. Sichtflüge (Anlage 1 Nr. 4 DEV 2020).....	9
5. Flüge mit identischem Start- und Landeplatz (Anlage 1 Nr. 5 DEV 2020).....	9
6. Übungsflüge (Anlage 1 Nr. 6 DEV 2020).....	9
7. Forschungsflüge (Anlage 1 Nr. 7 DEV 2020).....	10
8. MTOW < 5.700 Kilogramm (Anlage 1 Nr. 8 DEV 2020).....	11
9. Flüge nach Artikel 299 Absatz 2 EG-Vertrag (Anlage 1 Nr. 9 DEV 2020)	11
10. Flüge gewerblicher Betreiber unterhalb der Schwellenwerte (Anlage 1 Nr. 10 DEV 2020)	11
III. Allgemeine Informationen zur Antragstellung	13
Wer ist berechtigt, einen Antrag einzureichen?.....	13
Wie soll die Antragstellung erfolgen?	13
Wo wird der Antrag eingereicht?	14
IV. Erlöschen der Befreiung	15

I. EINLEITUNG

Dieses Hinweispapier enthält Informationen für Luftfahrzeugbetreiber, die der Bundesrepublik Deutschland durch die so genannte Verwaltungsmitgliedstaatenliste zugewiesen werden und die sich nach § 6 der [Datenerhebungsverordnung 2020](#) (DEV 2020) von den Pflichten zur Einreichung von Monitoringkonzepten und Berichten befreien lassen möchten.

Die Verwaltungsmitgliedstaatenliste, die von der Europäischen Kommission am 05.08.2009 angenommen wurde, nennt die Luftfahrzeugbetreiber, die seit dem 01.01.2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne der Emissionshandelsrichtlinie (Richtlinie 2003/87/EG in der mit Richtlinie 2008/101/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs geänderten Fassung) nachgegangen sind, mit Angabe des für sie jeweils zuständigen Mitgliedstaats. Diese Liste stellt jedoch nicht verbindlich fest, welche Luftfahrzeugbetreiber von den Pflichten des Emissionshandels erfasst sein werden (vgl. [Information der EU-Kommission zum Status der Verwaltungsmitgliedstaatenliste](#) und [FAQ der EU-Kommission zur Verwaltungsmitgliedstaatenliste](#)).

Grundsätzlich müssen ab dem 01.01.2010 die Kohlendioxid-Emissionen aller Flüge, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union starten oder enden, erfasst und berichtet werden. Nach der am 25.07.2009 in Kraft getretenen DEV 2020 kann sich ein Luftfahrzeugbetreiber, der der Bundesrepublik Deutschland durch die Verwaltungsmitgliedstaatenliste der Kommission zugewiesen ist, unter bestimmten Voraussetzungen von der Pflicht zur Erstellung und Einreichung von Monitoringkonzepten und Berichten befreien lassen.

Die Befreiung erfordert einen Antrag des Luftfahrzeugbetreibers. Inhaltliche Voraussetzung für die Befreiung ist, dass der Luftfahrzeugbetreiber entweder

- im Kalenderjahr 2008 nur privilegierte Flüge durchgeführt hat oder
- zu erwarten ist, dass er in den Kalenderjahren 2010 oder 2011 nur privilegierte Flüge durchführen wird

(vgl. § 6 DEV 2020).

Privilegierte Flüge sind die in Anlage 1 DEV 2020 aufgezählten Flüge. Diese Anlage 1 ist identisch mit der Liste der vom Emissionshandel ausgenommenen Flüge in Anhang I der oben genannten Emissionshandelsrichtlinie. Vom Emissionshandel ausgenommen sind zudem auch alle Flüge, die weder im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union starten noch in diesem enden (vgl. FAQ "[Sind auch Flüge in oder aus überseeischen Gebieten der EU-Mitgliedstaaten erfasst?](#)").

II. BEFREIUNG

Wie können privilegierte Flüge identifiziert werden?

