



2. Juni 2017

# Verordnung über die Erhebung von Tonnenkilometerdaten aus Flugstrecken und die Berichterstattung darüber

## Erläuternder Bericht

---

Referenz/Aktenzeichen: L103-0189

### 1 Ausgangslage

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des internationalen Luftverkehrs steigen weltweit an, sind bisher jedoch nicht Gegenstand der internationalen Reduktionsziele gemäss dem Kyoto-Protokoll oder dem Übereinkommen von Paris. Gleichwohl steht auch die internationale Luftfahrt in der Verantwortung, das Erreichen des globalen 2°- bzw. 1,5°-Ziels mitzutragen. Das Kyoto-Protokoll sieht im Artikel 2 vor, diese Emissionen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zu regeln. Da auf diesem Weg bis im Jahr 2016 keine globale Massnahme eingeführt wurde, beschloss die Europäische Union (EU) im Jahr 2008, die Emissionen von Flügen, die auf Flugplätzen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR; EU Mitgliedstaaten sowie Island, Norwegen und Liechtenstein) starten oder landen, ab 2012 ins europäische Emissionshandelssystem (EHS) einzubeziehen. Seit 2012 sind demzufolge Betreiber von Luftfahrzeugen grundsätzlich verpflichtet, für alle Flüge, die im EWR starten oder landen, Emissionsrechte abzugeben. Sie erhalten einen Teil der Emissionsrechte nach Massgabe der im Jahr 2010 erbrachten Tonnenkilometer gratis zugeteilt. Die Verpflichtung zur Teilnahme am EHS wurde von 2012 bis Ende 2016 auf Flüge innerhalb des EWR eingeschränkt (*Stop-the-clock-Regelung*). Die EU wartete damit die von ICAO angekündigte Entwicklung einer globalen Massnahme ab. Im Oktober 2016 bestätigte die Generalversammlung der ICAO das Ziel, ab 2020 ein CO<sub>2</sub>-neutrales Wachstum anzustreben und zu diesem Zweck unter anderem auch eine globale marktbasierende Massnahme zur Kompensation der darüber hinausgehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen, das sogenannte *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA), einzuführen. Als Reaktion auf diesen Beschluss hat die Europäische Kommission am 3. Februar 2017 vorgeschlagen, die Einschränkung des EU EHS auf Flüge innerhalb des EWR weiterzuführen. Dieser Vorschlag muss noch vom EU-Parlament und dem Ministerrat beraten und genehmigt werden. Zudem hat das Parlament im Rahmen der Revision des EU EHS für die Zeit nach 2020 am 15. Februar 2017 in erster Lesung beschlossen, die Menge der Emissionsrechte für Luftfahrzeugbetreiber nach 2020 einmalig um 10 Prozent und anschliessend jährlich um 2,2 Prozent abzusenken und den Anteil der zu versteigernden Emissionsrechte deutlich anzuheben. Nach der Verabschiedung durch das EU-Parlament in erster Lesung muss auch der Ministerrat dem Vorschlag noch zustimmen, ansonsten erfolgt die zweite Lesung. Wie die EU die Luftfahrt nach 2020 in das EU EHS einbeziehen will und wie ein allfälliges Zusammenspiel mit CORSIA ausgestaltet sein könnte, ist zurzeit offen.

Als Grundlage für die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten im Zeitraum 2012–2020 hatte die EU im Jahr 2010 eine Erhebung der von den Luftfahrzeugbetreibern auf Flügen innerhalb des EWR und zwischen dem EWR und Drittstaaten erbrachten Tonnenkilometer (tkm) durchgeführt. Diese Erhebung schloss also auch Flüge zwischen dem EWR und der Schweiz ein.

Aktuell umfasst das Schweizer EHS rund 54 stationäre Industrieanlagen. Die Schweiz begann Anfang 2011 mit der Europäischen Kommission über eine Verknüpfung der beiden EHS zu verhandeln. Die Verhandlungen konnten im Januar 2016 mit der Paraphierung eines entsprechenden Abkommens abgeschlossen werden. Eine rasche Verknüpfung der beiden EHS ist wichtig für die Schweizer Industrieunternehmen, da sie erst ab diesem Zeitpunkt Emissionsrechte auf dem grossen und liquiden Markt der EU kaufen und verkaufen beziehungsweise sich diese im Schweizer EHS anrechnen lassen können.

