Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

11.05.2012

Anhörung zur Verordnung über die Erhebung von Daten über die von Luftfahrzeugen erbrachten Tonnenkilometer

Erläuternder Bericht

Referenz/Aktenzeichen: L103-0189

1. Ausgangslage

Die CO_2-Emissionen des internationalen Luftverkehrs steigen weltweit an, sind bisher jedoch nicht Gegenstand der Reduktionsziele gemäss Kyoto-Protokoll. Das Kyoto-Protokoll sieht vor, diese Emissionen im Rahmen der internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) zu regeln. Da auf diesem Weg bisher noch keine globalen Massnahmen eingeführt wurden, hat die Europäische Union (EU) beschlossen, mit gewissen Ausnahmen die Emissionen sämtlicher Flüge, die auf Flugplätzen der EU starten oder landen, ab 2012 ins europäische Emissionshandelssystem (EU-EHS) einzubeziehen. Die Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), bzw. des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) haben diese Bestimmungen im Rahmen des EWR-Abkommens übernommen, so dass seit dem 1. Januar 2012 Flüge, die im gesamten EWR-Raum beginnen oder enden, vom EU-EHS abgedeckt sind.

Der Bundesrat ist ebenfalls bemüht, für die CO_2-Emissionen des Luftverkehrs eine Regelung zu finden. So sieht das geltende CO_2-Gesetz vom 8. Oktober 1999 vor, dass sich der Bundesrat für die Begrenzung der Emissionen aus Flugtreibstoffen für internationale Flüge einsetzt und sie im Rahmen von internationalen Abkommen regelt. Das revidierte CO_2-Gesetz vom 23. Dezember 2011, das per 1. Januar 2013 in Kraft treten wird, gibt dem Bundesrat die Möglichkeit, die Luftfahrzeugbetreiber zur Teilnahme am Schweizerischen Emissionshandel zu verpflichten.

Die Schweiz und die EU führen gegenwärtig Verhandlungen zur Verknüpfung ihrer Emissionshandelssysteme (EHS). Diese Verhandlungen decken auch Massnahmen zur Begrenzung der CO_2-Emissionen im Bereich des Luftverkehrs ab. Hintergrund hierfür ist nicht zuletzt auch die enge Einbindung der Schweiz in den europäischen Luftverkehrsmarkt auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU[1]. Da die EU den Luftverkehr seit dem 1. Januar 2012 in ihrem EHS eingebunden hat, ist eine wettbewerbsneutrale Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme nur bei einer gleichzeitigen Regulierung der Luftverkehrsemissionen in der Schweiz möglich. Die EHS-Verknüpfung wird per 2014 angestrebt; eine rasche Anbindung ist wichtig für die Schweizer Industrieunternehmen, da sie nur dann Emissionsrechte auf dem grossen und liquiden Markt der EU kaufen und verkaufen beziehungsweise sich diese in der Schweiz anrechnen lassen können.

[1] Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr, SR 0.748.127.192.68.

2. Zweck und Inhalt der Verordnung

2.1. Zweck der Verordnung

Zur Umsetzung des Emissionshandels im Bereich Luftverkehr wird vorgängig eine spezifische Datengrundlage benötigt. Auf Basis von vorgängig erhobenen Tonnenkilometerdaten werden bei einem Einbezug ins EHS die Anzahl kostenlos zugeteilter Emissionsrechte berechnet. Denkbar ist auch, die erhobenen Tonnenkilometerdaten im Rahmen einer anderweitigen Massnahme als Grundlage zu verwenden.

Sollen die Verknüpfung mit dem EU-EHS und die Regulierung der Luftverkehrsemissionen per 2014 möglich sein, müssen die Tonnenkilometerdaten im Jahr 2013 erhoben werden. Noch vor Ende 2012 müssen die Luftfahrzeugbetreiber die für die Datenerhebung notwendigen Monitoringpläne einreichen und genehmigen lassen.

Die vorliegende Datenerhebungsverordnung stützt sich auf Artikel 2 Absatz 3 des geltenden CO_2-Gesetzes[2] und auf Artikel 58 Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes[3] in Verbindung mit Artikel 47 Absatz 4 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes[4].

