

Steffen Herz

Emissionshandel im
Luftverkehr:
Zwischen EuGH-
Entscheidung und
völkerrechtlichen
Gegenmaßnahmen?

Heft 116

Januar 2012

Emissionshandel im Luftverkehr: Zwischen EuGH-Entscheidung und völkerrechtlichen Gegenmaßnahmen?

Von

Steffen Herz

Institut für Wirtschaftsrecht
Forschungsstelle für Transnationales Wirtschaftsrecht
Juristische und Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät
der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg

Dr. Steffen Herz studierte Rechtswissenschaften an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, der University of British Columbia Vancouver und der Humboldt-Universität zu Berlin. Er wurde im Sommersemester 2011 an der Juristischen und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg mit einer Dissertation zum Emissionsrechtehandel im Luftverkehr promoviert. Die Dissertation wurde von Prof. Dr. Christian Tietje, Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Europarecht und Internationales Wirtschaftsrecht, betreut. Dr. Herz arbeitet als Rechtsanwalt in einer auf Energie-recht, Klimaschutzrecht und Vergaberecht spezialisierten Rechtsanwaltskanzlei in Berlin.

Christian Tietje/Gerhard Kraft/Matthias Lehmann (Hrsg.), Beiträge zum Transnationalen Wirtschaftsrecht, Heft 116

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://www.dnb.ddb.de> abrufbar.

ISSN 1612-1368 (print)

ISSN 1868-1778 (elektr.)

ISBN 978-3-86829-447-7

Schutzgebühr Euro 5

Die Hefte der Schriftenreihe „Beiträge zum Transnationalen Wirtschaftsrecht“ finden sich zum Download auf der Website des Instituts bzw. der Forschungsstelle für Transnationales Wirtschaftsrecht unter den Adressen:

<http://institut.wirtschaftsrecht.uni-halle.de/de/node/23>

<http://telc.jura.uni-halle.de/de/node/23>

Institut für Wirtschaftsrecht
Forschungsstelle für Transnationales Wirtschaftsrecht
Juristische und Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
Universitätsplatz 5
D-06099 Halle (Saale)
Tel.: 0345-55-23149 / -55-23180
Fax: 0345-55-27201
E-Mail: ecohal@jura.uni-halle.de

INHALTSVERZEICHNIS

A. Einleitung	5
B. Das Emissionshandelssystem	7
I. Vorgaben der Richtlinie 2008/101/EG	8
II. Tatsächliche Auswirkungen der RL 2008/101/EG	13
C. Die Entscheidung des EuGH	14
D. Völkerrechtliche Pflichten der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten	18
I. Die internationalen Verhandlungen	18
II. Völkerrechtliche Pflichten	23
1. Artikel 2 Absatz 2 des Kyoto-Protokolls.....	24
2. Das Prinzip territorialer Souveränität.....	26
3. Das Chicagoer-Abkommen.....	28
4. Das WTO-Recht	32
E. Fazit	33
Schrifttum	34

A. Einleitung

Seit dem 01. Januar 2012 sind alle Luftverkehrsbetreiber, deren Flüge auf einem Flughafen auf dem Gebiet der EU landen, gemäß den Vorgaben der RL 2008/101/EG¹ zur Teilnahme am Europäischen Emissionshandelssystem verpflichtet und müssen je auf dem Flug emittierter Tonne CO₂ ein Emissionszertifikat abgeben. Erfasst werden nicht nur innereuropäische Flüge, sondern jeder auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Union startende und landende Flug mit der gesamten Flugstrecke. Diese Einbeziehung internationaler Flüge soll nach Erwägungsgrund 16 der RL 2008/101/EG Wettbewerbsverzerrungen vermeiden und die Umwelteffizienz des Systems verbessern.

Aus der Perspektive des Klimaschutzes erscheint dieser Schritt durchaus konsequent. In den letzten Jahren ist in Europa und weltweit der Bedarf nach einer schnellen Beförderung von Passagieren und Fracht über kurze und große Distanzen stetig gestiegen und die Flugbranche wächst von Jahr zu Jahr weiter. Kehrseite des wirtschaftlichen Erfolgs ist der hiermit einhergehende Anstieg der CO₂-Emissionen. In der Folge wird der Luftverkehr zu einem immer gewichtigeren Verursacher des Klimawandels.

Aus diesem Grund hatte die Europäische Union beschlossen, als Teil ihrer Klimaschutzpolitik den Luftverkehr in das Europäische Emissionshandelssystem einzubeziehen. Da aber alle in Europa startenden und landenden Flüge erfasst werden, wurde diese Maßnahme nicht nur in einem nationalen oder europäischen Kontext implementiert, sondern die europäischen Bemühungen um den Klimaschutz gleichsam in einen internationalen und somit völkerrechtlich zu beurteilenden Kontext gestellt. Drittstaaten wurden in eine unilateral verfügte Umweltschutzmaßnahme einbezogen, ohne dass diese ihr Einverständnis erklärt hätten.

Auf internationaler Ebene sind die europäischen Pläne aus diesem Grunde bereits im Vorfeld höchst umstritten gewesen und es hatte sich vielerlei Widerspruch gegen diese erhoben. Dieser reichte von politischen Drohkulissen bis hin zur Einleitung rechtlicher Schritten.

Insbesondere im Jahr 2011 wurde die Kritik an den europäischen Plänen umso deutlicher je näher der Beginn des Emissionshandels für den Luftverkehr rückte. Im Mai äußerten sich chinesische Regierungsvertreter dahingehend, dass auf eine Einbeziehung chinesischer Luftverkehrsunternehmen in das Europäische Emissionshandelssystem mit Strafzahlungen für europäische Fluglinien reagiert werden könnte.² Im Dezember wurde von einer staatlichen chinesischen Nachrichtenagentur in einem

¹ Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates vom 19. November 2008 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgaszertifikaten in der Gemeinschaft, Abl. EU Nr. L 8 vom 13. Januar 2009, 3 ff.

² Geinitz, „China droht Europas Fluglinien mit Zwangsabgabe“, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 20. Mai 2011, erhältlich im Internet: <<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftverkehr-china-droht-europas-fluglinien-mit-zwangsabgabe-1641113.html>> (besucht am 16. Januar 2012).

offiziellen Kommentar der bevorstehende Beginn des Emissionshandels dahingehend kommentiert, dass diese „Handelsbarriere im Namen des Umweltschutzes“ einen Handelskrieg auslösen könne.³ Vertreter der russischen Regierung ließen sich im Juni dahingehend ein, dass von europäischen Luftverkehrsbetreibern für Flüge über russisches Territorium künftig höhere Abgaben erhoben oder diese Überflüge gänzlich untersagt werden könnten.⁴ In den Vereinigten Staaten von Amerika stimmte im Oktober das Repräsentantenhaus einer Gesetzesvorlage zu, nach welcher den amerikanischen Luftverkehrsunternehmen die Teilnahme am Europäischen Emissionshandelsystem verboten und amerikanische Regierungsvertreter verpflichtet wären, bei internationalen Verhandlungen einer Einbeziehung derselben entgegenzuwirken.⁵ US-Außenministerin *Hillary Clinton* und US-Verkehrsminister *Raymond LaHood* erklärten im Dezember in einem an die Kommission gerichteten Brief, die Europäische Union isoliere sich durch das Festhalten an ihren Plänen zunehmend und wenn kein Umdenken stattfinde, sähen sich die Vereinigten Staaten „gezwungen [...], angemessene Maßnahmen zu ergreifen“.⁶ Insgesamt sollen mehr als 40 Staaten deutlich gemacht haben, dass sie eine Einbeziehung ihrer Fluglinien in das Europäische Emissionshandelssystem nicht hinnehmen werden, da sie diese als unzulässigen Eingriff in ihre Hoheitsrechte betrachten.⁷

Aufgrund dieses massiven Widerstands auf der internationalen Ebene mehren sich auch innereuropäisch die Stimmen, die die Europäische Union zur Aufgabe oder zumindest Aufschiebung ihrer Pläne auffordern. Insbesondere die Luftverkehrsunternehmen selbst aber auch andere Wirtschaftsvertreter fürchten nachteilige „Handelskriege und Wettbewerbsverzerrungen“.⁸

Eine erste Niederlage mussten die Gegner der Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem jedoch vor dem EuGH hinnehmen. Dieser entschied am 21. Dezember 2011 in dem die Vereinbarkeit der RL 2008/101/EG mit völkerrechtlichen Vorgaben betreffenden Vorabentscheidungsver-

³ Euractiv, „China warnt vor Handelskrieg“, Euractiv.de vom 22. Dezember 2011, erhältlich im Internet: <<http://www.euractiv.de/energie-und-klimaschutz/artikel/china-warnt-vor-handelskrieg-005779>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁴ *Lachman/Schrörs*, „Fluglinien warnen vor Großkonflikt um CO₂-Abgabe“, Financial Times Deutschland vom 5. Juni 2011, erhältlich im Internet: <<http://www.ftd.de/unternehmen/handeldienstleister/emissionshandel-fluglinien-warnen-vor-grosskonflikt-um-co2-abgabe/60060680.html>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁵ Vgl. A Bill to prohibit operators of civil aircraft of the United States from participating in the European Union's emissions trading scheme, and for other purposes, erhältlich im Internet: <<http://republicans.transportation.house.gov/Media/file/112th/Aviation/ETSBill.pdf>> (besucht am 16. Januar 2012). Allerdings hat der Senat diesem Gesetz bislang nicht zugestimmt.

⁶ *Schrörs*, „US-Airlines klagen gegen EU-Klimaschutz“, Financial Times Deutschland vom 20. Dezember 2011, erhältlich im Internet: <<http://www.ftd.de/politik/international/emissionshandel-us-airlines-klagen-gegen-eu-klimaschutz/60144861.html>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁷ Euractiv, „USA per Gesetz gegen EU-Emissionshandel“, Euractiv.de vom 28. Oktober 2011, erhältlich im Internet: <<http://www.euractiv.de/energie-und-klimaschutz/artikel/usa-per-gesetz-gegen-eu-emissionshandel-005556?newsletter>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁸ dpa, „Wirtschaft fordert: Luftverkehr vorerst von Emissionshandel ausnehmen“, co2-handel.de vom 9. Dezember 2011, erhältlich im Internet: <http://www.co2-handel.de/article341_17513.html> und „Luftfahrt-Präsident: Kaum Chancen auf Aussetzung des Emissionshandels“, co2-handel.de vom 17. November 2011, erhältlich im Internet: <www.co2-handel.de/article341_17371.html> (beide besucht am 16. Januar 2012).

fahren C-366/10, dass die in dem Verfahren vorgebrachten völkerrechtlichen Grundsätze und Bestimmungen die Gültigkeit der Richtlinie nicht berühren. Konkret hatte sich der EuGH allerdings nur mit wenigen der aufgeworfenen materiellrechtlichen Fragen befasst, da er die meisten der angeführten Bestimmungen für in dem konkreten Verfahren nicht anwendbar erklärte.

Somit ist zwar über die Gültigkeit der RL 2008/101/EG auf europäischer Ebene abschließend entschieden, die mit der Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem einhergehenden völkerrechtlichen Fragestellungen bleiben aber in höchstem Maße relevant. Dies muss insbesondere gelten, da einige Staaten mittlerweile offen mit Vergeltungsmaßnahmen drohen, die sich ihrerseits nur als Reaktion auf einen vorangehenden Bruch des Völkerrechts rechtfertigen ließen. Daneben ist nicht ausgeschlossen, dass noch ein internationales Streitschlichtungsorgan wie der Rat der Internationale Luftfahrtorganisation (ICAO) mit der Sache befasst wird.

Im Folgenden sollen zunächst die mit der RL 2008/101/EG einhergehenden Vorgaben für den Luftverkehr und das Urteil des EuGH vom 21. Dezember 2011 dargestellt werden. Hiernach erfolgt eine Auseinandersetzung mit den noch ungeklärten Völkerrechtsfragen. Da die Gegner der Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem sich unter anderem darauf berufen, die Europäische Union hätte statt des nunmehr erfolgten unilateralen Alleingangs ihre Pläne auf internationaler Ebene verfolgen müssen, soll zunächst der Verlauf der internationalen Verhandlungen zur Verringerung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs dargestellt und bewertet werden. Im Anschluss soll zu den noch offenen Fragen im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Maßnahme mit Völkerrecht und dem Vorwurf des Eingriffs in Hoheitsrechte von Drittstaaten Stellung genommen werden.

B. Das Emissionshandelssystem

Das Europäische Emissionshandelssystem wurde 2003 mit der RL 2003/87/EG⁹ eingeführt. Gemäß dieser sind seit dem 01. Januar 2005 stationäre Anlagen aus den Sektoren Energie und Industrie zur Teilnahme an diesem und zur Erfüllung der damit einhergehenden Klimaschutzvorgaben verpflichtet.

Am 19. November 2008 erließen der Rat und das Europäische Parlament in Ergänzung zur RL 2003/87/EG die RL 2008/101/EG, die eine Einbeziehung des in- neredeuropäischen und des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem für stationäre Anlagen vorsieht.¹⁰ Nach einem bereits im Jahr 1999 angestoßenen langwierigen Abstimmungsprozess, in dem vor allem die Höhe der den Luftverkehr treffenden CO₂-Minderungspflicht, der Zeitpunkt der Einbeziehung und

⁹ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates, Abl. EU Nr. L 275 vom 25. Oktober 2003, 32 ff. Eine ausführliche Darstellung der Richtlinie und ihrer Einzelregelungen findet sich bei *Schlüter*, NVwZ 2003, 1213 ff. m.w.N.

¹⁰ Siehe für eine Darstellung der Regelungen der RL 2008/101/EG: *Bartlik*, EuR 2011, 196 (197 ff.); *Erling*, ZLW 2009, 337 (342 ff.); *Pegatzky/Nixdorf*, NVwZ 2009, 1395 ff.

die Reichweite des Handelssystems zwischen den einzelnen EU-Institutionen umstritten gewesen waren¹¹, ist gemäß Anhang I Nr. 2 der RL 2008/101/EG seit dem 01. Januar 2012 auch der Luftverkehr zur Teilnahme am Europäischen Emissionshandelssystem für stationäre Anlagen verpflichtet und dieses so um mobile Emissionsquellen erweitert.