Damit das Abkommen in Kraft treten kann, muss es von beiden Seiten unterzeichnet und ratifiziert werden. Nachdem das Parlament in der Wintersession 2016 eine mit der Personenfreizügigkeit vereinbare Lösung für die Umsetzung der Volksinitiative «Gegen Masseneinwanderung» beschlossen hat, ist die Blockierung des Dossiers aufgehoben und das paraphierte Abkommen zur Verknüpfung der EHS kann unterzeichnet werden. Für die Schweiz unterzeichnet der Bundesrat. Dieser ratifiziert auch das Abkommen, sofern es vorgängig vom Parlament genehmigt wurde. Der Bundesrat strebt nach Möglichkeit eine Verknüpfung vor 2020 an. Damit die Verknüpfung möglichst rasch umgesetzt werden kann, wurden das Abkommen und die dafür notwendigen Gesetzesänderungen zusammen mit der Klimapolitik nach 2020 im Herbst 2016 in die Vernehmlassung geschickt<sup>1</sup>.

Mit Inkrafttreten des Abkommens zur Verknüpfung der EHS sind analog zum EU EHS auch die Luftfahrzeugbetreiber neu in das Schweizer EHS einzubeziehen. Eine Erhebung von tkm-Daten vorgängig zur Verknüpfung schafft die notwendigen technischen Grundlagen, damit die Luftfahrzeugbetreiber ihren Anspruch auf eine kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten geltend machen können. Ursprünglich war vorgesehen, die tkm-Daten bereits im Jahr 2013 zu erheben. Im Mai 2012 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Anhörung<sup>2</sup> zur Verordnung «über die Berichterstattung betreffend Tonnenkilometerdaten aus Luftverkehrstätigkeiten» (tkm-VO), entschied aber nach Abschluss der Anhörung aufgrund des damaligen Stands der Verhandlungen mit der EU über eine Verknüpfung, die Arbeiten zur tkm-VO zu unterbrechen. Das inzwischen paraphierte Abkommen sieht eine Erhebung von tkm-Daten während des Kalenderjahres 2018 vor. Anders als die Datenerhebung im EU EHS ist in der Schweiz die Erhebung der tkm-Daten gemäss vorliegender Verordnung zwingend.

Die vorliegende Verordnung basiert auf der Version der tkm-VO vom Mai 2012. Die wichtigste Änderung gegenüber dieser früheren Version betrifft den Geltungsbereich: Die Datenerhebung erfolgt nur noch über Inlandflüge und über Flüge von der Schweiz bzw. vom binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (soweit nach Schweizer Verkehrsrecht durchgeführt) in den EWR sowie über Flüge zwischen dem Flughafen Basel-Mülhausen und der Schweiz (soweit nach Schweizer Verkehrsrecht durchgeführt). Die ursprüngliche Vorlage sah zusätzlich eine Erhebung von Daten über Flüge zwischen der Schweiz bzw. dem Flughafen Basel-Mülhausen und Drittstaaten vor (globale Erhebung). Die vorliegende Verordnung berücksichtigt die Ergebnisse der Anhörung 2012 sowie der Vernehmlassung zur Klimapolitik nach 2020. In letzterer wurde unter anderem die Genehmigung des Abkommens über die Verknüpfung des Schweizer und des EU EHS zur Diskussion gestellt und damit auch der Einbezug der Luftfahrt ins Schweizer EHS.

## **2 Zweck und Inhalt der Verordnung**

### **2.1 Zweck der Verordnung**

Zur Vorbereitung des Einbezugs der Luftfahrt in das Schweizer EHS werden tkm-Daten benötigt, um die kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten an die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber sowie das initiale Schweizer Cap für die Luftfahrt (maximal verfügbare Menge an Emissionsrechten) zu berechnen. Das paraphierte Abkommen zur Verknüpfung des Schweizer und des EU EHS hält die Erhebung von tkm-Daten im Jahr 2018 fest. Die vorliegende Verordnung regelt die Einzelheiten für diese Daten-

<sup>1</sup> Die Unterlagen der Vernehmlassung sind hier zu finden, Stand 19.5.2017: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/recht/vernehmlassungen/vernehmlassung-vom-31-08-2016-30-11-2016-ueber-die-zukuenftige-k.html>

<sup>2</sup> Seit Ende 2012 ist der Unterschied zwischen Vernehmlassung und Anhörung aufgehoben. Es werden die jeweils historisch korrekten Bezeichnungen verwendet.

erhebung. Nicht Gegenstand ist hingegen die Berichterstattung über die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Flugverkehr für die spätere Umsetzung des EHS.