Die Europäische Kommission hat die Ausnahmeregelungen des Anhangs I Emissionshandelsrichtlinie erläutert (vgl. [Entscheidung der Kommission vom 08.06.2009 zur genauen Auslegung der in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführten Luftverkehrstätigkeiten](#), im folgenden „Auslegungspapier“). Dieses Auslegungspapier ist für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union maßgeblich.

Die Definition der Luftverkehrstätigkeit und die in Anhang I der Emissionshandelsrichtlinie genannten Ausnahmen orientieren sich an den Freistellungsregeln für Eurocontrol-Streckengebühren (vgl. Artikel 8 [Conditions of Application of the Route Charges System and Conditions of Payment](#) und Auslegungspapier, Erwägungsgrund 2). Daher kann der Flugplan ein Indikator für die Identifizierung der Ausnahmen sein. Allerdings ist zu beachten, dass die Freistellungen von Eurocontrol-Streckengebühren nicht in jedem Fall gleichbedeutend sind mit einer Ausnahme vom Emissionshandel. Die Mitgliedstaaten haben in unterschiedlichem Maß von der Möglichkeit zur Gebührenbefreiung Gebrauch gemacht (vgl. [Übersicht der Ausnahmeregelungen](#), Stand: 01.06.2009), d. h. nicht alle von der DEV 2020 privilegierten Flüge sind über die Codes zur Freistellung (nachfolgend CRCO-Code genannt) im Flugplan identifizierbar. Umgekehrt ist auch zu beachten, dass nicht jeder Flug, der im Flugplan mit entsprechenden CRCO-Code gekennzeichnet wird, automatisch als privilegiert gilt (vgl. [„Was ist im Einzelnen bei privilegierten Flügen nach Anlage 1 DEV 2020 zu beachten?“](#)).

Wie wird ermittelt, ob eine Befreiung möglich ist?

Für den Antrag auf Befreiung muss zunächst geprüft werden, ob Flüge im Sinne der DEV 2020 privilegiert werden. Der Begriff „Flug“ bezeichnet im Emissionshandel einen Flugabschnitt, d. h. ein Flug beginnt an einer Flugzeugabstellposition und endet ohne Zwischenlandung an einer Flugzeugabstellposition (vgl. Auslegungspapier Nr. 1).

Bei der Ermittlung der Flüge, die vom Emissionshandel ausgenommen sind, wird hinsichtlich der Art der Flüge, des eingesetzten Luftfahrzeugs oder der Eigenschaft des Luftfahrzeugbetreibers und des Umfangs seiner Aktivitäten differenziert.

Beispiel 1:

Ein Luftfahrzeugbetreiber L führt zu 95 Prozent Ambulanzflüge in medizinischen Notfällen durch, d. h. nach Anlage 1 Nr. 3 DEV 2020 privilegierte Flüge. Hinsichtlich der restlichen fünf Prozent der Flüge muss der Luftfahrzeugbetreiber klären, ob diese Flüge von einer anderen Privilegierung nach Anlage 1 DEV 2020 erfasst werden.

Fallen die restlichen fünf Prozent der Flüge unter keine der Ausnahmeregelungen, kann sich L nicht von den Pflichten der DEV 2020 befreien lassen. Er muss Monitoringkonzepte und Berichte zur Erfassung der CO₂-Emissionen und der Transportleistung¹ seiner nicht privilegierten Flüge einreichen. Sind die restlichen fünf Prozent dagegen nach einer der anderen Ausnahmeregelungen privilegiert (z. B. nach Anlage 1 Nr. 10 DEV 2020), ist L insgesamt nicht emissionshandelspflichtig und kann sich nach § 6 DEV 2020 befreien lassen.

Es ist ausreichend, wenn ein Flug die Voraussetzungen für **eine** der möglichen Privilegierungen erfüllt.