I. Vorgaben der Richtlinie 2008/101/EG

Nach Art. 3c Abs. 1 RL 2008/101/EG¹² findet vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2012 zunächst eine einjährige erste Handelsperiode statt. Hiernach wird der Luftverkehr gemäß Art. 3c Abs. 2 RL 2008/101/EG in die Handelsperioden des bestehenden Europäischen Emissionshandelssystems eingegliedert und eine zweite Handelsperiode vom 01. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2020 andauern.

Vom Anwendungsbereich der Richtlinie sind gemäß deren Anhang I Nr. 2 von Beginn an alle in einem Mitgliedstaat der EU startenden und landenden Flüge erfasst. Darüber hinaus erlangt die Richtlinie auch Geltung für Norwegen, Island und Liechtenstein.¹³ Nicht erfasst sind sogenannte Überflüge, bei denen lediglich der europäische Luftraum durchquert wird.

Allerdings sieht Anhang I der RL 2008/101/EG eine Reihe von Ausnahmen von diesem Anwendungsbereich vor. Relevant ist von diesen insbesondere die „de minimis“-Regel, nach welcher Flüge von Luftverkehrsbetreibern ausgenommen sind, die „in weniger als 243 Flügen in drei aufeinander folgenden Viermonatszeiträumen oder mit einer jährlichen Gesamtemission von weniger als 10.000 Tonnen durchgeführt werden“. Weiterhin ist unter anderem eine Ausnahme vorgesehen für Flüge mit Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 5.700 Kilogramm und spezielle Flugarten wie beispielsweise Militärflüge, offizielle Regierungsflüge oder Übungsflüge zum Erwerb eines Pilotenscheins.¹⁴

Um den Verwaltungsaufwand bei der Umsetzung der Richtlinie möglichst gering zu halten, ist für jeden Luftverkehrsbetreiber nur ein Mitgliedstaat als sogenannter Verwaltungsmitgliedstaat zuständig. Dies ist gemäß Art. 18a RL 2008/101/EG entweder derjenige Staat, der dem betreffenden Luftverkehrsbetreiber die Betriebsgenehmigung ausgestellt hat, oder, bei Luftverkehrsbetreibern aus Drittstaaten, derjenige Staat, in dessen Luftraum die meisten Emissionen des betreffenden Luftverkehrsbe-

¹¹ Vgl. für eine umfassende Darstellung der Entstehungsgeschichte der RL 2008/101/EG Herz, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 42 ff.

¹² Die Artikelangaben beziehen sich der Übersichtlichkeit halber hier und im Folgenden auf die gemäß der RL 2008/101/EG in die RL 2003/87/EG einzufügenden Artikeländerungen und geben somit deren konsolidierte Fassung wieder.

¹³ Vgl. Beschluss des gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 6/2011 zur Änderung von Anhang XX (Umweltschutz) des EWR-Abkommens vom 01. April 2011, Abl. EU Nr. L 93 vom 07. April 2011, 35 ff. Allerdings verfügt Liechtenstein nicht über eigene Luftverkehrsinfrastruktur.

¹⁴ Vgl. die Auflistung aller ausgenommenen Flugkategorien in Anhang I lit. a)-j) der RL 2008/101/EG. Die einzelnen in Anhang I enthaltenen Kategorien werden zudem weitergehend spezifiziert in der Entscheidung KOM 2009/450/EG zur genauen Auslegung der in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführten Luftverkehrstätigkeiten vom 08. Juni 2009, Abl. EU Nr. L 149 vom 12. Juni 2009, 69 ff.

treibers anfallen. Die Kommission hat eine Liste veröffentlicht, in welcher aufgeführt ist, welchen Mitgliedstaat die Verantwortlichkeit für welchen Luftverkehrsbetreiber trifft.¹⁵

Emissionshandelspflichtige Stelle sind die Luftverkehrsbetreiber selbst. Ein solcher ist gemäß Art. 3 (o) RL 2008/101/EG diejenige Person, „die ein Flugzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, zu dem eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhang I durchgeführt wird“. Diesen Luftverkehrsbetreiber trifft die in Art. 12 Abs. 2a RL 2008/101/EG normierte Pflicht, jährlich zum 30. April eine den gesamten CO₂-Emissionen des Vorjahrs entsprechende Anzahl Zertifikate abzugeben. Die Abgabepflicht erstreckt sich nach Art. 12 Abs. 2a RL 2008/101/EG i.V.m. deren Anhang I auf die gesamten Emissionen eines Fluges von oder nach Europa unabhängig vom Start- oder Zielpunkt desselben. Es sind demnach Zertifikate auch für CO₂-Emissionen über der hohen See oder dem Staatsgebiet eines Drittstaates abzugeben.

Diese Abgabepflicht entsteht ausschließlich bezüglich der Emission von CO₂. Es bilden sich jedoch bei der Verbrennung von Kerosin in Flugzeugtriebwerken weitere Gas- und Partikelemissionen, unter anderem H₂O, CO, NO_x, Ruß und SO₂. Zudem erfolgen die Emissionen nicht am Boden, sondern in einer Reiseflughöhe zwischen 8 und 13 km. Aufgrund der Wechselwirkungen der emittierten Gase und Partikel sowie des direkten Eintrags derselben in die obere Troposphäre und die untere Stratosphäre wird davon ausgegangen, dass die Klimawirksamkeit des Luftverkehrs über die bloße Emission von CO₂ hinausgeht.¹⁶ Sie soll beim ungefähr zwei bis fünffachen der CO₂-Emissionen anzusetzen sein.¹⁷ Dennoch wird nach Anhang I der RL 2008/101/EG im Rahmen der Teilnahme des Luftverkehrs am Emissionshandel lediglich die tatsächliche Emission von CO₂ berücksichtigt. Die Gründe hierfür sind darin zu sehen, dass zum einen die Einbeziehung anderer Gase sich auf der politischen Ebene nicht durchsetzen konnte¹⁸ und zum anderen sich deren konkrete Klimawirksamkeit nicht hinreichend genau beziffern lässt¹⁹. Außerdem erlaubt die Einbeziehung nur von CO₂ den

¹⁵ Vgl. Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 01. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaat vom 05. August 2009, Abl. EU Nr. L 219 vom 22. August 2009, 1 ff. (letztmalig geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 394/2011 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 vom 20. April 2011, Abl. EU Nr. L 107 vom 27. April 2011, 1 ff.).

¹⁶ Siehe zur erhöhten Klimawirksamkeit der gesamten Luftverkehrsemissionen: *Graichen/Gugele*, Greenhouse Gas Emissions from Aviation, 5 ff. m.w.N.

¹⁷ *Ibid.*, 5. Die Kommission selbst geht vom zweifachen Wert aus, vgl. Mitteilung KOM (2005) 459 der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 27. September 2005, Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs, 4, erhältlich im Internet: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2005/com2005_0459de01.pdf> (besucht am 16. Januar 2012).

¹⁸ Vgl. zum Rechtssetzungsprozess: *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 53 ff.

¹⁹ So haben die Emissionen teilweise auch eine den Klimawandel abschwächende Wirkung. Siehe für einen Überblick über die Klimawirksamkeit der Emissionen im Einzelnen: *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 31 m.w.N.

Gleichklang mit dem bestehenden Handelssystem, welches weitestgehend ebenfalls nur dieses Klimagas erfasst.²⁰

Die RL 2008/101/EG sieht, wie auch die RL 2003/87/EG, ein „Cap-and-Trade“-System vor.²¹ Von zentraler Bedeutung war deshalb die Ermittlung der Gesamtmenge der dem Luftverkehr zuzuteilenden Emissionszertifikate.

Diese bemaß sich an dessen historischen Emissionen. Gemäß Art 3c Abs. 1 RL 2008/101/EG werden für die erste Handelsperiode für 97% der historischen Luftverkehrsemissionen Zertifikate zugeteilt. Gemäß Art. 3 lit. s) RL 2008/101/EG gilt als solche historischen Luftverkehrsemissionen der Mittelwert der Luftverkehrsemissionen in den Jahren 2004, 2005 und 2006. Nach Erhebung der erforderlichen Daten hat die Kommission diese historischen Emissionen auf 219.476.343 Tonnen CO₂ festgesetzt.²² In der zweiten Handelsperiode wird die Obergrenze auf 95% der historischen Emissionen multipliziert mit den Jahren der Handelsperiode reduziert, wobei eine weitere Absenkung im Rahmen der allgemeinen Überprüfung der Richtlinie vorbehalten bleibt.

Die so ermittelte Gesamtmenge an Zertifikaten wird europaweit einheitlich zum einen kostenfrei und zum anderen kostenpflichtig zugeteilt. Daneben wird eine Sonderreserve eingerichtet.

Regelungen zur Art und Weise der kostenfreien Zuteilung trifft Art. 3e RL 2008/101/EG, wobei in der ersten Handelsperiode 85% und in der zweiten 82% der vorhandenen Zertifikate kostenfrei zugeteilt werden.²³ Voraussetzung für eine kostenfreie Zuteilung ist zunächst ein Antrag beim zuständigen Verwaltungsmitgliedstaat, welcher verifizierte Angaben über die in der Basisperiode insgesamt geflogenen Tonnenkilometer²⁴ enthalten muss. Als Basisperiode gilt hierbei das Jahr, das 24 Monate

²⁰ Nur in äußerst begrenztem Umfang wird ab 2012 für stationäre Anlagen eine Abgabepflicht für perfluorierte Kohlenwasserstoffe und Distickstoffoxid eingeführt, vgl. Anhang I der Richtlinie 2009/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Verbesserung und Ausweitung des Gemeinschaftssystems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten vom 23. April 2009, Abl. EU Nr. L 140 vom 05. Juni 2009, 63 ff.

²¹ Dieses beruht auf der vorherigen Festlegung einer absoluten Emissionsobergrenze für eine bestimmte Zeitspanne. An dieser bemisst sich dann die Zahl der zuzuteilenden Zertifikate. Die Einhaltung der Obergrenze wird dadurch sichergestellt, dass die Emissionshandelspflichtigen für ihre gesamten Emissionen in dem festgelegten Zeitraum in der Pflicht stehen, Zertifikate abzugeben. Alternativ kann in einem Emissionshandelssystem der sogenannte „baseline and credit“-Ansatz verfolgt werden. Auch dort wird eine Emissionsobergrenze festgelegt, es müssen aber nur für die diese übersteigenden Emissionen Zertifikate abgegeben werden. Es wird lediglich ein relatives Emissionsziel festgelegt. Vgl. für einen kurzen Überblick zu den verschiedenen Ansätzen: *Cames/Deuber*, Emissionshandel im internationalen zivilen Luftverkehr, 53 ff.

²² Art. 1 des Beschlusses 2011/149/EU der Kommission über historische Luftverkehrsemissionen gemäß Artikel 3c Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft vom 07. März 2011, Abl. EU Nr. L 61 vom 08. März 2011, 42 f.

²³ Dies folgt aus Art. 3e Abs. 3 lit. d) RL 2008/101/EG, nach welchem die Zertifikate kostenfrei zuzuteilen sind, die weder versteigert noch in der Sonderreserve vorgehalten werden. Der prozentuale Unterschied zwischen den Handelsperioden begründet sich daraus, dass für die erste Handelsperiode keine Sonderreserve eingerichtet wird.

²⁴ Ein Tonnenkilometer bezeichnet hierbei das Ergebnis der Multiplikation von zurückgelegter Flugstrecke und Fluglast, vgl. Anhang IV Teil B der RL 2008/101/EG.

vor Beginn der jeweiligen Handelsperiode endet.²⁵ Die ersten Zuteilungsanträge waren bis zum 31. März 2011 zu stellen. Die konkrete Zuteilung an einen einzelnen Luftverkehrsbetreiber ist dann anhand einer Multiplikation der im Zuteilungsantrag angegebenen Tonnenkilometer mit einem Zuteilungsfaktor zu bemessen. Der Zuteilungsfaktor wiederum wird durch eine Division der insgesamt vorhandenen Zertifikate mit den insgesamt mitgeteilten Tonnenkilometern errechnet. Er beträgt für die erste Handelsperiode circa 0,00067 und für die zweite Handelsperiode circa 0,00064.²⁶ Bis zum 28. Dezember 2011 war die an die einzelnen Luftverkehrsbetreiber konkret zuzuteilende Zertifikatmenge von den Verwaltungsmitgliedstaaten zu berechnen und zu veröffentlichen. Für die Luftverkehrsbetreiber, für welche Deutschland zuständig ist, hat die Deutsche Emissionshandelsstelle am 23. Dezember 2011 eine entsprechende Liste veröffentlicht.²⁷ Die eigentliche Zuteilung wird bis zum 28. Februar 2012 erfolgen.

Die übrigen 15% beziehungsweise 12% der vorhandenen Zertifikate werden versteigert. Zuständig für die Versteigerung sind gemäß Art. 3d Abs. 3 RL 2008/101/EG die Mitgliedstaaten abhängig von ihrem prozentualen Anteil an den in allen Mitgliedstaaten angefallenen Luftverkehrsemissionen im Bezugsjahr. Als Bezugsjahr gilt wiederum das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode endet.²⁸ Die für den zeitlichen und administrativen Ablauf der Versteigerungen im Einzelnen geltenden Regeln sind von der Kommission in einer Verordnung vorgegeben worden.²⁹ Über seine im Rahmen der Versteigerung erzielten Erlöse kann jeder Mitgliedstaat im Grunde frei verfügen. Art. 3 Abs. 4 RL 2008/101/EG sieht insoweit nur vor, dass diese zur Bekämpfung des Klimawandels verwendet werden „sollten“.

Zusätzlich ist in Art. 3f RL 2008/101/EG ab 2013 die Einrichtung einer Sonderreserve mit 3% der insgesamt zur Verfügung stehenden Zertifikate vorgesehen. Aus dieser sollen zum einen neue Marktteilnehmer und zum anderen in besonders stark wachsenden Märkten agierende Luftverkehrsbetreiber bedient werden. Ebenso wie bei der normalen kostenfreien Zuteilung erfolgt eine Zuteilung aus der Sonderreserve durch Multiplikation der mitgeteilten Tonnenkilometer mit einem Benchmarkwert, wobei dieser sich wiederum aus der Division von insgesamt für die Sonderreserve zur Verfügung stehenden Zertifikaten und im Hinblick auf diese mitgeteilten Tonnenkilometern ergibt. Gemäß Art. 3f Abs. 6 RL 2008/101/EG ist die Zuteilung aus der

²⁵ Für die ersten beiden Handelsperioden gilt gemäß Art. 3e Abs. 1 RL 2008/101/EG ausnahmsweise jeweils das Jahr 2010 als diese Basisperiode.