Sollte das Abkommen zwischen der Schweiz und der EU zur Verknüpfung der EHS nicht in Kraft treten, werden die erhobenen Daten nicht weiter verwendet.

## 2.2 Verhältnis zum EU-EHS

Die EU bindet die Luftfahrt bereits seit 2012 in ihr EHS ein. Als Reaktion auf die von der ICAO-Generalversammlung im Herbst 2016 beschlossene CORSIA-Massnahme hat die Europäische Kommission am 3. Februar 2017 vorgeschlagen, die «*Stop the Clock*»-Regelung zu verlängern und im EU EHS weiterhin nur Flüge innerhalb des EWR abzudecken. Zudem soll sich die Berechnung der kostenlosen Zuteilung weiterhin auf die 2010 erhobenen tkm-Daten abstützen. Diese Vorschläge müssen vom EU Parlament und Ministerrat noch genehmigt werden. Das paraphierte Abkommen zur Verknüpfung des Schweizer und des EU EHS sieht zwar vor, dass grundsätzlich alle Flüge von und nach der Schweiz in das Schweizer EHS einbezogen werden. Die geographische Abdeckung im Schweizer EHS soll jedoch diejenige im EU EHS spiegeln. Aus diesem Grund verlangt die vorliegende tkm-VO nur eine Datenerhebung über Inlandflüge und über Flüge von der Schweiz in den EWR. Dazu gehören auch Flüge vom Flughafen Basel-Mülhausen in den EWR sowie zwischen dem Flughafen Basel-Mülhausen und der Schweiz, soweit sie nach Schweizer Verkehrsrecht durchgeführt werden.

Um eine doppelte geographische Abdeckung sowohl im Schweizer wie auch im EU EHS zu vermeiden, sollen bei der späteren Umsetzung der verknüpften EHS die Flüge zwischen der Schweiz und dem EWR künftig nach dem Abflugprinzip einem System zugeordnet werden: Flüge ab der Schweiz (z.B. Zürich-Berlin) dem Schweizer EHS, Flüge ab dem EWR (z.B. Berlin-Zürich) dem EU EHS. Eine Ausnahme bilden die Flüge zwischen dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen und dem EWR, die aktuell vom EU EHS abgedeckt sind, da sich der Flugplatz auf französischem Boden befindet. Die überwiegende Mehrheit der Flüge von diesem Flughafen wird jedoch nach Schweizer Recht durchgeführt. Die Schweiz führt zurzeit mit Frankreich Gespräche, um eine Einigung in der Frage der EHS-bezogenen Verwaltung dieser Flüge zu finden, die den binationalen Status des Flughafens respektiert. In diesem Zusammenhang sind daher auch tkm-Daten von Flügen ab dem Flughafen Basel-Mülhausen in den EWR wie auch Flüge zwischen dem Flughafen Basel-Mülhausen und der Schweiz zu erheben, soweit sie nach Schweizer Verkehrsrecht durchgeführt werden.

Die Datenerhebungs- und Lieferungspflicht gilt für alle in- und ausländischen Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge gemäss dem Geltungsbereich der tkm-VO durchführen, auch wenn diese Betreiber zurzeit bereits Pflichten im EU EHS haben. Nach der erfolgreichen Verknüpfung des Schweizer und des EU EHS ist jedoch ein vereinfachter administrativer Ablauf für Betreiber vorgesehen, die in beiden EHS pflichtig sind; insbesondere sollen diese Betreiber nur eine Ansprechbehörde haben (Schweizer oder europäische), welche die Pflichten dieses Betreibers in beiden EHS verwaltet.<sup>3</sup>

## 2.3 Inhalte der Verordnung

In der vorliegenden Verordnung werden insbesondere die folgenden Eckpunkte geregelt:

- **Geltungsbereich:** Grundsätzlich sind alle Inlandflüge und Flüge von der Schweiz bzw. dem Flughafen Basel-Mülhausen in den EWR (soweit sie nach Schweizer Verkehrsrecht durchgeführt werden) sowie alle Flüge zwischen dem Flughafen Basel-Mülhausen und der Schweiz zur Datenerhebung verpflichtet. Spezifische Kategorien von Flügen wie beispielsweise Schulungsflüge, Rettungsflüge oder Militärflüge werden jedoch ausgenommen.
- **Datenerhebung:** Zu jedem Flugplatzpaar (Abflug- und Zielflughafen) müssen im Kalenderjahr 2018 die geleisteten tkm-Daten erhoben werden. Die tkm-Daten berechnen sich aus dem Produkt von Flugstrecke und Nutzlast, wobei die Nutzlast der Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post, Gepäck und Fluggäste entspricht.
- **Monitoring und Berichterstattung:** In einem ersten Schritt hat jeder Luftfahrzeugbetreiber, der Flüge durchführt, die vom Geltungsbereich der tkm-VO erfasst werden, einen Monitoringplan

<sup>3</sup> Siehe dazu auch: Klimapolitik der Schweiz: Erläuternder Bericht zur Vernehmlassungsvorlage, 31. August 2016, abrufbar unter: [https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020\\_Erl.-Bericht\\_de.pdf](https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2801/Klimapolitik-der-Schweiz-nach-2020_Erl.-Bericht_de.pdf)

zu erstellen und dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) zur Prüfung einzureichen. Im Monitoringplan muss aufgezeigt werden, wie die tkm-Daten erhoben werden sollen. Das BAFU kann verlangen, dass mangelhafte Monitoringpläne innert einer festgesetzten Frist nachgebessert werden müssen. Im Kalenderjahr 2018 sind in einem zweiten Schritt die tkm-Daten gemäss dem geprüften Monitoringplan zu erheben. In einem dritten Schritt müssen die Luftfahrzeugbetreiber die in einem Monitoringbericht festgehaltenen Daten bis am 31. März 2019 durch eine akkreditierte Verifizierungsstelle verifizieren lassen. Anschliessend muss der Monitoringbericht durch das BAFU geprüft werden. Falls ein verifizierter Bericht Anlass zu Zweifeln über die Richtigkeit der Angaben gibt, kann das BAFU die Angaben unter Berücksichtigung aller Umstände im konkreten Einzelfall (z.B. Erfahrungswerte oder Vergleichserhebungen) und unter Einbezug des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) schätzen. Das BAFU berücksichtigt dabei die Rechtsgleichheit, die Verhältnismässigkeit sowie öffentliche Interessen und beachtet beim Entscheid Sinn und Zweck der Verordnung.

- Sanktionierung im Falle von Zuwiderhandlungen: Reicht ein Luftfahrzeugbetreiber vorsätzlich oder fahrlässig falsche Daten ein, wird er mit einer Busse von bis zu 20'000 CHF bestraft. Bei groben Verstössen kann die Busse auf maximal 40'000 CHF angehoben werden.

Die Details zu den entsprechenden Bestimmungen können den Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln (vgl. Ziffer 3) entnommen werden.

### **3 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln der Verordnung**

#### Artikel 1:

Die Datenerhebung im Jahr 2018 dient der Vorbereitung der Umsetzung des künftigen bilateralen Abkommens mit der EU zur Verknüpfung der beiden EHS unter gleichzeitiger Regelung des Luftverkehrs.

Der Begriff «Luftfahrzeug» ist im Anhang zur Luftfahrtverordnung (LFV)<sup>4</sup> näher beschrieben. Er umfasst insbesondere Flugzeuge und Helikopter.

#### Artikel 2:

Der Luftfahrzeugbetreiber ist verantwortlich für die Datenlieferung (Abs. 1). Für den Fall, dass nicht festgestellt werden kann, wer der Luftfahrzeugbetreiber ist, muss der Eigentümer des Luftfahrzeuges die Daten liefern (Abs. 2).

#### Artikel 3:

Die tkm-Daten müssen gemäss Absatz 1 über alle Flüge von der Schweiz in den EWR (Bst. b) sowie über alle Inlandflüge, die auf einem Schweizer Flughafen starten und landen (Bst. a), erhoben werden.