Das heutige CO_2-Gesetz schliesst in Artikel 2 Absatz 2 die CO_2-Emissionen aus internationalen Flügen aus dem Reduktionsziel aus. Dieser Ausschluss steht vor dem Hintergrund, dass unilaterale schweizerische Massnahmen aufgrund des speziellen Charakters des internationalen Flugverkehrs nicht sinnvoll sind. Das CO_2-Gesetz beauftragt deshalb den Bundesrat in Artikel 2 Absatz 3, die Reduktion der CO_2-Emissionen aus internationalen Flügen im Rahmen internationaler Abkommen zu regeln. Ein EHS-Abkommen zwischen der Schweiz und der EU, welches auch eine Regelung der CO_2-Emissionen des Luftverkehrs abdeckt, fällt unter diese Bestimmung. Die vorgängige Erhebung von Tonnenkilometerdaten der Luftfahrzeugbetreiber ist dabei eine notwendige Voraussetzung für den Abschluss eines solchen EHS-Abkommens. Gemäss dem revidierten CO_2-Gesetz[5], welches voraussichtlich am 1. Januar 2013 in Kraft treten wird, kann der Bundesrat die Luftfahrzeugbetreiber gemäss Artikel 16 als Unternehmenskategorie zur Teilnahme am Emissionshandel verpflichten und entsprechend auch eine vorgängige Datenerhebung verlangen (vgl. Kapitel 3).

Neben dem CO_2-Gesetz dient auch Artikel 58 Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes als Rechtsgrundlage für die vorliegende Verordnung. Nach Artikel 58 Absatz 2 kann das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Bestimmungen erlassen über die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit sowie über die Begrenzung der Lärm- und Schadstoffemissionen der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb. Gestützt auf Artikel 47 Absatz 4 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG) kann diese Verordnung durch den Bundesrat erlassen werden.

Die Erhebung der Tonnenkilometerdaten wird unter der Voraussetzung, dass die EHS-Verhandlungen mit der EU demnächst abgeschlossen werden können, ab dem 1. Januar 2013 erfolgen. Sollte sich der Abschluss der Verhandlungen verzögern, wird der Bundesrat die Erhebung der Daten für einen späteren Zeitpunkt vorsehen.

2.2. Verhältnis zum EU-EHS

Das EU-EHS deckt grundsätzlich die CO_2-Emissionen sämtlicher Flüge ab, die auf Flugplätzen der EU- sowie der EFTA/EWR-Mitgliedstaaten starten oder landen. Darin eingeschlossen sind somit auch die Flüge zwischen dem EU/EWR-Raum und der Schweiz (beide Richtungen). Die Schweiz spielt diesbezüglich jedoch als betroffener Drittstaat keine aktive Rolle und übernimmt auch keine Vollzugsaufgaben im Rahmen des EU-EHS.

Bei der im Rahmen des Abkommens mit der EU vorgesehenen Regulierung der CO_2-Emissionen des Schweizer Luftverkehrs geht es darum, nebst den Flügen in den EU/EWR-Raum auch die Flüge von

[2] Bundesgesetz vom 8. Oktober 1999 über die Reduktion der CO_2-Emissionen, SR 641.71

[3] Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt, SR 748.0

[4] Bundesgesetz vom 21. März 1997 über die Regierungs- und Verwaltungsorganisation, SR 172.010

[5] BBl 2012 113

und nach Schweizer Flugplätzen abzudecken, die bisher noch nicht vom EU-EHS erfasst sind. Dabei handelt es sich um die schweizerischen Inlandflüge sowie die Flüge zwischen Schweizer Flugplätzen und Flugplätzen in Drittstaaten ausserhalb des EU/EWR-Raums (beide Richtungen).

2.3. Inhalte der Verordnung

In der Verordnung werden insbesondere die folgenden Eckpunkte geregelt:

- Geltungsbereich der Verordnung: Grundsätzlich sind sämtliche Flüge, die auf Schweizer Flugplätzen starten oder landen, von der Datenerhebungsverordnung betroffen. Spezifische Kategorien von Flügen wie beispielsweise Schulungsflüge, Rettungsflüge oder Militärflüge werden jedoch von der Datenerhebungspflicht ausgenommen.
- Datenerhebung: Zu jedem Flugplatzpaar müssen im Kalenderjahr 2013 die geleisteten Tonnenkilometer erhoben werden. Die Tonnenkilometer berechnen sich aus dem Produkt von Flugstrecke und Nutzlast, wobei die Nutzlast der Gesamtmasse der beförderten Fracht, Post und Fluggästen entspricht.
- Monitoring und Berichterstattung: In einem ersten Schritt hat jeder Luftfahrzeugbetreiber einen Monitoringplan zu erstellen und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zur Genehmigung einzureichen. Im Monitoringplan muss aufgezeigt werden, wie die Tonnenkilometerdaten erhoben werden sollen. Im Kalenderjahr 2013 sind in einem zweiten Schritt die Tonnenkilometer gemäss dem genehmigten Monitoringplan zu erheben. In einem dritten Schritt müssen die Luftfahrzeugbetreiber die in einem Monitoringbericht festgehaltenen Daten durch eine Verifizierungsstelle verifizieren lassen. Anschliessend ist der Monitoringbericht durch das BAZL genehmigen zu lassen.
- Sanktionierung im Falle von Zuwiderhandlungen: Kommt ein Luftfahrzeugbetreiber seiner Pflicht zur Einreichung des Monitoringplans und / oder des Monitoringberichts nicht nach, 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.