²⁶ Art. 1 des Beschlusses 2011/638/EU der Kommission über Benchmarks für die kostenlose Zuteilung von Treibhausgasemissionszertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 3e der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. September 2011, Abl. EU Nr. L 252 vom 28. September 2011, 20 f.

²⁷ Erhältlich im Internet: <http://www.dehst.de/SharedDocs/Downloads/DE/Luftverkehr/Listekostenlose-Zuteilungen-23-12-2011.pdf?__blob=publicationFile> (besucht am 16. Januar 2012).

²⁸ Lediglich ausnahmsweise gilt 2010 auch als Bezugsjahr für 2012, vgl. Art. 3d Abs. 3 Satz 3 RL 2008/101/EG.

²⁹ Verordnung (EU) Nr. 1031/2010 der Kommission über den zeitlichen und administrativen Ablauf sowie sonstige Aspekte der Versteigerung von Treibhausgasemissionszertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft vom 12. November 2010, Abl. EU Nr. L 302 vom 18. November 2010, 1 ff.

Sonderreserve aber insofern gedeckelt, dass der für die allgemeine kostenlose Zuteilung ermittelte Benchmarkwert die Obergrenze bildet. Verbleiben überzählige Zertifikate in der Sonderreserve, werden diese zur allgemeinen Versteigerung freigegeben.

Die zugeteilten oder ersteigerten Zertifikate können die Luftverkehrsbetreiber entweder zur Erfüllung der ihnen nach Art. 12a Abs. 2a RL 2008/101/EG obliegenden Abgabepflicht verwenden oder diese auf dem Markt zum Verkauf anbieten. Ebenso können sie, wenn sie zusätzliche Zertifikate benötigen, solche von anderen Luftverkehrsbetreibern oder Betreibern stationärer Anlagen auf dem Markt erwerben. Ein Verkauf von Luftverkehrsbetreibern an Betreiber stationärer Anlagen ist hingegen faktisch ausgeschlossen. Wie aus Art. 12 Abs. 3 RL 2008/101/EG folgt, können „Luftverkehrszertifikate“ von Betreibern stationärer Anlagen nicht zur Erfüllung ihrer Abgabepflicht verwendet werden. Ein Erwerb derselben ist folglich lediglich für andere Luftverkehrsbetreiber sinnvoll.

Ihre Abgabepflicht können die Luftverkehrsbetreiber darüber hinaus gemäß Art. 11a Abs. 1a RL 2008/101/EG bis zu einem Volumen von 15% mit im Rahmen von CDM- oder JI-Projekten³⁰ generierten Zertifikaten erfüllen. Für die zweite Handelsperiode soll dieser Prozentsatz im Rahmen der allgemeinen Überprüfung der Richtlinie unter Berücksichtigung eines etwaigen Kyoto-Nachfolgeabkommens neu bestimmt werden. Erfüllt ein Luftverkehrsbetreiber die Abgabepflicht nicht, kann ihm nach Art. 16 Abs. 3 RL 2008/101/EG eine Sanktionszahlung in Höhe von 100 Euro je nicht mit einem Zertifikat abgegoltener Emission von einer Tonne CO₂ auferlegt werden. Diese Strafzahlung entbindet jedoch nicht von der Pflicht, die fehlenden Zertifikate nachträglich im Folgejahr abzugeben. Bei wiederholtem Verstoß gegen die Abgabepflicht droht nach Art. 16 Abs. 5 RL 2008/101/EG sogar der Entzug der Flugerlaubnis.

Zuletzt erlegen die Art. 14 und 15 RL 2008/101/EG den Luftverkehrsbetreibern ein umfassendes Überwachungs- und Prüfsystem auf. Sie müssen gemäß Art. 14 Abs. 3 i.V.m. 15 Satz 2 RL 2008/101/EG dem jeweiligen Verwaltungsmitgliedstaat immer bis zum 31. Januar eines jeden Jahres einen Emissionsbericht zur Prüfung zukommen lassen. Genaue Vorgaben für diese Berichterstattung und Prüfung enthalten die Anhänge IV Teil B und V Teil B der RL 2008/101/EG. Anhang IV Teil B der RL 2008/101/EG gibt vor, dass die Emissionen für jeden einzelnen Flug mittels einer Multiplikation von Treibstoffverbrauch und in den IPCC-Leitlinien von 2006 enthaltenen Standardemissionsfaktoren zu berechnen sind. Die Tonnenkilometer folgen hierbei aus einer Multiplikation von Flugstrecke und Nutzlast, wobei Flugstrecke als Großkreisentfernung zwischen Abflug- und Ankunftsflugplatz und Nutzlast als Gesamtmasse der beförderten Fracht, Passagiere und Post definiert ist. Gemäß Anhang V Teil B der RL 2008/101/EG hat der Verwaltungsmitgliedstaat die nach diesen Maß-

³⁰ Es handelt sich hierbei um Zertifikate, die aus der im Kyoto-Protokoll in Art. 3 Abs. 10 und 11 i.V.m. Art. 6 vorgesehenen gemeinsamen Umsetzung von Projekten zur Emissionsminderung durch zwei Anlage I-Parteien, der so genannten „Joint Implementation“, oder der in Art. 3 Abs. 12 i.V.m. Art. 12 vorgesehenen gemeinsamen Umsetzung von Minderungsprojekten durch Anlage I-Parteien und Entwicklungsländer, den so genannten „Clean Development Mechanism“, stammen.

stäben erstellten Berichte mit den Daten zu Treibstoffkauf und Flugtätigkeit zu vergleichen und auf Unstimmigkeiten hin zu überprüfen.

II. Tatsächliche Auswirkungen der RL 2008/101/EG

Die dargestellte Zuteilungssystematik wird zu einem erheblichen Missverhältnis von für eine Fortsetzung des gewohnten Flugbetriebes benötigten und tatsächlich zugeteilten Zertifikaten führen. Die Folge wird ein erheblicher Zukaufsbedarf sein. Nach Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) werden den Luftverkehrsbetreibern alleine im Jahr 2012 durch den Emissionshandel Zusatzkosten in Höhe von 900 Millionen US-Dollar entstehen. Im Jahr 2020 sollen diese auf 2,3 Milliarden US-Dollar angestiegen sein.³¹

Das Missverhältnis von zugeteilten und tatsächlich benötigten Zertifikaten gründet neben der mit 97% beziehungsweise 95% der Emissionen der Basisperiode schon von Beginn an reduzierten Zuteilung vor allem auf den erheblichen Wachstumsraten des Luftverkehrs. Zu beachten ist insofern nicht nur, dass die Zuteilung sich an einer statischen Basisperiode bemisst und künftiges Wachstum nicht zu einer Anpassung der Zuteilung führen wird, sondern darüber hinaus bereits seit dem als Basisperiode festgelegten Zeitraum 2004 bis 2006 der Luftverkehr erheblich weiter gewachsen ist.

So stieg die Zahl der weltweit im kommerziellen Luftverkehr zurückgelegten Passagierkilometer allein zwischen 2005 und 2010 von 4.100³² auf 4.800³³ Milliarden. Durchschnittlich ist die Zahl der weltweit geflogenen Passagierkilometer zwischen 1990 und 2010 um 4,2% pro Jahr gestiegen, wobei sich die weltweite Finanzkrise zwar in den Jahren 2008 und 2009 negativ bemerkbar machte, aber bereits 2010 das Wachstum wieder 7% betrug.³⁴ Dieses Wachstum soll auch künftig ungemindert anhalten. So wird zwischen 2010 und 2030 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 4,8% und ein stetiger Anstieg auf 12.300 Milliarden geflogene Passagierkilometer im Jahr 2030 prognostiziert.³⁵ Dieses Wachstum geht mit einem entsprechenden Anstieg der insgesamt emittierten klimawirksamen Gase einher. Zwar führt effizientere Technologie dazu, dass der Anstieg der Emissionen nicht linear zum Wachstum erfolgt, dennoch stiegen in den vergangenen 20 Jahren auch die klimawirksamen Emissionen um ca. 2,7% pro Jahr an.³⁶ Für die Zukunft wird davon ausgegangen, dass die klimarelevanten Emissionen allein des von und nach Europa verkehrenden Luftver-

³¹ IATA, „IATA Disappointed with EU Court Decision on ETS“, IATA Press Release vom 21. Dezember 2011, erhältlich im Internet: <<http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2011-12-21-01.aspx>> (besucht am 16. Januar 2012).

³² So BMU (Hrsg.), Der Flugverkehr und das Klima, 1, erhältlich im Internet: <http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/flugverkehr_klima.pdf> (besucht am 16. Januar 2012).

³³ So Airbus, Delivering the Future, Global Market Forecast 2011-2030, 55, erhältlich im Internet: <<http://www.airbus.com/company/market/forecast>> (besucht am 16. Januar 2012).

³⁴ *Ibid.*, 44 und 46.

³⁵ *Ibid.*, 51 und 55.

³⁶ *Bows/Anderson/Upham*, Aviation and Climate Change, 11. Ausführliche Daten zum Anstieg der Emissionen zwischen 1990 und 2004 alleine in Europa finden sich bei: *Graichen/Gugele*, Greenhouse Gas Emissions from Aviation, 11 ff.

kehr auch in den nächsten 20 Jahren jährlich um 3 bis 4% weiter anwachsen werden.³⁷

Erschwerend kommt für den Luftverkehr hinzu, dass aus der sich im Verhältnis zum tatsächlichen Bedarf stetig reduzierenden Gesamtmenge keine gänzlich kostenlose Zuteilung erfolgt, sondern gemäß Art. 3d RL 2008/101/EG 15% der Zertifikate versteigert werden.³⁸ Die Luftverkehrsbetreiber werden also nicht umhin kommen, eine erhebliche Anzahl Zertifikate auf dem Markt oder im Rahmen der Versteigerung zuzukaufen, um der von Art. 12 Abs. 2a RL 2008/101/EG normierten Abgabepflicht nachkommen zu können.³⁹ Durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem wird die Emission von CO₂ im Luftverkehr somit faktisch mit einer Verpflichtung zum Erwerb von Zertifikaten und einer Geldleistungspflicht an den Staat verbunden.⁴⁰

C. Die Entscheidung des EuGH

Am 21. Dezember 2011 entschied der EuGH in der Rechtssache C-366/10, dass die ihm vorgelegten völkerrechtlichen Grundsätze und Bestimmungen die Gültigkeit der RL 2008/101/EG und somit die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, zumindest auf europäischer Ebene, nicht in Frage stellen. Die Entscheidung geht zurück auf ein im Dezember 2009 von drei nordamerikanischen Fluggesellschaften⁴¹ und der Air Transport Association of America vor dem High Court of Justice of England and Wales gegen die zur Umsetzung der RL 2008/101/EG durch das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland erlassenen Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2009 angestregtes Verfahren.⁴² In diesem brachten sie vor, die Einbeziehung auch des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem verstoße gegen Völkergewohnheitsrecht und eine Reihe internationaler Abkommen. Das Gericht setzte das Verfahren im Juli 2010 aus und legte eine Reihe von Fragen dem EuGH

³⁷ *Bows/Anderson/Upham*, Aviation and Climate Change, 21.

³⁸ Dieser Prozentsatz wird langfristig eher steigen als sinken. Für stationäre Anlagen sieht die RL 2009/29/EG bereits ab 2013 eine erhebliche Ausweitung der Versteigerung und hiermit einhergehend eine Einschränkung der kostenlosen Zuteilung vor.

³⁹ Vgl. hierzu auch *Young/Mann*, ICAO Environmental Report 2007, 145 (147), die in ihrer Analyse zu dem Schluss kommen, dass dem Luftverkehr innerhalb des Emissionshandelssystems die Rolle des Nettokäufers zukommen wird.

⁴⁰ Von einer solchen faktischen Geldleistungspflicht gehen ebenfalls aus: *Erling*, ZLW 2009, 337 (352); *Pache*, Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels, 2, 22 und 32. Dies gilt zumindest für die Versteigerung von Zertifikaten. Werden Zertifikate an der Börse zwischen Privaten gehandelt, ist mit den Transaktionen keine Geldleistung an den Staat verbunden.

⁴¹ Es handelt sich um American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. und United Airlines Inc.

⁴² Es handelt sich um das Verfahren R (on the Application of The Air Transport Association of America, Inc. and Others) v. The Secretary of State for Energy and Climate Change, Claim No. CO/15376/2009, [2010] EWHC 1554 (Admin). Beiden Parteien werden im Ausgangsstreit von Streithelfern unterstützt. Diese sind auf Seiten der Klägerinnen die International Air Transport Association und der National Airlines Council of Canada und auf Seiten der Beklagten die Aviation Environment Foundation, der WWF-UK, die European Federation for Transport and Environment, der Environmental Defense Fund und Earthjustice.

zur Vorabentscheidung nach Art. 267 AEUV vor. Konkret betrafen die Vorlagefragen zunächst die Anwendbarkeit des Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls⁴³, der Art. 1, 11, 12, 15, und 24 des Chicagoer-Abkommens⁴⁴, der Art. 7, 11 Abs. 2 lit. c) und 15 Abs. 3 „Open-Skies“-Abkommen⁴⁵, des als allgemeiner Grundsatz des Völkerrechts anerkannten Prinzips territorialer Souveränität und des Grundsatzes der Freiheit des Luftverkehrs über der hohen See im konkreten Verfahren. Bei Bejahung der Anwendbarkeit dieser Bestimmungen und Grundsätze sollte über die Gültigkeit der RL 2008/101/EG in Bezug auf diese entschieden werden.⁴⁶

Hinsichtlich der meisten dieser Bestimmungen entschied der EuGH, dass diese in dem konkreten Verfahren nicht als Maßstab für die Rechtmäßigkeit der RL 2008/101/EG herangezogen werden können.⁴⁷ Eine materiell-rechtliche Prüfung nahm er lediglich am Maßstab der Art. 7, 11 Abs. 1 und 2 lit. c) und 15 Abs. 3 des „Open-Skies“-Abkommens vor. Eingeschränkt prüfte der EuGH zudem einen Verstoß gegen das Prinzip territorialer Souveränität und den Grundsatz der Freiheit des Luftverkehrs über der hohen See.