Flüge ab dem Flughafen Basel-Mülhausen in den EWR (Bst. c) sowie Flüge zwischen dem Flughafen Basel-Mülhausen und der Schweiz (Bst. d), die gemäss dem französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949<sup>5</sup> über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim hinsichtlich der Verkehrsrechte der Schweiz zugerechnet werden, fallen unter den Geltungsbereich dieser Verordnung.

Aus administrativen Gründen und aufgrund ihres geringen Anteils an den CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt werden gewisse Flüge gemäss Absatz 2 von der Pflicht zur Datenerhebung ausgenommen. Die Bestimmungen orientieren sich an den Ausnahmen im EU EHS<sup>6</sup>.

Die in den Buchstaben j und k angegebenen Freigrenzen können nur angewendet werden, wenn der Betreiber im Jahr 2016 nicht zur Teilnahme im EU EHS verpflichtet war (Abs. 3). War der Betreiber

<sup>4</sup> Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt, SR 748.01.

<sup>5</sup> SR 0.748.131.934.92

<sup>6</sup> Anhang I der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft, ABl. L 8 vom 13.1.2009, S. 3.

2016 im EU EHS pflichtig, müssen die Daten über Flüge gemäss dem Geltungsbereich nach Absatz 1 erhoben werden, ausser sie fallen unter die Ausnahmebestimmungen gemäss Absatz 2 Buchstabe a bis i. Ob ein Betreiber unter die Freigrenzen gemäss Buchstabe j und k fällt, entscheidet sich anhand der Flugaktivitäten im Jahr 2016 (Abs. 5). Die Daten des Jahres 2016 sind die letzten verfügbaren Daten zum Zeitpunkt, zu dem der Monitoringplan gemäss Artikel 5 der Verordnung eingereicht werden muss. Für die Bestimmung der Schwellenwerte bezüglich CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen und Anzahl Flügen gemäss Buchstaben j und k sind nur Flüge zu berücksichtigen, die in den Geltungsbereich der Verordnung fallen. Dabei hat der Betreiber die CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen basierend auf dem Treibstoffverbrauch konservativ zu schätzen. Das BAFU mit Unterstützung des BAZL überprüft, für welche Flüge eine Pflicht zur Datenerhebung besteht (Art. 12 Abs. 2). Die Behörden stützen sich dabei auf ihre statistischen Daten oder auf Daten von Eurocontrol. Die Überprüfung erfolgt stichprobenartig und mittels zufällig ausgewählter Daten. Überschreiten die Flüge eines Betreibers die Freigrenzen gemäss Buchstabe j oder k, so sind für alle Flüge dieses Betreibers Daten gemäss Absatz 1 zu erheben, ausser sie fallen unter die Ausnahmebestimmungen gemäss Absatz 2 Buchstabe a bis i.

Für eine Ausnahme gemäss Absatz 2 Buchstabe j ist das Merkmal des kommerziellen bzw. gewerblichen Betriebs<sup>7</sup> an den Betreiber und nicht an die fraglichen Flüge geknüpft. Dies bedeutet insbesondere, dass die von einem kommerziellen Betreiber erbrachten Flugdienstleistungen bei der Entscheidung zu berücksichtigen sind, ob dieser Betreiber oberhalb oder unterhalb der Freigrenzen liegt, selbst wenn die Flugdienstleistungen unentgeltlich erbracht werden.

Flüge eines kommerziellen Luftverkehrsbetreibers, der in drei aufeinander folgenden Zeiträumen von je vier Monaten weniger als 243 Flüge durchführt, sind von der Pflicht zur Datenerhebung ausgenommen. Die Viermonatszeiträume sind Januar bis April, Mai bis August sowie September bis Dezember. Welchem Viermonatszeitraum ein Flug bei der Entscheidung, ob der Luftverkehrsbetreiber oberhalb oder unterhalb der Freigrenzen liegt, zuzuordnen ist, richtet sich nach der örtlichen Startzeit dieses Fluges (Abs. 4).