Im Allgemeinen und wo nicht anders vermerkt, stimmen die Bestimmungen der Verordnung zur Erhebung der Tonnenkilometerdaten mit den entsprechenden Bestimmungen der EU überein (EU-EHS Richtlinie[6]). Die Details zu den entsprechenden Bestimmungen können den Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln (vgl. Kapitel 4) entnommen werden.

3. Verhältnis zum revidierten CO_2-Gesetz

Am 23. Dezember 2011 wurde das revidierte CO_2-Gesetz[7] von der Eidgenössischen Bundesversammlung angenommen. Die Verordnung zum revidierten CO_2 -Gesetz wird gleichzeitig mit der vorliegenden Verordnung in die öffentliche Anhörung geschickt.

Die vorliegende Datenerhebungsverordnung dient ausschliesslich der einmaligen Datenerhebung im Jahr 2013 sowie der anschliessenden Berichterstattung im Jahr 2014. Für die Umsetzung der Tonnenkilometerdatenerhebung ist der Fortschritt der Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme massgeblich. Je nach Stand der Verhandlungen kann der Bundesrat auch in Erwägung ziehen, die Datenerhebung erst zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführen. Ist eine EHS-Verknüpfung mit der EU unter Berücksichtigung des Luftverkehrs erst per 1. Januar 2015 oder später möglich, kann die Datenerhebung auch erst im Kalenderjahr 2014 erfolgen. In diesem Fall müsste die Datenerhebung auf das ab 1. Januar 2013 geltende revidierte CO_2-Gesetz abgestützt werden. Rechtsgrundlage für die vorliegende Verordnung wäre in dem Fall Artikel 16 des CO_2-Gesetzes vom 23. Dezember 2011. Diese Bestimmung gibt dem Bundesrat die Möglichkeit, bestimmte Unternehmen zur Teilnahme am EHS zu verpflichten. Damit der Bundesrat die Luftfahrzeugbetreiber zur Teilnahme verpflichten kann, werden noch vor dem eigentlichen Einbezug die nach dieser Verordnung zu erhebenden Daten benötigt.

[6] 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 13.01.2009, S.3.

[7] BBl 2012 113.

Bei einer späteren Erhebung könnten die Bestimmungen der vorliegenden Datenerhebungsverordnung im Hinblick auf die zeitlichen Verschiebungen angepasst oder sinngemäss in die Verordnung zum revidierten CO_2-Gesetz überführt werden.

4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln der Verordnung

Art. 1:

Wie in Ziffer 2.1 dargelegt, sieht die Verordnung die Erhebung von Tonnenkilometerdaten bei den Luftfahrzeugbetreibern vor, um eine Datengrundlage für die Festlegung von CO_2-Begrenzungszielen für Luftfahrzeugbetreiber zu erhalten. Die Datenerhebung im Jahr 2013 dient der Vorbereitung der Umsetzung eines künftigen bilateralen Abkommens mit der EU zur Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme unter gleichzeitiger Regelung des Luftverkehrs ab dem Jahr 2014.

Art. 2:

Die Tonnenkilometerdaten müssen für sämtliche Flüge, die von Flugplätzen im Inland abgehen oder auf einem Flugplatz im Inland enden, erhoben werden.

Flüge, die vom Flugplatz Basel-Mülhausen starten oder auf diesem Flugplatz landen, fallen unter den Geltungsbereich dieser Verordnung, sofern sie gemäss dem französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949[8] über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim hinsichtlich der Verkehrsrechte der Schweiz zugerechnet werden.