Eine Prüfung am Maßstab des umfassende Regelungen zum internationalen Luftverkehr enthaltenden Chicagoer-Abkommens scheidet aus, da die Europäische Union nicht selbst Mitglied desselben ist und ihre Organe auch nicht gemäß Art. 351 Abs. 1 AEUV an dessen Vorgaben gebunden sind. Es fehle an der hierfür erforderlichen ausschließlichen Zuständigkeit der Europäischen Union für alle Aspekte der internationalen Zivilluftfahrt, auf die sich auch das Chicagoer-Abkommen erstreckt, und einer hieraus folgenden Verpflichtungskompetenz im Hinblick auf ihre Mitgliedstaaten.⁴⁸

Das Kyoto-Protokoll und das „Open-Skies“-Abkommen seien zwar integrierender Bestandteil der Unionsrechtsordnung.⁴⁹ Die Bestimmungen des Kyoto-Protokolls, insbesondere dessen Art. 2 Abs. 2, seien aber nicht inhaltlich unbedingt und hinreichend genau genug, dass ein Unionsbürger sich vor dem EuGH zur Begründung der

⁴³ Kyoto-Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change vom 10. Dezember 1997, in: ILM 37 (1998), 22 ff.

⁴⁴ Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt vom 07. Dezember 1944, in: BGBl. 1956 II, 411 ff.

⁴⁵ Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten vom 30. April 2007, Abl. EU Nr. L 134 vom 25. Mai 2007, 4 ff., in der Fassung des Beschlusses 2010/465/EU des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Protokolls zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits vom 24. Juni 2010, Abl. EU Nr. L 223 vom 25. August 2010, 1 f.

⁴⁶ Vgl. EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 45 ff.

⁴⁷ Er folgte insofern im Wesentlichen, wenn auch teilweise mit anderer Begründung, den Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kockott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 51 ff. (Chicagoer-Abkommen), 77 ff. (Kyoto-Protokoll) und 90 ff. („Open-Skies“-Abkommen) erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁴⁸ EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 61 ff. Vgl. zur Zuständigkeitsverteilung zwischen der Europäischen Union und den Mitgliedstaaten im Hinblick auf den internationalen Luftverkehr auch *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 171 ff.

⁴⁹ EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 73 (Kyoto-Protokoll) und 79 („Open-Skies“-Abkommen).

Rechtswidrigkeit einer Richtlinie auf diese berufen kann.⁵⁰ Hingegen sei dies bezüglich der Art. 7, 11 Abs. 1 und 2 lit. c) und 15 Abs. 3 des „Open-Skies“-Abkommens der Fall.⁵¹

Art. 7 des „Open-Skies“-Abkommens sieht vor, dass alle den Ein- und Ausflug betreffenden Gesetze und sonstigen Vorgaben einer Vertragspartei von den Luftverkehrsbetreibern der jeweils anderen Vertragspartei zu befolgen sind. Diese Vorgabe steht nach dem EuGH der Gültigkeit der RL 2008/101/EG nicht entgegen. Das Emissionshandelssystem finde nur Anwendung, wenn ein Luftfahrzeug aus einem Drittstaat auf einem Flughafen eines Mitgliedstaats der Europäischen Union landet. Da dies den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union voraussetzt, folge aus Art. 7 Abs. 1 des „Open-Skies“-Abkommens gerade, dass die Vorgaben der RL 2008/101/EG von allen Luftverkehrsbetreibern der Vertragsparteien gleichermaßen zu befolgen sind.⁵²

Gemäß Art. 11 des „Open-Skies“-Abkommens sind unter anderem Flugtreibstoffe von sämtlichen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchssteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die durch nationale Behörden oder die EU erhoben werden und nicht auf Kosten für geleistete Dienste beruhen, freizustellen. Dieses Gebot erstreckt sich auf beim Einflug an Bord befindliche sowie auf erst zur Aufnahme an Bord in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführte Flugtreibstoffe.

Nach dem EuGH handelt es sich bei einem Emissionshandelssystem „wesensbedingt“ um eine marktgestützte Maßnahme, die als Endziel die Verringerung der Treibhausgasemissionen hat, selbst aber nur ein Mittel zur möglichst effizienten Umsetzung dieses Ziels darstellt.⁵³ Die mit dem Emissionshandelssystem für die Luftverkehrsbetreiber unter Umständen einhergehenden finanziellen Belastungen, so sie denn anfallen, stünden nicht in solch unmittelbarem Zusammenhang mit dem Verbrauch von Treibstoff, dass sie als Zoll, Gebühr oder Abgabe auf Treibstoff im Sinne des Art. 11 des „Open-Skies“-Abkommens anzusehen sind.⁵⁴

Zuletzt verstößt die RL 2008/101/EG nicht gegen gemäß Art. 15 Abs. 3 Satz 1 des „Open-Skies“-Abkommens beim Ergreifen von Umweltmaßnahmen von den Vertragsparteien zu beachtende Umweltschutzstandards der ICAO. Der EuGH stellt insofern fest, dass die RL 2008/101/EG die in der auf der 37. Vollversammlung verabschiedeten Resolution A37-19⁵⁵ enthaltenen Vorgaben wahrt.⁵⁶ Es handelt sich bei

⁵⁰ *Ibid.*, Rn. 73 ff.

⁵¹ *Ibid.*, Rn. 86 ff. Anders im Hinblick auf Art. 11 des „Open-Skies“-Abkommens noch die Schlussanträge der Generalanwältin, die aufgrund der geforderten Befreiung von Abgaben auf „Grundlage der Gegenseitigkeit“ das Erfordernis der Unbedingtheit als nicht erfüllt ansah, Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kockott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 104, erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁵² EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 132 ff.

⁵³ *Ibid.*, Rn. 139 f.

⁵⁴ *Ibid.*, Rn. 142 ff.

⁵⁵ Assembly-Resolution A37-19, Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate Change, in: ICAO Doc. 9958 vom 08. Oktober 2010, I-67 ff. Vgl. zu dieser infra D.I. Für eine umfassende Darstellung des Inhalts der Resolution

dieser Resolution aber ohnehin nicht um einen dem Chicagoer-Abkommen als Anhang beigefügten verbindlichen Standard im Sinne des Art. 15 Abs. 3 Satz 1 des „Open-Skies“-Abkommens.⁵⁷ Der Unterschied von Resolutionen und Standards der ICAO wird vom EuGH allerdings nicht weiter thematisiert.

Im Hinblick auf das gemäß Art. 15 Abs. 3 Satz 2 des „Open-Skies“-Abkommens zu beachtende Gebot des Art. 3 Abs. 4, das Verkehrsvolumen und die Frequenz der Dienste nicht einseitig zu beschränken, sieht der EuGH eine solche Beschränkung vorliegend nicht gegeben. Eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen müsse nicht zwangsläufig eine Reduzierung der Flüge nach sich ziehen. Zudem sei eine Begrenzung dann zulässig, wenn es sich, wie hier, um eine in nichtdiskriminierender Weise angewandte Umweltschutzmaßnahme handelt.⁵⁸

Bezüglich der vorgebrachten Grundsätze des Völkergewohnheitsrechts, des Prinzips territorialer Souveränität und des Grundsatzes der Freiheit des Luftverkehrs über der hohen See, erkennt der EuGH, die Europäische Union sei gemäß Art. 3 Abs. 5 AEUV an diese gebunden und die Klägerinnen könnten sich auch grundsätzlich auf diese berufen.⁵⁹ Mangels hinreichender Bestimmtheit dieser Grundsätze sei die Prüfung aber auf „offensichtliche, der Union zurechenbare Fehler bei der Beurteilung ihrer Zuständigkeit für den Erlass [der] Richtlinie“ beschränkt.⁶⁰ Da die RL 2008/101/EG auf Luftverkehrsbetreiber aus Drittstaaten nur anwendbar ist, sofern diese auf einem Flugplatz auf dem Gebiet eines der Mitgliedstaaten der Europäischen Union starten oder landen, sei ein solcher offensichtlicher Fehler nicht feststellbar. Die „betreffenden Luftfahrzeuge befinden sich nämlich physisch im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates der Union und unterstehen somit der uneingeschränkten Hoheitsgewalt der Union“.⁶¹ Dass zur Bemessung der Höhe der Zertifikatabgabepflicht auf die gesamte Flugstrecke abgestellt wird und somit auch diejenige im Luftraum von

siehe: *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 108 f.

⁵⁶ EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 149 ff.

⁵⁷ Die Resolutionen der ICAO-Vollversammlung sind im Gegensatz zu den in den Anhang des Chicagoer-Abkommens aufgenommenen Standards rechtlich nicht bindend. Dennoch bilden sie einen wichtigen Bestandteil der internationalen Luftverkehrspolitik, da sich aus diesen oftmals rechtlich bindende Standards entwickeln. Zudem geben diese, da sie zumeist im Konsens aller Mitgliedstaaten angenommen werden, gemeinhin die gemeinsame Überzeugung der handelnden Staaten wieder und entwickeln so zumindest mittelbar Bindungswirkung. Vgl. für einen Überblick zur Funktion von Resolutionen der ICAO-Vollversammlung: *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 82 f. m.w.N.

⁵⁸ EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 152 ff.

⁵⁹ *Ibid.*, Rn. 103 ff. Im dritten vorgetragenen Grundsatz, dass über der Hohen See lediglich dem Flaggenstaat des jeweiligen Flugzeuges Hoheitsgewalt zukommt, sah der EuGH schon kein geltendes Völkergewohnheitsrecht.

⁶⁰ *Ibid.*, Rn. 111. Der EuGH weicht insofern vom Maßstab, den er bezüglich der Prüfung der Gültigkeit von Unionsrechtsakten anhand internationaler Abkommen aufgestellt hat, ab. Die Generalanwältin hatte eine Anwendbarkeit der angeführten völkergewohnheitsrechtlichen Grundsätze im konkreten Verfahren noch verneint, da diese aufgrund ihrer Art und Struktur in keiner Weise geeignet seien, die Rechtsstellung eines einzelnen zu betreffen, vgl. Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kokott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 134 ff., erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁶¹ EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 125.

Drittstaaten oder über der hohen See einbezogen wird, stellt nach Auffassung des EuGH im Hinblick auf das Prinzip territorialer Souveränität und den Grundsatz der Freiheit des Luftverkehrs über der hohen See die Gültigkeit der RL 2008/101/EG nicht in Frage.⁶²

D. Völkerrechtliche Pflichten der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten

Dass die in der Rechtssache C-366/10 dem EuGH vorgelegten völkerrechtlichen Grundsätze und Bestimmungen in dem konkreten Verfahren nicht vollumfänglich als Maßstab der Gültigkeit der RL 2008/101/EG herangezogen werden können, bedeutet jedoch nicht, dass diese für die Europäische Union beziehungsweise ihre Mitgliedstaaten im Verhältnis zu Drittstaaten nicht dennoch verbindlich sind. Die Frage der völkerrechtlichen Verbindlichkeit ist nicht gleichbedeutend damit, ob völkerrechtliche Bestimmungen in einem konkreten Rechtsstreit um die Rechtmäßigkeit von Handlungen der Unionsorgane Rechte eines Einzelnen zu begründen geeignet sind. Die RL 2008/101/EG muss, gerade da einzelne Staaten angedroht haben, auf die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem mit Vergeltungsmaßnahmen reagieren zu wollen, über den Prüfungsmaßstab des EuGH hinaus, mit geltendem Völkerrecht vereinbar sein.

Vor diesem Hintergrund sollen zunächst, da von einzelnen Staaten insbesondere das unilaterale Vorgehen der Europäischen Union außerhalb der auf internationaler Ebene geschaffenen Rechtsregime kritisiert wird, die internationalen Verhandlungen zu Maßnahmen zur Verringerung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs dargestellt und bewertet werden. Im Anschluss wird dargelegt, dass die RL 2008/101/EG auch unter Berücksichtigung der vom EuGH offen gelassenen Rechtsfragen keine Kollision mit völkerrechtlichen Pflichten der Europäischen Union oder ihrer Mitgliedstaaten begründet.

I. Die internationalen Verhandlungen

Ursprünglich war das Ziel verfolgt worden, gemeinsame Maßnahmen zur Reduzierung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs auf internationaler Ebene zu vereinbaren. An diesem Prozess nahmen und nehmen die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten aktiv teil. Das nunmehr erfolgte unilaterale Vorgehen resultiert letztlich aus dem Umstand, dass die internationalen Prozesse sich als nicht geeignet erwiesen haben, zeitnah über konkrete und zielführende Maßnahmen zu beschließen.

Das Grundgerüst der internationalen Verhandlungen und Prozesse zum Klimaschutz bildet die FCCC⁶³. Ziel derselben ist gemäß ihres Art. 2, „die Stabilisierung der Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre auf einem Niveau zu erreichen, auf dem eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert wird“. Als

⁶² *Ibid.*, Rn. 129. Eine weitergehende Begründung dieser Auffassung nimmt der EuGH nicht vor. Vgl. hierzu auch *infra* D.II.3.

⁶³ United Nations Framework Convention on Climate Change vom 09. Mai 1992, in: ILM 31 (1992), 851 ff.

Instrument zur Verwirklichung dieses Ziels wurde am 11. Dezember 1997 das Kyoto-Protokoll beschlossen.

Keine Minderungspflichten enthält das Kyoto-Protokoll im Hinblick auf den internationalen Luftverkehr. Zwar werden von diesem gemäß seines Art. 2 Abs. 1 lit. a) vii) die Emissionen des Verkehrssektors erfasst, zu diesen sind jedoch ausschließlich die des nationalen Luftverkehrs zu zählen. Bezüglich der Emissionen des internationalen Luftverkehrs trifft die Vertragsstaaten lediglich eine Berichtspflicht. Die Zuständigkeit für eine Reduzierung wurde in Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls aus dem völkerrechtlichen Klimaschutzregime heraus weiter an die ICAO verwiesen und die Vertragsstaaten stehen in der Pflicht, sich dort um entsprechende Maßnahmen zu bemühen.