Beispiel 2:

Flüge mit einem Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5.700 Kilogramm werden nicht von der Privilegierung nach Anlage 1 Nr. 8 DEV 2020 erfasst. Diese Flüge können jedoch nach Anlage 1 Nr. 4 DEV 2020 privilegiert sein, wenn sie ausschließlich nach Sichtflugregeln im Sinne der §§ 28 und 31 bis 34 Luftverkehrs-Ordnung durchgeführt werden.

Was ist im Einzelnen bei privilegierten Flügen nach Anlage 1 DEV 2020 zu beachten?

1. Flüge in offizieller Mission (Anlage 1 Nr. 1 DEV 2020)

Zu beachten ist, dass die Privilegierung nur für Regierende und Regierungsmitglieder von Staaten gilt, die **nicht** zur Europäischen Union gehören, jedoch nicht für Flüge von Regierenden und Regierungsmitgliedern aus EU-Mitgliedstaaten.

¹ Nach § 5 Abs. 4 DEV 2020 entfallen die Pflichten zur Erstellung eines Monitoringkonzepts und Berichts zur Ermittlung der **Transportleistung**, wenn der Luftverkehrsbetreiber in einer unwiderruflichen, schriftlichen Erklärung auf seinen künftigen Anspruch auf kostenlose Zuteilung verzichtet.

Von dieser Ausnahme können Flüge erfasst sein, die mit dem CRCO-Code „S“ gekennzeichnet werden. Die Flüge in offizieller Mission werden von allen Eurocontrol-Mitgliedstaaten von den Streckengebühren freigestellt (vgl. Übersicht der Ausnahmeregelungen, Stand: 01.06.2009).

Da der Code nicht zwischen Regierenden von Staaten der Europäischen Union und Regierenden von Drittstaaten differenziert, gilt ein mit dem Code „S“ gekennzeichnete Flug nicht automatisch als privilegiert im Sinne der DEV 2020.

Für weitere Informationen vgl. Auslegungspapier Nr. 5-10.

2. Militär-, Zoll- und Polizeiflüge (Anlage 1 Nr. 2 DEV 2020)

Militärischen Zwecken dienende Flüge in zivilen Luftfahrzeugen und zivile Flüge in militärischen Luftfahrzeugen sind **nicht** von der Emissionshandelspflicht ausgenommen.

Ausgenommen sein können die mit den CRCO-Codes „M“, „P“ oder „X“ gekennzeichneten Flüge in militärischen Luftfahrzeugen. Von der Möglichkeit, diese Flüge von den Streckengebühren freizustellen, haben die Mitgliedstaaten unterschiedlich Gebrauch gemacht. Die Bundesrepublik Deutschland sieht beispielsweise keine Freistellung von Streckengebühren für Zoll- und Polizeiflüge vor (vgl. Übersicht der Ausnahmeregelungen, Stand: 01.06.2009).

Für weitere Informationen vgl. Auslegungspapier Nr. 11-15.

3. Noteinsatzflüge (Anlage 1 Nr. 3 DEV 2020)

Diese Flüge sind **nur** dann privilegiert, wenn eine **Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde** vorliegt. Privilegiert sein können beispielsweise

- Flüge mit den CRCO-Codes „H“, „M“, „P“, „R“, oder „X“ und
- Flüge, die mit STS/FFR, STS/HOSP, STS/HUM, STS/MEDEVAC oder STS/SAR in Feld 18 des Flugplans ausgewiesen sind.

Nur Such- und Rettungsflüge und damit nicht alle unter Anlage 1 Nr. 3 DEV 2020 aufgezählte Flüge werden von allen Eurocontrol-Mitgliedstaaten von den Streckengebühren freigestellt (vgl. Übersicht der Ausnahmeregelungen, Stand: 01.06.2009).