Aus administrativen Gründen und aufgrund ihres geringen Anteils an den CO_2-Emissionen der Luftfahrt werden spezifische Kategorien von Flügen von der Pflicht zur Datenerhebung ausgenommen. Die Ausnahmen stimmen mit den im EU-EHS vorgesehenen Ausnahmen überein.[9] Ein wie im EU-EHS festgesetzter de-minimis Schwellenwert für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber kann für die Erhebung der Tonnenkilometerdaten nicht vorgesehen werden. Der Schwellenwert müsste sich aufgrund der geplanten Verknüpfung auf sämtliche Flüge von und nach dem EU/EWR/CH-Raum beziehen und könnte somit vor Inkrafttreten eines bilateralen Abkommens nicht selbständig durch die Schweizer Behörden überwacht werden, da es dazu einer Zusammenarbeit mit den europäischen Behörden bedürfte. Der aus Praktikabilitätsgründen vorgesehene Verzicht auf einen de-minimis Schwellenwert bei der Datenerhebung hat keine präjudizierende Wirkung für die spätere Einführung dieses Schwellenwertes bei einem Einbezug des Luftverkehrs in den Emissionshandel.

Art. 3:

Um für den Fall einer Verknüpfung von CH-EHS und EU-EHS eine möglichst hohe Kohärenz beider Systeme zu gewährleisten, ist die Definition des Luftfahrzeugbetreibers in der vorliegenden Verordnung identisch mit der Definition in der EU-Richtlinie zum Emissionshandel (EU-EHS-Richtlinie).[10] Der Begriff Luftfahrzeug ist im Anhang zur Luftfahrtverordnung (LFV)[11] näher beschrieben. Er umfasst insbesondere Flugzeuge und Helikopter.

Art. 4 und 5:

Entsprechend dem Vorgehen im EU-EHS muss jeder Luftfahrzeugbetreiber vorgängig zur Datenerhebung einen Monitoringplan erstellen, der darüber Auskunft gibt, wie die Daten erhoben und nach welcher Systematik die Tonnenkilometer berechnet werden. Als Grundlage dafür kann der von der EU Kommission zur Verfügung gestellte Mustermonitoringplan (Excel-template) dienen. Der Monito-

[8] SR 0.748.131.934.92

[9] 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.

[10] Artikel 3 Buchstabe o 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.

[11] Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt, SR 748.01.

ringplan muss zur Genehmigung beim BAZL eingereicht werden. Luftfahrzeugbetreiber, die bereits im Rahmen des EU-EHS über einen genehmigten Monitoringplan verfügen, können sich auf diesen beziehen. Dazu sind der Monitoringplan und die entsprechende Genehmigung aus dem EU-EHS beim BAZL einzureichen. Ergänzend müssen die Luftfahrzeugbetreiber darlegen, wie der Monitoringplan auf die zusätzlichen Schweizer Flüge angewendet wird.

Die kurze Frist zwischen Inkraftsetzung der Verordnung und dem Stichdatum für die Einreichung der Monitoringpläne wird als ausreichend betrachtet, da die Luftfahrzeugbetreiber bereits vorgängig zur Inkraftsetzung entsprechend informiert werden. Zudem können sich viele Luftfahrzeugbetreiber auf die bereits im Rahmen des EU-EHS erstellten Monitoringpläne abstützen.

Das BAZL prüft und genehmigt die Monitoringpläne. Ist ein Monitoringplan nicht genehmigungsfähig, muss der Luftfahrzeugbetreiber innert einer festgesetzten Frist eine nachgebesserte Version einreichen.

Art. 6 bis 8:

Die Tonnenkilometerdaten müssen basierend auf dem genehmigten Monitoringplan im Kalenderjahr 2013 erhoben und in einem Monitoringbericht zusammengestellt werden.

Anschliessend muss der Monitoringbericht durch eine Verifizierungsstelle verifiziert werden, die über nachweisbare Fachkompetenz im Zusammenhang mit der Verifizierung von Tonnenkilometerdaten im Bereich des Luftverkehrs verfügt. Dies sind Verifizierungsstellen, die gemäss den Anforderungen des EU-EHS im Bereich Luftverkehr akkreditiert[12] sind. Eine solche Akkreditierung steht auch inländischen Verifizierungsstellen offen.

Der verifizierte Monitoringbericht muss durch das BAZL genehmigt werden.