Der Grund für diese Aufgabenzuweisung ist darin zu sehen, dass sich im Verlauf der Verhandlungen zum Kyoto-Protokoll nicht auf eine anteilige Zuordnung der bei internationalen Flügen emittierten Treibhausgase auf die einzelnen Staaten geeinigt werden konnte.⁶⁴ Man hoffte, sich die bessere technische Expertise und Entschlussfähigkeit der ICAO zu Nutze machen zu können, um eine Einigung herbeiführen und den Luftverkehr so in die internationalen Klimaschutzbemühungen einbinden zu können.⁶⁵ Es kann aus Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls aber ebenso gut die Intention herausgelesen werden, nicht selbst in der politisch kontroversen Frage der Emissionsallokation im internationalen Luftverkehr tätig werden zu müssen.⁶⁶ In Folge der Aufgabenzuweisung an die ICAO erfolgte eine Befassung mit den Klimawirkungen des Luftverkehrs in den zuständigen Gremien der FCCC nur noch am Rande. Insbesondere hinsichtlich der Frage, wie eine Aufteilung der Emissionen auf die Treibhausgasinventare der von einem internationalen Flug betroffenen Länder erfolgen könne, wurden keine Fortschritte mehr erzielt, obgleich dieser Punkt fortwährend auf der Agenda des Subsidiary Body for Scientific and Technological Advice der FCCC stand und dieser sich auch in stetem Austausch mit der ICAO befand.⁶⁷

Die Verhandlungen innerhalb der ICAO brachten bis heute keine konkreten Maßnahmen auf den Weg. Bis die Aufgabenzuweisung in Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls erfolgte, hatte sich diese nicht mit Fragen des Klimaschutzes im Luftverkehr befasst. Auch auf der Agenda des Committee on Aviation Environmental Protection⁶⁸ hatte sich das Thema bis dahin nicht befunden. Zwar hatte die ICAO den anthropogenen Klimawandel und den Einfluss des Luftverkehrs auf selbigen bereits Anfang der 1990er Jahre als Problem anerkannt⁶⁹, sie sah ihre Aufgabe aber zunächst aus-

⁶⁴ Ausführlich zu dem u.a. von Deutschland im Rahmen der Verhandlungen unternommenen Versuch, eine direkte Regelung zu den klimawirksamen Emissionen des internationalen Luftverkehrs in das Kyoto-Protokoll aufzunehmen: *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 90 ff.

⁶⁵ Ausführlich erörtert diese für die ICAO sprechenden Aspekte *Miller*, *Journal of Air Law & Commerce* 1998, 697 (724 ff.).

⁶⁶ So *Yamin/Depledge*, *The International Climate Change Regime*, 85.

⁶⁷ Vgl. die ausführliche Darstellung bei *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 93 ff. und 110.

⁶⁸ Dieses war 1983 vom ICAO-Rat mit dem Ziel gegründet worden, Aufgaben auf dem Gebiet des Umweltschutzes wahrzunehmen, vgl. für eine Aufgabenbeschreibung: <<http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/CAEP.aspx>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁶⁹ So *Crayston*, *Industry and Environment* No. 1-2 (1993), 51 (53).

schließlich darin, Informationen zu den Klimawirkungen des Luftverkehrs zu sammeln und ihren Kenntnisstand zu verbessern. Erstmals im Jahr 1998 forderte die Vollversammlung der ICAO dann in einer Resolution⁷⁰ den ICAO-Rat auf, Maßnahmen zum Zwecke einer Reduzierung des CO₂-Ausstosses im Luftverkehr zu untersuchen.⁷¹

Auf den nachfolgenden Vollversammlungen wurden die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs zu einem immer bedeutsameren Verhandlungsgegenstand. Es wurde die Möglichkeit der Einführung von Emissionsstandards, Emissionsabgaben, Emissionssteuern oder freiwilligen Selbstverpflichtungen erörtert, wobei Abgaben oder Steuern im Hinblick auf die Spezifika des Luftverkehrs von vornherein als nicht geeignet ausgeschlossen wurden.⁷² Ab dem Jahr 2001 beschäftigte sich die ICAO mit der Option, ein Emissionshandelssystem für den internationalen Luftverkehr einzuführen, wobei zum Einen die Möglichkeit eines geschlossenen Systems nur für den Luftverkehr unter Aufsicht der ICAO und zum Anderen eine Einbeziehung des Luftverkehrs in bestehende offene Handelssysteme erwogen wurde. Hiervon wurde zunächst die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in ein offenes Emissionshandelssystem als die effizientere Methode zur Erreichung von Klimaschutzziele im Luftverkehr gehandelt.⁷³ In der Folge bekräftigte die ICAO-Vollversammlung in mehreren Resolutionen, dass sie die Implementierung solcher Systeme unterstützen und Hilfe bei der Integration von internationalen Flügen in regionale Emissionshandelssysteme bereitstellen wolle.⁷⁴

Die 36. Generalversammlung im Jahr 2007 brachte eine Kehrtwende. Vor dem Hintergrund der seit 2006 konkreter werdenden Pläne der Europäischen Union, den internationalen Luftverkehr in das Europäische Emissionshandelssystem einzubeziehen⁷⁵, begannen andere Staaten, der Einbeziehung ihrer Luftverkehrsbetreiber in nationale beziehungsweise regionale Umweltschutzbemühungen aktiv entgegenzuwirken. Dies spiegelt sich in Appendix L der auf der 35. Vollversammlung verabschiedeten

⁷⁰ Vgl. Fn. 57.

⁷¹ Vgl. Assembly-Resolution A32-8, Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection, Appendices F und H, in: ICAO-Doc. 9739 vom 02. Oktober 1998, I-36 ff.

⁷² *Ibid.*, Appendix H, 6. Erwägungsgrund und para. 1b) (Emissionssteuern) und Assembly-Resolution A36-22, Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection, in: ICAO-Doc. 9902 vom 28. September 2007, I-54 ff., Appendix L, para. 1 a) (Emissionsgebühren).

⁷³ Die Einführung eines globalen Emissionshandelssystems unter Aufsicht der ICAO wird seit 2004 nicht mehr verfolgt, vgl. Assembly-Resolution A35-5, Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection, in: ICAO-Doc. 9848 vom 08. Oktober 2004, I-37 ff., Appendix I, 12. Erwägungsgrund und para. 2 lit. c) 2).

⁷⁴ Siehe für eine umfassende Darstellung der Arbeiten im CAEP und der von der ICAO-Vollversammlung verabschiedeten Resolutionen: Herz, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 102 ff.

⁷⁵ Am 20. Dezember 2006 hatte die Kommission den Vorschlag KOM 2006 (818) für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgaszertifikaten in der Gemeinschaft vorgelegt, welcher einen entsprechenden Regelungsvorschlag enthielt.

Resolution A36-22⁷⁶ wider. Demnach soll eine Einbeziehung von Luftverkehrsbetreibern aus Drittstaaten in regionale Emissionshandelssysteme nur auf Basis eines gegenseitigen Übereinkommens zwischen den beteiligten Staaten zulässig sein.⁷⁷ Diese "Mutual-Agreement"-Klausel hätte die unilaterale Einführung eines Emissionshandelssystems für den Luftverkehr faktisch unmöglich gemacht. Angesichts der 190 Mitgliedstaaten der ICAO, von denen eine Vielzahl einer Einbeziehung ihrer Luftverkehrsbetreiber die Zustimmung verweigert hätte, wäre ein fragmentiertes Emissionshandelssystem die Folge gewesen, in welchem die Lasten ungleich verteilt gewesen wären. Die Folge wären Wettbewerbsverzerrungen und eine Diskriminierung der zur Teilnahme gezwungenen Luftverkehrsbetreiber gewesen. Die unilaterale Einführung eines Emissionshandelssystems auf diese Weise zu erschweren, war von den Initiatoren der Resolution wohl auch durchaus bezweckt worden.

Allerdings hätte die Resolution A36-22 eine Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem zumindest nicht verhindern können. Zum Einen hatten die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und auch die der European Civil Aviation Conference gegen die Klausel einen völkerrechtlichen Vorbehalt eingelegt⁷⁸ und zum Anderen kommt den Resolutionen der ICAO ohnehin keine rechtsverbindliche Wirkung für ihre Mitgliedstaaten zu. Es handelt sich um "soft law", also politische Vereinbarungen, die von den beteiligten Parteien ohne rechtlichen Bindungswillen abgeschlossen werden. Den Resolutionen kommt lediglich empfehlender Charakter zu.⁷⁹

Die folgende 37. Vollversammlung im Jahr 2010 brachte eine neuerliche Kehrtwende und die ICAO rückte von den im Jahr 2007 getroffenen Beschlüssen teilweise wieder ab. Erstmals wurden dort Vereinbarungen getroffen, die tatsächlich zu einer Reduzierung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs führen könnten.

Die ICAO selbst bezeichnete die in der auf der 37. Vollversammlung verabschiedeten Resolution A37-19⁸⁰ enthaltenen Beschlüsse sogar als historische Errungenschaft, mittels welcher umfassende Vorgaben für eine kontinuierliche Reduzierung der Emissionen des Luftverkehrs bis zum Jahr 2050 geschaffen wurden.⁸¹ Tatsächlich enthält die Resolution einen solch konkreten Fahrplan nicht.

⁷⁶ Siehe für eine umfassende Darstellung des Inhalts der Resolution: *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 105 ff.

⁷⁷ Assembly-Resolution A36-22, Appendix L, para. 1 b) 1).

⁷⁸ Vgl. Written statement of reservation on behalf of the member states of the European Community (EC) and the other states members of the ECAC [made at the 36th Assembly of the International Civil Aviation Organization in Montreal, 18–28 September 2007], MEMO/07/391, erhältlich im Internet: <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/391&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=fr>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁷⁹ Vgl. Fn. 57. A.A. *Abeyrathne*, Air & Space Lawyer 2008, 7 f.

⁸⁰ Siehe für eine umfassende Darstellung des Inhalts der Resolution: *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 108 f.

⁸¹ ICAO News Release, „ICAO Member States Agree to Historic Agreement on Aviation and Climate Change“, PIO 14/10 vom 08. Oktober 2010, erhältlich im Internet: <<http://www.icao.int/Newsroom/Pages/icao-member-states-agree-to-historic-agreement-on-aviation-and-climate-change.aspx>> (besucht am 16. Januar 2012). Ähnlich bewertet die Resolution *Abeyrathne*, Air & Space L. 2011, 7.

Die Resolution sieht vor, die Treibstoffeffizienz bis zum Jahr 2020 um jährlich 2% zu verbessern. Für den Zeitraum bis 2050 wird zumindest die Absicht erklärt, diesen Weg weiterzuverfolgen. Allerdings werden die einzelnen Staaten ausdrücklich nicht auf die Einhaltung dieser Ziele verpflichtet. Es steht lediglich jedem Staat frei, im Rahmen seiner Möglichkeiten zur Erreichung dieser Ziele beizutragen.⁸² Verbunden wird dies mit der Absichtserklärung, im Jahr 2020 den Emissionshöchststand zu erreichen und ab dann im Hinblick auf die Emissionen ein Nullwachstum anzustreben. Dieses Ziel wird jedoch einschränkend davon abhängig gemacht, dass zu diesem Zeitpunkt entsprechende technische Möglichkeiten zur Verfügung stehen, so dass nicht das wirtschaftliche Wachstum eingeschränkt wird.⁸³

Daneben steht die ICAO der Entwicklung und Anwendung marktorientierter Maßnahmen wieder offener gegenüber. Staaten, die solche einführen möchten, müssten aber die im Annex zur Richtlinie aufgestellten Vorgaben einhalten.⁸⁴ Insbesondere müsste eine „de-minimis“-Klausel beachtet werden, nach welcher Luftverkehrsbetreiber aus Staaten, die einen Anteil von weniger als 1% an den weltweit geflogenen Tonnenkilometern haben, von Maßnahmen der Emissionsreduzierung ausgenommen werden.⁸⁵

Zuletzt wird die strikte „Mutual-Agreement“-Klausel der Resolution A36-22 dahingehend abgeschwächt, dass nicht mehr die Zustimmung der betroffenen Drittstaaten zwingend erforderlich sein soll, sondern nurmehr bi- oder multilaterale Konsultationen durchzuführen sind.⁸⁶ Abschließend wird vereinbart, bis 2013 einen verbindlichen CO₂-Standard für den Luftverkehr zu entwickeln.⁸⁷

Obgleich die Resolution A37-19 im Vergleich zu den Vorgängerresolutionen tatsächlich als Fortschritt zu betrachten ist, werden die getroffenen Beschlüsse nicht zwingend dazu führen, dass die notwendigen Maßnahmen zur Reduzierung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs ergriffen werden. Die Resolution enthält auf freiwilliger Basis zu unternehmende Maßnahmen und unverbindliche Zielvorgaben. Eine verbindliche Einigung auf konkrete Ziele stellt sie nicht dar. Trotz dieser der Resolution inhärenten Freiwilligkeit haben eine Reihe von Staaten gegen Einzelne der in ihr enthaltenen Vorgaben Vorbehalte erklärt und so deren Verbindlichkeit noch einmal ausdrücklich für sich ausgeschlossen. Dies betrifft unter anderem die Vorgaben, ab 2020 ein emissionsfreies Wachstum anzustreben⁸⁸, vor der Einführung marktorientierter Maßnahmen Konsultationen mit betroffenen Drittstaaten durchzuführen⁸⁹ und

⁸² Assembly-Resolution A37-19, para. 4.

⁸³ *Ibid.*, para. 6.

⁸⁴ *Ibid.*, paras. 13f. und Annex.

⁸⁵ *Ibid.*, para. 15.

⁸⁶ *Ibid.*, para. 14.

⁸⁷ *Ibid.*, para. 24 lit. e).

⁸⁸ Hiergegen haben u.a. die Mitgliedstaaten von EU und ECAC, Argentinien, Brasilien, China, Indien, Saudi-Arabien und die Vereinigten Staaten von Amerika einen Vorbehalt eingelegt, vgl. ICAO-Doc. 9558, Assembly Resolutions in Force (as of 08 October 2010), Montreal 2011, A2.