Privilegiert sind auch die Flüge, die im Zusammenhang mit dem Noteinsatz stehen:

Beispiel 3:

In einem Land X ist ein deutscher Staatsangehöriger verunglückt. Es handelt sich um einen medizinischen Notfall. Der Luftfahrzeugbetreiber L besitzt die Genehmigung, den Ambulanzflug im medizinischen Notfall durchzuführen und fliegt von München nach Bonn, um einen Arzt an Bord zu nehmen, und anschließend weiter nach X. Dort nimmt er den Verletzten auf und bringt ihn in das Unfallkrankenhaus in Bonn. Anschließend wird das Luftfahrzeug wieder zur Basis nach München geflogen.

Der Flug mit dem Verletzten an Bord von X nach Bonn fällt unter diese Privilegierung, da es sich um einen Ambulanzflug im medizinischen Notfall handelt. Die Flüge München - Bonn, Bonn - X und Bonn - München werden ebenfalls von der Privilegierung Anlage 1 Nr. 3 DEV 2020 erfasst, da sie im Zusammenhang mit dem Ambulanzflug stehen.

Für weitere Informationen vgl. Auslegungspapier Nr. 16-24.

4. Sichtflüge (Anlage 1 Nr. 4 DEV 2020)

Privilegiert sind Sichtflüge, die **ausschließlich** nach Sichtflugregeln im Sinne der §§ 28 und 31 bis 34 [Luftverkehrs-Ordnung](#) durchgeführt werden. Ein Sichtflug ist ein Flug, bei dem der Pilot die Fluglage durch visuelle Anhaltspunkte außerhalb des Luftfahrzeugs kontrolliert.

Sichtflüge können mit dem CRCO-Code „V“ gekennzeichnet sein. Die Bundesrepublik Deutschland hat von der Möglichkeit, diese Flüge von den Streckengebühren auszunehmen, Gebrauch gemacht (vgl. Übersicht der Ausnahmeregelungen, Stand: 01.06.2009).

5. Flüge mit identischem Start- und Landeplatz (Anlage 1 Nr. 5 DEV 2020)

Flüge mit identischem Start- und Landeplatz können mit dem CRCO-Code „0“ gekennzeichnet sein. Die Bundesrepublik Deutschland sieht keine Freistellung von Streckengebühren für derartige Flüge vor (vgl. Übersicht der Ausnahmeregelungen, Stand: 01.06.2009).

6. Übungsflüge (Anlage 1 Nr. 6 DEV 2020)

Privilegiert sind nur Flüge, die **ausschließlich** dem Zweck dienen, einen Pilotenschein oder eine Berechtigung für die Cockpit-Besatzung zu erwerben. Dient der Flug auch anderen Zwecken, etwa

dem Transport von Passagieren oder Fracht, der Positionierung oder Überführung, gilt diese Privilegierung nicht. Ebenfalls nicht privilegiert werden Flüge, die dem Erhalt des Pilotenscheins oder einer sonstigen Berechtigung dienen.

Im Flugplan kann der Flug entweder mit dem CRCO-Code „T“ oder in Feld 18 des Flugplans mit RMK/„Training flight“ gekennzeichnet sein. Zu beachten ist, dass die Bundesrepublik Deutschland keine Freistellung von Streckengebühren für Übungsflüge vorsieht (vgl. Übersicht der Ausnahmeregelungen, Stand: 01.06.2009).

Für weitere Informationen vgl. Auslegungspapier Nr. 25.

7. Forschungsflüge (Anlage 1 Nr. 7 DEV 2020)

Erfasst sind nur Flüge, die **ausschließlich** der wissenschaftlichen Forschung bzw. Kontrolle, Erprobung oder Zulassung von Luftfahrzeugen oder Ausrüstung dienen. Dient der Flug auch anderen Zwecken, etwa dem Transport von Passagieren oder Fracht, der Positionierung oder Überführung, gilt diese Privilegierung nicht.