#### Artikel 4 bis 6:

Wie im EU EHS muss jeder Luftfahrzeugbetreiber, sofern die von ihm durchgeführten Flüge nicht vollständig unter die genannten Ausnahmenbestimmungen fallen, vorgängig zur Datenerhebung einen kompletten Monitoringplan erstellen (Art. 4). Dieser gibt darüber Auskunft, wie die Daten erhoben und nach welcher Systematik die tkm-Daten berechnet werden. Die Details sind in Anhang 2 Ziffer 1 geregelt. Dazu soll die vom BAFU auf seiner Homepage zur Verfügung gestellte Vorlage für den Monitoringplan genutzt werden. Die Vorlage für den Monitoringplan lehnt sich eng an die von der Europäischen Kommission für das EU EHS zur Verfügung gestellte Vorlage an, ist aber auf das Schweizer System zugeschnitten. Der Monitoringplan muss bis spätestens am 30. September 2017 beim BAFU zur Prüfung eingereicht werden (Art. 5 Abs. 1).

Das BAFU prüft die Monitoringpläne. Das BAFU kann verlangen, dass mangelhafte Monitoringpläne innert einer festgesetzten Frist nachgebessert werden müssen (Art. 5 Abs. 2). Änderungen, die Anpassungen am eingereichten Monitoringplan bedingen, müssen dem BAFU umgehend gemeldet werden. Eine erneute Prüfung ist notwendig bei einer Veränderung des kommerziellen bzw. nicht-kommerziellen Status des Betreibers.

#### Artikel 7 bis 9:

Die tkm-Daten müssen basierend auf dem geprüften Monitoringplan im Kalenderjahr 2018 erhoben und in einem Monitoringbericht zusammengestellt werden (Art. 7). Die Details dazu sind in Anhang 2 Ziffer 2 geregelt.

Anschliessend muss der Monitoringbericht durch eine Verifizierungsstelle verifiziert werden, die nachweislich über Fachkompetenz im Zusammenhang mit der Verifizierung von tkm-Daten im Bereich des Luftverkehrs verfügt (Art. 8). Dies sind Verifizierungsstellen, die gemäss den Anforderungen des EU

<sup>7</sup> Gemäss Anhang 6 Teil I des Abkommens von Chicago (SR 0.748.0) müssen alle gewerblichen Luftverkehrsbetreiber ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen. Betreiber ohne solches Zeugnis (Air Operator Certificate, AOC) gelten nicht als «kommerzielle Luftverkehrsbetreiber».

EHS im Bereich Luftverkehr akkreditiert<sup>8</sup> sind. Eine solche Akkreditierung steht auch inländischen Verifizierungsstellen offen. Die Kosten für diese Verifizierung trägt der Betreiber. Die Kosten fallen einmalig an, können aber mehrere Tausend Franken betragen.

Der verifizierte Monitoringbericht muss dem BAFU bis spätestens am 31. März 2019 eingereicht und anschliessend durch das BAFU geprüft werden (Art. 9). Falls ein verifizierter Bericht Anlass zu Zweifeln über die Richtigkeit der Angaben gibt, kann das BAFU die Daten schätzen. Es berücksichtigt dabei alle Umstände im konkreten Einzelfall und zieht das BAZL mit ein. Ferner berücksichtigt es die Rechtsgleichheit, die Verhältnismässigkeit sowie öffentliche Interessen und beachtet beim Entscheid Sinn und Zweck der Verordnung.

#### Artikel 10:

Die Monitoringberichte und die darin enthaltenen Daten werden bis zu ihrer weiteren Verwendung für eine Massnahme zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs durch das BAFU aufbewahrt und 3–5 Jahre nach der letzten Bearbeitung dem Bundesarchiv zur Übernahme angeboten. Vor der Archivierung behandelt das BAFU die Daten vertraulich und gewährleistet deren sichere Aufbewahrung (Art. 10 Abs. 1). Für die weitere Bearbeitung der Daten werden die notwendigen gesetzlichen Grundlagen im Zusammenhang mit der Genehmigung des Abkommens zur Verknüpfung des Schweizer und des EU EHS bzw. der dafür erforderlichen Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes geschaffen werden. Ab dem Zeitpunkt der Archivierung gelten die Vorgaben der Archivierungsgesetzgebung (Art. 10 Abs. 2).