⁸⁹ Hiergegen haben u.a. die Mitgliedstaaten von EU und ECAC, Argentinien, Australien, Brasilien, China, Indien und Saudi-Arabien einen Vorbehalt eingelegt, vgl. *Ibid.*, A2.

eine „de-minimis“-Klausel einzuhalten⁹⁰. Zwar mögen diese Vorbehalte aus unterschiedlichen Motivationslagen heraus eingelegt worden sein, während einzelnen Staaten die Beschlüsse als zu weitgehend ablehnten, gingen sie anderen Staaten nicht weit genug. Am Ende führen die Vorbehalte aber zu einer weiteren Abschwächung der ohnehin nur freiwilligen Zielvorgaben der Resolution. Diese kann nur schwerlich als Durchbruch hin zu einer Reduzierung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs bewirkende Maßnahme interpretiert werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die ICAO sich zwar mit den Klimawirkungen des Luftverkehrs beschäftigte und Maßnahmen zur Reduktion selbiger erörtert hat, diese Bemühungen aber in fast 15 Jahren nicht zur Vereinbarung konkreter Maßnahmen geführt haben.⁹¹ Es muss als unsicher gelten, ob es der ICAO überhaupt gelingen wird, effektive Maßnahmen auszuarbeiten oder gar zu implementieren.⁹² Die ICAO hat mit Emissionssteuern, Emissionsabgaben und einem globalen Emissionshandelssystem unter Aufsicht der ICAO fast alle Optionen mittlerweile ausgeschlossen, die sie auf internationaler Ebene gestalten und als einheitliches System hätte einführen können. Zwar wurde vereinbart, bis 2013 einen verbindlichen CO₂-Standard für den Luftverkehr zu entwickeln. Es muss aber als unsicher gelten, ob sich hier auf einen Wert geeinigt werden kann, der von den Luftverkehrsbetreibern tatsächlich Minderungsbemühungen einfordert.

Die im Übrigen verfolgte Politik, Rahmenbedingungen für marktorientierte regionale Maßnahmen zu gestalten und Zielerreichungsvereinbarungen auf freiwilliger Basis zu verabschieden, zielt gerade nicht auf verbindliche internationale Regeln für den internationalen Luftverkehr unter dem Dach der ICAO ab, die letztlich einzig einen effektiven Klimaschutz bewirken könnten. Dass solche im Rahmen der ICAO überhaupt zu erreichen sind, muss spätestens seit der Resolution A37-19, deren nur freiwillige Zielvorgaben schon eine Reihe Staaten nicht akzeptieren wollten, bezweifelt werden. Dies überrascht nicht, betrachtet man die schleppenden Verhandlungen seit 1998. Verbindliche internationale Beschlüsse zu einer Reduzierung der Emissionen des Luftverkehrs waren schließlich von einer Reihe der Mitgliedstaaten der ICAO nie gewollt.

II. Völkerrechtliche Pflichten

Durch die Einbeziehung internationaler Flüge und der Emissionen über Drittstaaten geht der Anwendungsbereich der RL 2008/101/EG über den Hoheitsraum der Mitgliedstaaten der Europäischen Union hinaus und deren Klimaschutzbestimmungen werden in einen internationalen Kontext gestellt. Auf dieser Ebene sind sowohl die Europäische Union selbst als auch deren Mitgliedstaaten gegenüber Dritt-

⁹⁰ Hiergegen haben u.a. die Mitgliedstaaten von EU und ECAC, Argentinien, Brasilien, China, Indien, Kanada, Russland, Saudi-Arabien und die Vereinigten Staaten von Amerika einen Vorbehalt eingelegt, vgl. *Ibid.*, A2.

⁹¹ Siehe auch die Bewertung der ICAO-Resolutionen bei Herz, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 110 ff.

⁹² So Oberthür, Interactions of the Climate Change Regime with the ICAO, 9.

staaten aus einer Vielzahl völkerrechtlicher Verträge und deren verbindlichen Vorgaben verpflichtet. Dasselbe gilt für die allgemeingültigen völkerrechtlichen Prinzipien.

Die Vereinbarkeit der RL 2008/101/EG mit diesen völkerrechtlichen Pflichten wurde vom EuGH in der Rechtssache C-366/10 nicht erschöpfend entschieden. Relevant bleiben von diesen das Kyoto-Protokoll, das die in der internationalen Luftfahrt geltenden Rechte und Pflichten von Staaten enthaltende Chicagoer Abkommen, das Souveränitätsprinzip und das die grundlegende Regelung wirtschaftlicher Freiheiten beinhaltende WTO-Recht.

1. Artikel 2 Absatz 2 des Kyoto-Protokolls

Die durch die RL 2008/101/EG vorgegebene unilaterale Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem ist nicht mit Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls unvereinbar.

Gemäß Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls sollen dessen Vertragsparteien ihre Bemühungen um eine Minderung der klimawirksamen Emissionen des internationalen Luftverkehrs „im Rahmen der ICAO“ fortsetzen. Hieraus lässt sich keine völkerrechtlich verbindliche Verpflichtung ableiten, dass der ICAO eine ausschließliche Regelungskompetenz zukommt, die unilateralen oder regionalen Maßnahmen außerhalb derselben entgegensteht, obgleich die ICAO selbst dies in einer Reihe Resolutionen betont hat.⁹³

Einen solchen Schluss lässt zum einen der Wortlaut des Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls nicht zu. Dieser bringt in keinsten Weise, beispielsweise durch Verwendung der Wörter „ausschließlich“ oder „nur“, zum Ausdruck, dass der ICAO eine abschließende Kompetenz zum Erlass von die Klimawirksamkeit des Luftverkehrs betreffenden Regelungen zugewiesen werden sollte.⁹⁴

Einer solchen Sperrwirkung stehen zudem der Sachzusammenhang, in welchem die Bestimmung zu interpretieren ist, als auch die mit dieser verbundenen Ziele entgegen. Es wurde auf internationaler Ebene mit der FCCC ein dem Klimaschutz dienendes Rechtsregime geschaffen und deren Organen obliegt es zuvorderst, dem Ziel umfassender klimaschützender Vorgaben und Politiken auf internationaler Ebene dienende Maßnahmen zu entwickeln und zu implementieren. Beim Kyoto-Protokoll handelt es sich um ein der Erreichung dieser Ziele dienendes Zusatzprotokoll, dessen Regelungen im Lichte der FCCC auszulegen sind.⁹⁵

Nach Art. 7 Abs. 2 der FCCC überprüft deren Vertragsstaatenkonferenz „in regelmäßigen Abständen die Durchführung des Übereinkommens und aller damit zusammenhängenden Rechtsinstrumente [...] und fasst im Rahmen ihres Auftrags die notwendigen Beschlüsse, um die wirksame Durchführung des Übereinkommens zu

⁹³ Vgl. nur Assembly-Resolution A35-5, Appendix A, para. 8; Assembly-Resolution A36-22, Appendix A, para. 10.

⁹⁴ So die Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kokott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 177, erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012).

⁹⁵ Vgl. *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 74 ff. und 85 ff.

fördern“. Hiervon umfasst ist das Recht, das Kyoto-Protokoll insgesamt und dessen Art. 2 Abs. 2 zu überprüfen und gegebenenfalls neue, weitergehende Beschlüsse zu fassen.⁹⁶ Beim Kyoto-Protokoll handelt es sich folglich lediglich um ein unter Aufsicht der Vertragsstaatenkonferenz der FCCC stehendes Instrument der Zielerreichung, in welches die ICAO im Wege einer Aufgabenzuweisung eingebunden wurde. Es handelt sich nicht um eine letztgültige Kompetenzzuweisung an die ICAO, sondern um eine Kooperationsklausel im Sinne des Art. 7 Abs. 2 lit. 1) FCCC, nach welchem die Vertragsstaatenkonferenz als oberstes Gremium der FCCC sich zum Zwecke der Zielerreichung um die Dienste und die Mitarbeit zuständiger internationaler Organisationen bemühen soll. Die originäre Zuständigkeit für Maßnahmen zur Reduzierung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs verbleibt bei der Vertragsstaatenkonferenz der FCCC.⁹⁷

Ohnehin würde eine auf eine ausschließliche Kompetenz der ICAO hinauslaufende, dem Ergreifen unilateraler Klimaschutzmaßnahmen entgegenstehende Interpretation des Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls dem aus der FCCC ableitbaren und somit auch dem Kyoto-Protokoll zugrunde liegenden Klimaschutzziel, dem alle Vertragsparteien desselben verpflichtet sind, diametral entgegenstehen.⁹⁸ Gemäß Art. 2 FCCC verfolgen deren Vertragsparteien „die Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen in der Erdatmosphäre auf einem Niveau, auf dem eine gefährliche anthropogene Störung des natürlichen Klimasystems verhindert wird“. Die hiermit einhergehenden Anforderungen an die Vertragsparteien werden in Art. 3 Abs. 3 FCCC folgendermaßen konkretisiert: „Zur Erreichung dieses Zweckes sollen die Politiken und Maßnahmen die unterschiedlichen sozio-ökonomischen Zusammenhänge berücksichtigen, umfassend sein, alle wichtigen Quellen, Senken und Speicher von Treibhausgasen und die Anpassungsmaßnahmen erfassen sowie alle Wirtschaftsbereiche einschließen“. Die FCCC verpflichtet ihre Mitgliedstaaten demnach zu einem umfassenden Ansatz im Klimaschutz, der alle wichtigen Treibhausgasquellen erfasst. Der Luftverkehr ist ob seiner hohen Klimawirksamkeit zu diesen wichtigen Treibhausgasquellen zu zählen.

Zwar wird die Pflicht zum Ergreifen von Klimaschutzmaßnahmen in Art. 4 Abs. 2 lit. a) FCCC nur im Hinblick auf „ihre“, also die „nationalen“ Emissionen konkretisiert, dies steht aber nicht zwingend dem Ergreifen unilateraler über den nationalen Hoheitsraum hinausgreifender Maßnahmen entgegen. Es soll durch Art. 4 Abs. 2 lit. a) FCCC nicht der Handlungsspielraum der Mitgliedstaaten der FCCC eingeschränkt, sondern lediglich ein Mindestmaß an zu unternehmenden Maßnahmen vorgegeben werden. Hierfür spricht auch, dass nach Art. 4 Abs. 2 lit. a) FCCC gerade

⁹⁶ Dies stellen explizit für Art. 2 Abs. 2 KP fest: *Tsai/Petsonk*, *The Environmental Lawyer* 2000, 763 (781 f.); *Yamin/Depledge*, *The International Climate Change Regime*, 85.

⁹⁷ Vgl. auch *Pache*, *Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels*, 5 f.; *Petersen*, *RECIEL* 2008, 196 (202).

⁹⁸ *Pache*, *Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels*, 5. Ebenso Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Köckott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 181, erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012). Vgl. zum Folgenden auch *Herz*, *Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem*, 117 ff.

die entwickelten Staaten auf der internationalen Ebene eine Führungsrolle im Kampf gegen den Klimawandel einnehmen sollen.⁹⁹

Im Ergebnis ist festzustellen, dass zwar eine multilaterale Vorgehensweise im Kontext der internationalen Institutionen, insbesondere der ICAO, bei der Bekämpfung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs wünschenswert bleibt und eine solche mit Art. 2 Abs. 2 des Kyoto-Protokolls zumindest auch angedacht worden war.¹⁰⁰ Eine völkerrechtliche Verpflichtung, dass unilaterale Maßnahmen außerhalb des von der ICAO vorgegebenen Rahmens zwingend zu unterlassen sind, lässt sich hieraus jedoch nicht ableiten.¹⁰¹

2. Das Prinzip territorialer Souveränität

Der RL 2008/101/EG kommt, obgleich die Zertifikatabgabepflicht nach Art. 12 Abs. 2a RL 2008/101/EG nur bei einer Landung auf einem Flughafen innerhalb des Staatsgebiets eines der Mitgliedstaaten der EU vollzogen wird, dadurch dass die gesamten CO₂-Emissionen eines Fluges und somit auch diejenigen über dem Staatsgebiet von Drittstaaten und über der Hohen See erfasst werden, ein extraterritorialer Bezug zu. Dies begründet jedoch nicht eine Unvereinbarkeit mit dem völkergewohnheitsrechtlich anerkannten Prinzip territorialer Souveränität, nach welchem es einem Staat nicht erlaubt ist, in das Hoheitsgebiet eines anderen Staates regelnd einzugreifen¹⁰², oder dem dieses konkretisierenden Art. 1 des Chicagoer Abkommens, nach welchem „jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet volle und ausschließliche Lufthoheit besitzt“.

Zunächst ist ein Verstoß gegen das Prinzip territorialer Souveränität nicht schon deshalb ausgeschlossen, da mit der RL 2008/101/EG für die Luftverkehrsbetreiber keine sich im Hoheitsgebiet von Drittstaaten oder über der hohen See auswirkenden zwingenden Handlungsvorgaben einhergehen und sich der Regelungsgegenstand der Richtlinie lediglich auf den Start beziehungsweise die Landung eines Luftfahrzeugs auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates der EU, genauer, die hiermit einhergehende Abgabepflicht, beschränkt.¹⁰³

Inhalt eines Emissionshandelssystems ist nicht lediglich der Vollzug einer Abgabepflicht. Es handelt sich beim Emissionshandelssystem insgesamt um ein Rege-

⁹⁹ *Pache*, Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels, 6.

¹⁰⁰ Vgl. auch Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kockott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 184, erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/ju-ris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012), die insofern von einer „Präferenz“ der Vertragsparteien spricht, die allerdings nur solange Gültigkeit beanspruchen könne, wie innerhalb der ICAO tatsächliche Fortschritte erreicht werden.

¹⁰¹ Zum selben Ergebnis kommen auch *Pache*, Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels, 6; *Maysokolua/Steppeler*, ZLW 2011, 28 (42), die allerdings ernsthafte und aufrichtige Bemühungen, zu einer internationalen Vereinbarung zu gelangen, als zu erfüllende Voraussetzung ansehen. Solche habe die EU allerdings unternommen.

¹⁰² Vgl. allgemein zum Prinzip territorialer Souveränität nur: *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht, § 47, 316 ff.; *Stein/v. Buttlar*, Völkerrecht, Rn. 510 ff.