Privilegiert können z. B. Flüge mit dem CRCO-Code „N“ sein und Flüge, die mit STS/FLTCK in Feld 18 des Flugplans gekennzeichnet sind. Die Bundesrepublik Deutschland hat von der Möglichkeit, diese Flüge von den Streckengebühren auszunehmen, keinen Gebrauch gemacht (vgl. Übersicht der Ausnahmeregelungen, Stand: 01.06.2009).

Beispiel 4:

Ein Forschungshubschrauber startet mit dem Piloten vom Deck eines Hochseeforschungsschiffs D und nimmt an einer Forschungsstation auf dem Festland F drei Wissenschaftler an Bord. Alle zusammen fliegen zum Messpunkt M. Ab hier erfolgt eine Aufzeichnung von Daten. Die Messung endet am Punkt E. Der Pilot fliegt von E direkt mit den Wissenschaftlern zurück zum Deck des Forschungsschiffs D.

Nur der Flug M bis E ist bei diesem Beispiel privilegiert im Sinne der Anlage 1 Nr. 7 DEV 2020. Die Flüge D-F, F-M, E-D sind nicht privilegiert.

Für weitere Informationen vgl. Auslegungspapier Nr. 26-28).

8. MTOW < 5.700 Kilogramm (Anlage 1 Nr. 8 DEV 2020)

Die maximale Startmasse (**MTOW**) sollte die im Lufttüchtigkeitszeugnis maximal eingetragene Startmasse des Luftfahrzeugs sein.

Für den Nachweis einer Privilegierung nach Anlage 1 Nr. 8 DEV 2020 muss dem Befreiungsantrag eine Liste der Luftfahrzeuge in der Flotte inklusive Angaben zum Luftfahrzeugzulassungskennzeichen, zum Luftfahrzeugtyp (ICAO-Identifikator, Hersteller, Modell) und zum MTOW beigefügt werden.

9. Flüge nach Artikel 299 Absatz 2 EG-Vertrag (Anlage 1 Nr. 9 DEV 2020)

Die Privilegierung gilt **ausschließlich** für Flüge im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

- auf Routen innerhalb von Gebieten in äußerster Randlage im Sinne von Artikel 299 Absatz 2 EG-Vertrag. Dazu zählen die französischen überseeischen Departements, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln
- oder
- auf Routen mit einer Kapazität von höchstens 30.000 Sitzplätzen im Jahr.

Luftfahrzeugbetreiber, die sich auf diese Privilegierung berufen, müssen mit dem Befreiungsantrag die Fundstelle für die entsprechende Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union benennen.

Für weitere Informationen vgl. Auslegungspapier Nr. 29.

10. Flüge gewerblicher Betreiber unterhalb der Schwellenwerte (Anlage 1 Nr. 10 DEV 2020)

Gewerblicher Luftfahrzeugbetreiber ist nur der Betreiber, der **gegen Entgelt** Linien- oder Bedarfsflugverkehrsleistungen **für die Öffentlichkeit** erbringt, bei denen er **Fluggäste, Fracht oder Post befördert** (vgl. Artikel 3 Buchstabe p) Richtlinie 2003/87/EG und Anlage 1 Nr. 10 DEV 2020).

Das Merkmal des gewerblichen Betriebs wird dabei an den Betreiber und nicht an die fraglichen Flüge geknüpft. Das bedeutet, dass alle (also auch unentgeltlich) von einem gewerblichen Betreiber erbrachten Flugdienstleistungen berücksichtigt werden müssen, es sei denn, sie sind nach Nr. 1 bis Nr. 9 Anlage 1 DEV 2020 privilegiert.

Betreiber von „Geschäfts- oder Businessflügen“ wie z. B. firmeneigenem Werksverkehr, **die ihre Flugverkehrsleistungen** nur einem beschränkten Personenkreis, z. B. Angestellten des eigenen Unternehmens und Geschäftspartnern anbieten, nicht aber der Öffentlichkeit, sind **nicht-gewerblich im Sinne der DEV 2020**. Ebenfalls als nicht-gewerblich gelten Luftfahrzeugbetreiber, die ausschließlich Leerflüge durchführen, bei denen weder Passagiere noch Fracht oder Post transportiert werden.