Art. 9:

Die Monitoringberichte und die darin enthaltenen Daten werden bis zu ihrer weiteren Verwendung für eine Massnahme zur Begrenzung der CO_2-Emissionen des Luftverkehrs durch das BAZL archiviert. Das BAZL behandelt die Daten vertraulich und gewährleistet deren sichere Aufbewahrung. Sofern die Verwendung der Daten für die Umsetzung von Massnahmen zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs notwendig ist, kann das BAZL dem BAFU die Daten auf Antrag übermitteln. Für die weitere Bearbeitung der Daten werden die notwendigen gesetzlichen Grundlagen gleichzeitig mit der Ratifikation eines künftigen EHS-Abkommens geschaffen.

Art.10:

Kommt ein Luftfahrzeugbetreiber seiner Pflicht zur Einreichung des Monitoringplans beziehungsweise des Monitoringberichts nicht nach oder erhebt er die Daten nicht oder vorsätzlich fehlerhaft, wird er mit einer Busse von bis zu 20‘000 CHF bestraft. Bei groben Verstössen kann die Busse bis maximal 40'000 CHF betragen.[13] In einem solchen Fall wird es nicht möglich sein, im Rahmen einer zukünftigen Massnahme ein individuelles Begrenzungsziel, bzw. im Falle des EHS-Einbezugs eine kostenlose Zuteilung basierend auf den vom Unternehmen eingereichten Tonnenkilometerdaten, zu berechnen. Entsprechend müsste das Begrenzungsziel, bzw. die Zuteilung auf Basis einer durch das BAZL durchgeführten konservativen Schätzung vorgenommen werden.

[12] 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.

[13] Art. 91 Absatz 1 Buchstabe i in Verbindung mit Absatz 3 des Luftfahrtgesetzes, SR 748.0

5. Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund

Mit der Umsetzung der Datenerhebungsverordnung sind neue Aufgaben auf Seiten des BAZL verbunden. Diese neuen Aufgaben umfassen in einem ersten Schritt Ende 2012 / Anfang 2013 die Prüfung und Genehmigung der Monitoringpläne. Ferner müssen im zweiten Quartal 2014 in einem zweiten Schritt die verifizierten Monitoringberichte genehmigt werden. Es wird damit gerechnet, dass ungefähr 350 Monitoringpläne bzw. -berichte eingereicht werden. Des Weiteren ist im Rahmen dieser Arbeiten die Kompatibilität zur Umsetzung in der EU zu gewährleisten.

5.2 Auswirkungen auf die Kantone

Die Datenerhebung hat keine Auswirkungen auf die Kantone.

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die Datenerhebungsverordnung führt zu einem aus volkswirtschaftlicher Sicht vernachlässigbaren administrativen Mehraufwand. Für einzelne Luftfahrzeugbetreiber, die im Rahmen des EU-EHS noch keine Tonnenkilometerdaten erhoben haben, kann der administrative Aufwand jedoch beträchtlich sein.

5.4 Umweltauswirkungen

Die Datenerhebungsverordnung alleine führt zu keinen unmittelbaren Emissionseinsparungen. Sie stellt jedoch einen wichtigen vorbereitenden Schritt dar, um auch in der Schweiz verursachergerechte Massnahmen zur Begrenzung der CO_2-Emissionen im Bereich des Luftverkehrs umsetzen zu können.

6. Verhältnis zum internationalen Recht

In- und ausländische Luftfahrzeugbetreiber sind gleichermassen von der vorliegenden Verordnung betroffen. Sie betrifft ausschliesslich die Datenerhebung und nimmt noch keinen definitiven Entscheid des Bundesrates zum Einbezug des Luftverkehrs ins CH-EHS oder zur Einführung einer anderweitigen Massnahme vorweg.

Die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung sind im Einklang zu den Regelungen im EU-EHS. International bestehen allerdings Differenzen bezüglich der Rechtmässigkeit des Einbezugs von Flügen und Luftfahrzeugbetreibern aus Drittstaaten in das EU EHS. Gemäss einer grossen Zahl von Drittstaaten, unter denen sich auch wichtige Luftfahrtnationen wie die USA, Russland und China befinden, steht ein solcher Einbezug im Widerspruch zu den Bestimmungen der für die internationale Zivilluftfahrt massgeblichen Konvention von Chicago. Demgegenüber bestätigte ein Entscheid des EU-Gerichtshofes vom 21. Dezember 2011 die Rechtmässigkeit des Vorgehens der EU.[14] Zur Zeit kann noch nicht abgesehen werden, bis wann und in welcher Art diese internationalen Differenzen bereinigt werden können.

[14] EUGH, Urteil vom 21.12.2011, Rs. C-366/10, Air Transport Association of America und andere/Secretary of State for Energy and Climate Change, noch nicht veröffentlicht.