¹⁰³ Anders der EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 129. Vgl. auch *supra* C.

lungswerkzeug, das dazu dient, das vom Regelungsgeber verfolgte Ziel möglichst effizient im Rahmen eines marktbasierten Systems umzusetzen. Statt Handlungsmöglichkeiten regulatorisch zu beschränken, wird ein für alle verpflichtendes Ziel, die Emissionsreduktion, vorgegeben. Es verbleibt den Luftverkehrsbetreibern lediglich die Wahl, ob sie das vorgegebene Minderungsziel beispielsweise mittels einer Optimierung von Triebwerken oder Aerodynamik, alternativer Treibstoffe, effektiverer Routenplanung, besserer Flugauslastung, der Reduzierung ihrer Flüge oder auf anderem Wege erreichen möchten. Handlungsvorgaben auch für den Flug über Drittstaaten werden so zwar nicht direkt, aber mittelbar aufgestellt.

Es ist aber völkerrechtlich durchaus eine Regelungsbefugnis für Sachverhalte mit Auslandsbezug anerkannt. Lediglich die räumliche Geltung, der Vollzug, staatlicher Rechtssätze ist auf das eigene Hoheitsgebiet begrenzt. Dieser Vollzug kann aber zulässiger Weise an Sachverhalte mit Auslandsbezug anknüpfen, wenn diese eine echte Verknüpfung mit dem Inland aufweisen. Dies soll der Fall sein, wenn die Maßnahme zugleich einen Inlandssachverhalt betrifft, der mit dem erfassten Auslandssachverhalt substantiell und hinreichend verknüpft ist.¹⁰⁴

Dies ist hier der Fall.¹⁰⁵ Um einen diesen Anforderungen genügenden Anknüpfungspunkt handelt es sich zum einen beim Start- bzw. Landevorgang auf dem Hoheitsgebiet eines der Mitgliedstaaten der Europäischen Union.¹⁰⁶ Einen weiteren Anknüpfungspunkt stellt der Klimawandel selbst dar, an dessen Verursachung der Luftverkehr aufgrund seiner hohen Klimawirksamkeit einen maßgeblichen Anteil hat. Es handelt sich bei diesem zwar um ein globales Phänomen, seine Auswirkungen sind aber für jeden Staat spürbar; und zwar unabhängig davon, wo es zur Emission der klimawirksamen Gase kommt. Maßnahmen, die der Verhinderung des Klimawandels dienen sollen, müssen deshalb, um ihrem Sinn und Zweck überhaupt gerecht werden zu können, gerade an außerhalb von Staatsgrenzen liegendes Verhalten anknüpfen können.¹⁰⁷ Dies folgt auch aus dem in Art. 16 der Rio-Deklaration¹⁰⁸ festgeschriebenen umweltvölkerrechtlichen Verursacherprinzip, nach welchem umweltrelevante Kosten internalisiert werden sollen. Gerade die Abhängigkeit der Höhe der Abgabepflicht von der geflogenen Strecke ist Ausdruck dieses Grundsatzes.¹⁰⁹

¹⁰⁴ Vgl. *Dahm/Delbrück/Wolfrum*, Völkerrecht, § 47, 320 ff. m.w.N. Dies ist auch so vom IGH gesehen worden, vgl. *Nottebohm Case (second phase)*, I.C.J. Reports 1955, 4 (20 ff.).

¹⁰⁵ Dies prüft und bejaht letztlich auch die Generalanwältin, vgl. Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kockott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 148 ff. und 154, erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012).

¹⁰⁶ So auch *Pache*, Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels, 68 ff.

¹⁰⁷ So auch *Bartlik*, EuR 2011, 196 (209 ff.); *König*, NordÖR 2009, 181 (189); *Pache*, Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels, 76 u. 84 f.; *Petersen*, RECIEL 2008, 196 (199). A.A. *Abeyratne*, Air and Space Lawyer 2008, 5 (8); *Erling*, ZLW 2009, 337 (351 f.) aufgrund der den Luftverkehrsbetreibern auferlegten Überwachungs- und Berichtspflichten; *Maysokolua/Steppeler*, ZLW 2011, 28 (33), die allerdings an die strengeren Voraussetzungen des sogenannten Wirkungsprinzips anknüpfen; *Reagan*, B.C. Envtl. L. Rev. 2008, 349 (375 ff.).

¹⁰⁸ Rio Declaration on Environment and Development vom 14. Juni 1992, ILM 31 (1992), 876 ff.

¹⁰⁹ So Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kockott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 153, erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&>

Darüber hinaus steht die Richtlinie 2008/101/EG nicht in Hoheitsrechte einschränkender Weise der Einführung eigener klimaschützender Maßnahmen durch Drittstaaten entgegen. Nach Art. 25a Abs. 1 RL 2008/101/EG ist, sofern ein Drittstaat solche ergreift, von der Kommission zu prüfen, auf welche Weise eine optimale Wechselwirkung zwischen Emissionshandel und anderweitig ergriffenen Maßnahmen zu erreichen ist. Gegebenenfalls sollen Ausnahmeregelungen geschaffen oder auf andere Weise eine Einigung herbeigeführt werden. Aus diesem Grunde ist es auch nicht als „Nachgeben“ zu interpretieren, dass von Seiten der Kommission kürzlich unter anderem gegenüber China geäußert wurde, dass dessen Fluglinien vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden könnten, sofern von China selbst suffiziente klimaschützende Maßnahmen ergriffen werden.¹¹⁰ Ein solcher Prozess war von vornherein in der Richtlinie angelegt.

Durch Art. 25a RL 2008/101/EG wird die Gefahr einer doppelten Inanspruchnahme der Luftverkehrsbetreiber für den Fall, dass ein Drittstaat ebenfalls ein an die gesamte zurückgelegte Strecke anknüpfendes Emissionshandels- oder Abgabensystem einführt, zwar nicht gänzlich gebannt. Dies ist aber nicht zwingende Voraussetzung für die völkerrechtliche Rechtmäßigkeit der Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem. Es existiert kein einer doppelten Inanspruchnahme für den selben Sachverhalt entgegenstehender völkerrechtlicher Grundsatz. Dies zeigt gerade auch das Steuerrecht, wo, wenn nicht ein entsprechendes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung abgeschlossen wurde, eine doppelte Inanspruchnahme ebenfalls keine Ausnahme darstellt.¹¹¹

3. Das Chicagoer-Abkommen

Nicht die Europäische Union selbst aber all ihre 25 Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Chicagoer-Abkommens und dessen Regelungen stellen für diese bindendes Völkerrecht dar. Im Hinblick auf die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem sind aus dem Chicagoer-Abkommen das in dessen Art. 24 festgeschriebene Gebot, Treibstoffe frei von Zöllen und ähnlichen Abgaben zu belassen, das allgemeine Diskriminierungsverbot des Art. 11 sowie der die Zulässigkeit von Abgaben betreffende Art. 15 von Relevanz.

Im Rahmen der Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem wird den Luftverkehrsbetreibern nach Art. 12 Abs. 2a RL 2008/101/EG die Pflicht auferlegt, jährlich eine den Emissionen des Vorjahrs ent-

jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL> (besucht am 16. Januar 2012). Vgl. hierzu auch *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 184 f.; *Bartlik*, EuR 2011, 196 (210), schreibt sogar jeden Staat eine Verantwortlichkeit für den Klimawandel nach dem Verursacherprinzip zu, der durch die Bereitstellung von Flughäfen die Möglichkeit zur Landung von Luftfahrzeugen ermöglicht.

¹¹⁰ Vgl. dpa, „Streit um Emissionshandel im Flugverkehr: EU kommt China und USA entgegen“, co2-handel.de vom 11. November 2011, erhältlich im Internet: <http://www.co2-handel.de/article341_17344.html> (besucht am 16. Januar 2012).

¹¹¹ Vgl. Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kokkott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 156 ff., erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012).

sprechende Anzahl Zertifikate abzugeben. Diese Zertifikate werden zwar in der Mehrzahl kostenlos zugeteilt, ein gewisser Teil aber auch anfänglich versteigert. Es tritt neben die Abgabe- eine Geldleistungspflicht. Da nämlich keine bedarfsgerechte Zuteilung erfolgt, verbleibt den Luftverkehrsbetreibern letztlich keine Wahl, als Zertifikate zu erwerben, um die ihnen auferlegt Abgabepflicht zu erfüllen.¹¹² Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem begründet faktisch eine Geldleistungspflicht an den Staat.¹¹³ Diese stellt allerdings keine gegen Art. 15 des Chicagoer-Abkommens verstößende Abgabe dar.

Der Anwendungsbereich der Art. 15 Abs. 1 und 2 des Chicagoer-Abkommens ist bereits nicht eröffnet, da es sich bei der mit der Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem einhergehenden Abgabe nicht um Flughafengebühren im Sinne der Regelung handelt.¹¹⁴ Art. 15 Abs. 1 und 2 des Chicagoer-Abkommens enthalten Flughafengebühren betreffende spezifische Diskriminierungsverbote.¹¹⁵ Die Pflicht, Emissionszertifikate abzugeben beziehungsweise die hieraus kausal folgende Notwendigkeit solche zuzukaufen, wird zwar aus Anlass der Nutzung eines Flughafens erhoben aber nicht wegen derselben. Sie entsteht lediglich aufgrund des Ausstoßes von CO₂.

Von Bedeutung ist im Hinblick auf die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem insbesondere Art. 15 Abs. 2 S. 3 des Chicagoer-Abkommens. Gemäß diesem dürfen die Vertragsstaaten „[...] keine Gebühren, Taxen oder sonstigen Abgaben für ihr Staatsgebiet lediglich für das Recht der Durchreise, Einreise oder Ausreise eines Luftfahrzeugs [...]“ erheben.

Die Generalanwältin am EuGH leitet aus der Systematik des Art. 15 des Chicagoer-Abkommens ab, auch der Regelungsgehalt von dessen Absatz 3 gehe nicht über ein bloßes Diskriminierungsverbot hinsichtlich des Zugangs zu Luftverkehrsinfrastruktur hinaus.¹¹⁶

Aus einer an Wortlaut, Systematik und Willen der Vertragsparteien orientierten Auslegung¹¹⁷ des Art. 15 Abs. 3 Satz 2 des Chicagoer-Abkommens folgt, dass die Rege-

¹¹² Außer Betracht bleiben müssen in diesem Zusammenhang die im Marktverlauf getätigten Transaktionen, also der Handel mit Zertifikaten zwischen Privaten. Mangels staatlicher Beteiligung beziehungsweise Einnahmeerzielung ist dieser Handel in Hinblick auf die völkerrechtliche Zulässigkeit ohne Relevanz.

¹¹³ Von einer solchen faktischen Geldleistungspflicht gehen ebenfalls aus: *Erling*, ZLW 2009, 337 (352); *Pache*, Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels, 2, 22 und 32. Der EuGH, Rs. C-366/10, Rn. 142 ff., schließt lediglich aus, dass mit der RL 2008/101/EG eine obligatorische Abgabe auf Treibstoff einhergeht. Ob sich die finanziellen Belastungen der Luftverkehrsbetreiber allgemein als Abgabe einordnen lassen, lässt er offen.

¹¹⁴ Ausführlich hierzu *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 126 ff.

¹¹⁵ Vgl. auch *Brosthaus*, Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs, 123.

¹¹⁶ Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kokott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 211 f., erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?langua-ge=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&ctd=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012).

¹¹⁷ Die für völkerrechtliche Regelungen anzuwendenden Auslegungsvorschriften folgen aus Art. 31 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge vom 23. Mai 1969, BGBl. II 1985, 926 ff.

lung in Abgrenzung zu voraussetzungslos erhobenen Steuern Abgaben mit einem konkreten Gegenleistungsbezug erfasst und diese Gegenleistung nicht in der bloßen Gewährung des Rechts auf Nutzung des Luftraums liegen darf. Abgaben muss, um Art. 15 Abs. 3 Satz 2 des Chicagoer-Abkommens gerecht zu werden, ein Ausgleichscharakter für eine Vorteilszuwendung zukommen.¹¹⁸ Art. 15 Abs. 3 Satz 2 des Chicagoer-Abkommens steht so letztlich der Generierung von Einnahmequellen aus dem Recht der Luft- und Landeshoheit sowie Abgaben mit protektionistischem Charakter entgegen.¹¹⁹ Liegt der Abgabe ein darüber hinausgehender Zweck zugrunde, ist sie zulässig.

Bei den mit der Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem einhergehenden Versteigerungsentgelten handelt es sich um eine Abgabe im Sinne des Art. 15 Abs. 3 Satz 2 des Chicagoer-Abkommens. Die Abgabe wird für die Gewährung des mit dem Zertifikat erworbenen Rechts, die Atmosphäre als Speichermedium für eine Tonne CO₂ zu nutzen, erhoben. Die Nutzung der Atmosphäre wird so mit einer Geldleistungspflicht belegt.¹²⁰

Entscheidend ist, ob in dieser Gewährung des Rechts auf Nutzung der Atmosphäre eine zulässige Gegenleistung im Sinne des Art. 15 Abs. 3 Satz 2 des Chicagoer-Abkommens zu erblicken ist. Hierfür darf die Geldleistungspflicht nicht lediglich für die Gewährung des Rechts der Luft- und Landeshoheit erhoben werden.

Dies ist nicht der Fall. Es besteht eine synallagmatische Beziehung zwischen dem erworbenen Recht, an der knappen, öffentlichen Ressource Atmosphäre teilhaben zu dürfen, und der einem erfolgreichen Bieter auferlegten Geldleistungspflicht. Der Atmosphäre kommt im Völkerrecht der Status eines „common concern of mankind“ zu.¹²¹ Dies geht mit einer, wenn auch nicht konkretisierten, Pflicht aller Staaten einher, zu deren Schutz beitragende Maßnahmen zu ergreifen. Die Versteigerungsentgelte werden somit für die Nutzung eines auf internationaler Ebene als schützenswert anerkannten Umweltguts erhoben. Hierin liegt eine Vorteilsgewährung, die im Hinblick auf die erhobene Abgabe einen Ausgleichscharakter begründet.¹²² Die Abgabe knüpft mithin nicht lediglich an das Recht der Ein-, Aus- oder Durchreise an und es handelt sich um eine zulässige Abgabe im Sinne des Art. 15 Abs. 3 Satz 2 des Chicagoer-Abkommens.¹²³

In der Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem liegt weiterhin kein Verstoß gegen Art. 24 des Chicagoer-Abkommens. Gemäß die-

¹¹⁸ Ausführlich hierzu *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 129 ff. Vgl. auch *Bielitz*, Rechtsfragen einer Kerosinbesteuerung, 68 f.; *Brosthaus*, Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs, 113; *Loibl/Reiterer*, NYIL 1999, 115 (120 ff.); *Pache*, Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels, 22.