Zur Befreiung eines gewerblichen Luftfahrzeugbetreibers muss zusätzlich zur Eigenschaft als gewerblich eine der beiden in Anlage 1 Nr.10 DEV 2020 genannten Bedingungen erfüllt werden. Er muss also entweder weniger als 243 Flüge in drei aufeinanderfolgenden Viermonatszeiträumen oder Flüge mit einer jährlichen Gesamtemission von weniger als 10.000 Tonnen CO₂ durchführen.

Beispiel 5:

	Jan-Apr	Mai-Aug	Sep-Dez	Privilegierung
Luftfahrzeugbetreiber A	240 Flüge	242 Flüge	239 Flüge	ja
Luftfahrzeugbetreiber B	110 Flüge	244 Flüge	100 Flüge	nein

Da gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen müssen, ist das AOC ein Indiz für die Eigenschaft als gewerblicher Luftfahrzeugbetreiber und muss mit dem Befreiungsantrag vorgelegt werden.

Für den Nachweis der Privilegierung muss im Befreiungsantrag außerdem angegeben werden, wo die angebotenen Linien- oder Bedarfsflugverkehrsleistungen der Öffentlichkeit angeboten werden (z. B. Angabe der Internetseite oder eines Reisebüros).

Für weitere Informationen vgl. Auslegungspapier Nr. 30-35.

III. ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUR ANTRAGSTELLUNG

Wer ist berechtigt, einen Antrag einzureichen?

Luftfahrzeugbetreiber, die der Bundesrepublik Deutschland von der Verwaltungsmitgliedstaatenliste zugewiesen werden, können einen Antrag auf Befreiung bei der DEHSt einreichen (vgl. § 6 DEV 2020).

Luftfahrzeugbetreiber im Sinne der DEV 2020 ist die natürliche oder juristische Person, die ein Luftfahrzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, zu dem eine Luftverkehrstätigkeit durchgeführt wird, oder - wenn die Identität dieser Person unbekannt ist oder vom Luftfahrzeugeigentümer nicht angegeben wird - der Eigentümer des Luftfahrzeugs (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 3 DEV 2020).

Wie soll die Antragstellung erfolgen?

Der Antrag muss eine nachvollziehbare Erläuterung der beanspruchten Privilegierung und geeignete Nachweise enthalten. Dazu zählen auch Angaben zum Unternehmenszweck in Bezug auf die Luftverkehrstätigkeit, eine Aufzählung der Art der Flüge und - soweit verfügbar - Verweise auf die Internetseiten des Betreibers.

Beabsichtigt der Luftfahrzeugbetreiber, seine Tätigkeiten zu ändern und in den Jahren 2010 oder 2011 nur noch privilegierte Flüge durchzuführen (§ 6 Absatz 1 Nr. 2 DEV 2020), so muss er die Veränderungen für das Jahr 2010 oder 2011 gegenüber dem bisher ausgeübten Umfang oder der Art der Luftverkehrstätigkeit ebenfalls erläutern. Dazu soll er geeignete Nachweise vorlegen, die die Glaubhaftigkeit der beabsichtigten Veränderung stützen (z. B. Nachweise über die Verringerung der Flugzeugflotte, über die Verringerung bedienter Flugverbindungen oder die Beschränkung auf privilegierte Flugverkehrstätigkeiten, Geschäftspläne etc.). Sofern eine Befreiung nur für ein Jahr beantragt wird, sollte hierauf im Antrag hingewiesen werden.

Der Antrag kann schriftlich (Post, Fax), elektronisch (E-Mail) oder über die Virtuelle Poststelle (VPS) eingereicht werden.

Der Antrag auf Befreiung nach § 6 DEV 2020 muss nicht verifiziert werden.