Das BAFU vollzieht die Verordnung mit Unterstützung des BAZL (Art. 12). Sofern es für die Umsetzung von Massnahmen zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen notwendig ist, kann das BAFU die verifizierten Monitoringberichte oder die darin enthaltenen Daten an das BAZL übermitteln (Art. 10 Abs. 2).

#### Artikel 11:

Reicht ein Luftfahrzeugbetreiber vorsätzlich oder fahrlässig falsche Daten ein, so wird er mit einer Busse von bis zu 20'000 CHF bestraft. Das BAZL vollzieht die Strafbestimmungen gemäss Luftfahrtgesetz. Bei groben Verstössen kann die Busse bis maximal 40'000 CHF betragen.<sup>9</sup> In einem solchen Fall wird es nicht möglich sein, eine kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten basierend auf den vom Unternehmen eingereichten tkm-Daten zu berechnen. Entsprechend müsste die Zuteilung auf Basis einer durch das BAFU durchgeführten konservativen Schätzung vorgenommen werden. Hält ein Betreiber vorsätzlich oder fahrlässig die Bestimmungen dieser Verordnung in anderer Art und Weise nicht ein (beispielsweise die vorgegebenen Fristen), so wird er mit einer Ordnungsbusse von bis zu 5'000 Franken bestraft.

#### Artikel 12:

Das BAFU vollzieht die Verordnung mit Unterstützung des BAZL, namentlich hinsichtlich der Prüfung der Monitoringpläne und –berichte und bei der Bestimmung der Flüge, über die Daten zu erheben sind.

#### Anhang 1:

Im Anhang 1 werden die Tonnenkilometer und weitere zentrale Begriffe definiert sowie die Berechnung der Nutzlast festgehalten. Diese bestimmt sich anhand der Gesamtmasse von Fracht, Post, Fluggästen und Gepäck, die befördert werden. Die Nutzlast multipliziert mit der zurückgelegten Flugstrecke ergeben die Tonnenkilometer. Die Flugstrecke entspricht der Grosskreisdistanz zwischen Abflug- und Landeflugplatz zuzüglich 95 Kilometer.

<sup>8</sup> Rechtliche Grundlagen für die Akkreditierung: Verordnung vom 17. Juni 1996 über das schweizerische Akkreditierungssystem und die Bezeichnung von Prüf-, Konformitätsbewertungs-, Anmelde- und Zulassungsstellen (Akkreditierungs- und Bezeichnungsverordnung, AkkBV), SR 946.512; sowie Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates, ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30 und Verordnung (EU) Nr. 600/2012, ABl. L 181 vom 12.7.2012, S. 1

<sup>9</sup> Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe i in Verbindung mit Absatz 3 des Luftfahrtgesetzes, SR 748.0

Anhang 2:

Anhang 2 regelt die Einzelheiten zur Erstellung des Monitoringplans und zur Berichterstattung im Monitoringbericht. Dazu gehört das Erfordernis der Vollständigkeit und der Genauigkeit. Der Monitoringplan muss Luftfahrzeugbetreiber und die Luftfahrzeuge eindeutig identifizieren, zudem sind Methodik sowie Datenerhebung und –verwaltung zu beschreiben. Im Monitoringbericht sind zusätzlich die Verifizierungsstelle und allfällige Abweichungen vom Monitoringplan anzugeben sowie die Summe aller im Jahr 2018 erbrachten Tonnenkilometer zu erfassen. Für jedes Flugplatzpaar ist die ermittelte Flugstrecke, Anzahl Flüge, Passagierzahl, Nutzlast und Tonnenkilometer anzugeben.

Anhang 3:

Anhang 3 regelt die Pflichten der Luftfahrtbetreiber und der Verifizierungsstellen im Zusammenhang mit der Verifizierung des Monitoringberichts. Die Verifizierungsstelle muss akkreditiert sein. In der Schweiz besteht dafür bisher kein Akkreditierungsverfahren, Schweizer Unternehmen können sich aber in der EU akkreditieren lassen. Gegenwärtig sind in der EU rund 50 Unternehmen akkreditiert, die mit der Verifizierung des Monitoringberichts beauftragt werden können. Die Verifizierungsstelle stellt unter anderem sicher, dass alle Flüge gemäss dem Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung berücksichtigt werden.