Der Antrag und die begleitenden Dokumente können in deutscher oder englischer Sprache verfasst sein. Die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt behält sich vor, bei entscheidungserheblichen Fragen eine Übersetzung ins Deutsche anzufordern.

Wo wird der Antrag eingereicht?

Der Antrag auf Befreiung nach § 6 DEV 2020 muss bei der zuständigen Behörde, dem Umweltbundesamt, eingereicht werden:

Umweltbundesamt
Deutsche Emissionshandelsstelle
- Luftverkehr -
Postfach 33 00 22
14191 Berlin
Fax: +49 (0)30 8903-5010
E-Mail: emissionshandel@uba.de

IV. ERLÖSCHEN DER BEFREIUNG

Die Befreiung erlischt, wenn der Luftfahrzeugbetreiber in einem Kalenderjahr, für das die Befreiung erteilt wurde, auch Flüge durchführt, die nicht nach Anlage 1 DEV 2020 privilegiert sind, oder wenn die Flüge eines gewerblichen Betreibers die in Nr. 10 Anlage 1 DEV 2020 genannten Schwellenwerte überschreiten. In diesem Fall beziehen sich die Ermittlungs- und Berichtspflichten nach § 4 Absatz 5 und § 5 Absatz 1 Satz 1 DEV 2020 jeweils auf das gesamte Kalenderjahr, in dem die Befreiung erloschen ist (vgl. § 6 Abs. 3 DEV 2020).

Beispiel 6:

Ein Luftfahrzeugbetreiber führt im Jahr 2008 ausschließlich Flüge mit Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 5.700 Kilogramm durch (Flugzeuge A, B und C). Die Flüge, die der Luftfahrzeugbetreiber mit den Flugzeugen A, B und C durchführt, sind privilegiert im Sinne der Anlage 1 DEV 2020. Daher hat der Betreiber von der DEHSt eine Befreiung nach § 6 DEV 2020 erhalten. Am 30.06.2010 erwirbt er ein Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 6.300 Kilogramm (Flugzeug D). Da mit diesem Luftfahrzeug keine privilegierten Flüge durchgeführt werden, ist die Befreiung erloschen. Der Luftfahrzeugbetreiber muss dann ab 2010 seinen Ermittlungs- und Berichtspflichten nach § 4 Absatz 5 und § 5 Absatz 1 Satz 1 DEV 2020 nachkommen. Dies schließt auch die Pflicht zur Erstellung entsprechender Monitoringkonzepte ein. Diese Pflichten gelten allerdings nach § 4 Abs. 5 Satz 2 und § 5 Abs. 1 DEV 2020 nur für das nicht privilegierte Flugzeug D.

Beispiel 7:

Ein gewerblicher Luftfahrzeugbetreiber hat eine Befreiung erhalten, da er im Jahr 2008 nur 3.000 Tonnen CO₂ emittiert hat. Im Jahr 2010 führt er im Viermonatszeitraum Januar bis April 242 nicht nach Nr. 1 bis 9 privilegierte Flüge, im Viermonatszeitraum Mai bis August 244 nicht nach Nr. 1 bis 9 privilegierte Flüge und im Viermonatszeitraum September bis Dezember 242 nicht nach Nr. 1 bis 9 privilegierte Flüge durch. Hieraus resultiert für das Jahr 2010 eine Gesamtemission in Höhe von 10.000 Tonnen CO₂. Die Befreiung ist erloschen, denn im Jahr 2010 hat er beide in Anlage 1 Nr. 10 DEV 2020 genannten Schwellen überschritten. Die Ermittlungs- und Berichtspflichten nach § 4 Absatz 5 und § 5 Absatz 1 Satz 1 DEV 2020 gelten für alle nicht nach Nr. 1 bis 9 privilegierten Flüge des Betreibers ab dem Jahr 2010.

Weitere Informationen zum Emissionshandel im Luftverkehr sind auf der DEHSt-Internetseite unter <http://www.dehst.de/Luftverkehr> verfügbar.