¹¹⁹ So *Brosthaus* Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs, 124 f.; *Mendes de Leon/Mirmina*, Journal of Air Law & Commerce 1997, 791 (798).

¹²⁰ Vgl. *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 143 ff. und 156 ff.

¹²¹ Vgl. hierzu die ausführliche Darstellung bei *Wustlich*, Die Atmosphäre als globales Umweltgut, 201 ff. m.w.N.

¹²² Vgl. *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 164 f.

¹²³ A.A. *Bartlik*, EuR 2011, 196 (213); *Maysokolua/Stepler*, ZLW 2011, 28 (39 f.).

sem dürfen Luftfahrzeuge und Treibstoffe, die sich bei Ankunft auf dem Hoheitsgebiet eines Staates an Bord desselben befinden, nicht mit Zöllen oder ähnlichen Abgaben belegt werden.

Die mit der Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem einhergehenden Versteigerungsentgelte knüpfen an den Ausstoß von CO₂ und somit nur mittelbar an den an Bord befindlichen Treibstoff an. Art. 24 des Chicagoer-Abkommens ist einer so weiten Auslegung, dass auch solche mittelbaren Abgaben von der Norm erfasst werden, nicht zugänglich. Nach seinem Wortlaut steht Art. 24 des Chicagoer-Abkommens ausschließlich „Zöllen“ und „ähnlichen staatlichen Abgaben“ entgegen. Zwar ist der Begriff der „ähnlichen staatlichen Abgabe“ weit zu verstehen und grundsätzlich jede Art von Zahlungsverpflichtung unter diesen zu fassen¹²⁴, es muss der Abgabe aber zumindest eine Zollähnlichkeit zukommen und diese direkt an den Treibstoff anknüpfen. Beide Voraussetzungen sind hier nicht erfüllt. Unter einem Zoll ist jede Abgabe zu verstehen, die an die Verbringung einer Ware über eine Grenze anknüpft.¹²⁵ Die Versteigerungsentgelte entstehen aber unabhängig von einem Grenzübertritt und knüpfen nicht an die Ware Treibstoff an, sondern deren Verbrauch. Eine solche Verbrauchsabgabe ist von Art. 24 des Chicagoer-Abkommens nicht erfasst und stellt folglich keinen Verstoß gegen das in diesem enthaltene Verbot dar.¹²⁶

Zuletzt sind nach dem Diskriminierungsverbot des Art. 11 des Chicagoer-Abkommens alle Vorschriften über den Ein- und Ausflug sowie den Betrieb eines Luftfahrzeugs im Luftraum eines Staates auf alle dort verkehrenden Luftfahrzeuge gleichermaßen anzuwenden. Diese Vorgabe wird im Rahmen der Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem gewahrt. Nach der RL 2008/101/EG werden alle Luftfahrzeuge unabhängig von ihrem Herkunftsstaat gleichermaßen einbezogen. Eine mit einem Verstoß gegen Art. 11 des Chicagoer-Abkommens einhergehende Ungleichbehandlung aufgrund der Nationalität erfolgt nicht.¹²⁷

¹²⁴ So *Brosthaus*, Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs, 112.

¹²⁵ *Puth/Stranz*, in: *Hilf/Oeter* (Hrsg.), WTO-Recht, § 11, Rn. 4.

¹²⁶ Vgl. zum Ganzen: *Herz*, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 166 f. I.E. ebenso: *Hardeman*, *Air & Space L.* 2007, 3 (13); *Krahl*, *EurUP* 2008, 80 (82); *Pache*, Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels, 25 ff.; *Petersen*, *RECIEL* 2008, 196 (200); *Schwarze*, *Europ. Env. L. Rev.* 2007, 10 (14); a.A. *Erling*, *ZLW* 2009, 337 (353); *Reagan*, *B.C. Env. L. Rev.* 2008, 349 (374).

¹²⁷ So auch Schlussanträge der Generalanwältin *Juliane Kockott* in der Rechtssache C-366/10 vom 06. Oktober 2011, Rn. 167, erhältlich im Internet: <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?langua=de&jur=C,T,F&num=C-366/10&td=ALL>> (besucht am 16. Januar 2012); a.A. *Maysokolua/Steppeler*, *ZLW* 2011, 28 (34 ff.), die in Art. 11 2. Halbsatz CA das Territorialitätsprinzip festgeschrieben sehen und einen Verstoß gegen selbiges bejahen.

4. Das WTO-Recht

Zuletzt verstößt die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem nicht gegen Vorgaben der Welthandelsordnung.¹²⁸

Bei den im internationalen Luftverkehr erbrachten Leistungen, der Verbringung einer Person oder Ware von einem Ort zum anderen, handelt es sich um eine Dienstleistung im Sinne des GATS¹²⁹. Zur Definition einer solchen Dienstleistung wird zum einen auf eine negative Abgrenzung anhand von Eigenschaften, wonach Leistungen nicht-physischer Natur unter den Begriff subsumiert werden sollen, und zum anderen auf eine Definition mittels Enumeration zurückgegriffen.¹³⁰ Nach beiden Ansätzen handelt es sich bei der Verbringung von Personen oder Waren mit einem Luftfahrzeug an einen anderen Ort um eine Dienstleistung. Diese Leistungen sind nicht physischer Natur und sie sind in der zur Definition mittels Enumeration herangezogenen, vom Sekretariat zum GATT aufgestellten „Services Sectoral Classification List“¹³¹ in Sektor 11.C. genannt.

Grundsätzlich ist vom GATS gemäß seines Art. I Abs. 3 lit. b) jede Art von Dienstleistung in jedem Sektor erfasst. Von diesem universellen Anwendungsbereich sind allerdings zwei Ausnahmen vorgesehen: öffentliche Dienstleistungen und teilweise im Sektor Luftverkehr erbrachte Dienstleistungen. Gemäß der Anlage zu Luftverkehrsdienstleistungen zum GATS, die gemäß dessen Art. XXXV integraler Bestandteil desselben ist, findet dieses im Luftverkehr nämlich nur auf begleitende Dienste wie die Wartung von Luftfahrzeugen und den Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen Anwendung. Verkehrsrechte und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Ausübung von Verkehrsrechten sind hingegen gemäß Abs. 3 der Anlage zu Luftverkehrsdienstleistungen zum GATS von dessen Anwendungsbereich ausgenommen. Gemäß Abs. 6 d) der Anlage zu Luftverkehrsdienstleistungen zum GATS umfasst diese Ausnahme unter anderem das Recht zur Beförderung von Passagieren oder Fracht gegen Entgelt.

Da demnach die eigentliche Luftverkehrstätigkeit, an welche die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem anknüpft, nicht vom Anwendungsbereich des GATS erfasst ist, kommt ein Verstoß gegen selbiges hier von vornherein nicht in Betracht.¹³²

¹²⁸ Die Darstellung soll im Folgenden auf das GATS beschränkt bleiben. Vgl. für eine umfassende Auseinandersetzung auch mit dem GATT: Herz, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 186 ff.

¹²⁹ General Agreement on Trade in Services vom 15. April 1994, BGBl. II 1994, 1473 ff. (englisch) und 1643 ff. (deutsch).

¹³⁰ Vgl. für eine umfassende Darstellung der Definition des Begriffs Dienstleistung im Sinne des GATS: Herz, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 214 f.

¹³¹ SSC-Liste vom 10. Juli 1991, WTO-Doc. MTN.GNS/W/120, erhältlich im Internet: <www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/mtn_gns_w_120_e.doc> (besucht am 16. Januar 2012). Vgl. zu deren Anwendbarkeit im Hinblick auf die Definition einer Dienstleistung im Sinne des GATS: Herz, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, 214 f.

¹³² Es hat auch kein Mitgliedstaat der EU von der in Abs. 1 der Anlage zu Luftverkehrsdienstleistungen zum GATS vorgesehenen Möglichkeit bezüglich desselben spezifische Verpflichtungen einzugehen Gebrauch gemacht.

E. Fazit

Mit der am 1. Januar 2012 erfolgten Einbeziehung des innereuropäischen und des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem verstoßen weder die Europäische Union noch ihre Mitgliedstaaten im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie gegen geltendes Völkerrecht.

Dass der Maßnahme von einer Reihe Staaten erhebliche Widerstände entgegengebracht werden, ist Ausdruck der allgemein auf internationaler Ebene herrschenden Uneinigkeit im Hinblick auf die konkret zur Verhinderung des Klimawandels zu ergreifenden Maßnahmen und hiermit im Zusammenhang stehend die jeweiligen nationalen Verantwortlichkeiten, wie sie auch im Kontext der allgemeinen Klimaverhandlungen auf den letzten Konferenzen von Kopenhagen, Cancun und Durban in zunehmendem Maße zum Vorschein kam. Diese Grundtendenz zeigte sich auch bei den sektorspezifischen Verhandlungen im Rahmen der ICAO, an deren Ende ebenfalls keine konkreten und substantiellen Klimaschutzziele oder -maßnahmen standen.

Insgesamt lässt sich wohl der Schluss ziehen, dass momentan im Großen wie im Kleinen die Zeit für die Vereinbarung konkreter weltweiter Maßnahmen zum Klimaschutz noch nicht reif ist. Folglich verbleibt interessierten Staaten als einzige Option das unilaterale Handeln. Diesen Weg ist die Europäische Union nunmehr im Sektor Luftverkehr gegangen.

Solches unilaterales Handeln muss jedoch nicht zwangsläufig im Widerspruch zum Ziel umfassenderer internationaler Vereinbarungen stehen. Es ist vielmehr als erster Schritt anzusehen, der durchaus geeignet sein kann, internationale Organisationen wie die ICAO zu eigenen Maßnahmen anzuhalten, um nicht langfristig an Einfluss zu verlieren. In diesem Kontext ist es wohl zu sehen, dass, nachdem die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten deutlich gemacht hatten, nicht von der Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem abrücken zu wollen, die ICAO im Jahr 2010 in der Resolution A37-19 erstmalig ein Maßnahmenprogramm bezüglich der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs auf den Weg brachte.

Die Europäische Union verschließt sich zudem durch die unilaterale Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem nicht einem künftigen kooperativen Vorgehen auf internationaler Ebene. Das beschlossene unilaterale Ergreifen von Maßnahmen zur Reduzierung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs soll einem solchen nicht im Wege stehen, schließlich haben sich die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten im Rahmen der ICAO jahrelang um den Abschluss internationaler Vereinbarungen bemüht, sondern ein solches auf den Weg bringen. Dies kann auch dadurch geschehen, dass andere Staaten, nur um einer Einbeziehung ihrer Luftverkehrsbetreiber in das Europäische Emissionshandelssystem entgegenzuwirken, nun selbst entsprechende Maßnahmen ergreifen.¹³³

¹³³ Art. 25a RL 2008/101/EG sieht für diesen Fall die Möglichkeit von Ausnahmeregelungen vor.

SCHRIFTTUM

- Abeyratne*, Ruwantissa, The Authority of the European Union to Unilaterally Impose an Emissions Trading Scheme, *Air and Space Lawyer* 2008, 5-8.
- Outcome of the 37th Session of the ICAO Assembly, *Air & Space Law* 2011, 7-22.
- Bartlik*, Martin, Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem, *Europarecht* 2011, 196-225.
- Bielitz*, Joachim, Rechtsfragen einer Kerosinbesteuerung: Zur Zulässigkeit und möglichen Ausgestaltung einer Kerosinbesteuerung auf innerstaatlichen und innergemeinschaftlichen Flügen, Hamburg 2005.
- Bows*, Alice/*Anderson*, Kevin/*Upham*, Paul: Aviation and Climate Change: Lessons for European Policy, New York/London 2009.
- Brosthaus*, Josef, Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs, Forschungsbericht im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin 2001.
- Cames*, Martin/*Deuber*, Odette, Emissionshandel im internationalen zivilen Luftverkehr, Berlin 2004.
- Crayston*, John, Civil Aviation and the Environment, *Industry and Environment* No. 1-2 (1993), 51-53.
- Dahm*, Georg/*Delbrück*, Jost/*Wolftrum*, Rüdiger, Völkerrecht, Band I/1, Die Grundlagen, Die Völkerrechtssubjekte, 2. Auflage, Berlin 1989.
- Erling*, Uwe M., Der EU-Emissionshandel im Luftverkehr, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2009, 337-355.
- Graichen*, Jakob/*Gugele*, Bernd, Greenhouse Gas Emissions from Aviation, ETC/ACC Technical Paper 2006/3, Dezember 2006, erhältlich im Internet: <http://acm.eionet.europa.eu/docs/ETCACC_TechPaper_2006_3_ghg_emissions_aviation.pdf> (besucht am 16. Januar 2012).
- Hardeman*, Andreas, A Common Approach to Aviation Emissions Trading, *Air & Space Law* 2007, 3-18.
- Herz*, Steffen, Die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem – Eine Analyse der Maßnahme im völkerrechtlichen Kontext, Halle (Saale) 2011.
- Hilf*, Meinhard/*Oeter*, Stefan (Hrsg.): WTO-Recht, 2. Auflage, Baden-Baden 2010.
- König*, Doris, CO₂-Emissionen aus dem Schiffsverkehr – Internationale Lösungen oder unilaterales Handeln?, *Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland* 2009, 181-191.
- Krahl*, Andreas, Maßnahmen zur Eindämmung der Klimawirkungen des Luftverkehrs – eine Standpunktbestimmung anhand des geplanten Emissionshandelssystems der EU, in: *Europäisches Umwelt und Planungsrecht* 2008, 80-83.
- Loibl*, Gerhard/*Reiterer*, Markus, Internationale Rahmenbedingungen für eine Abgabe auf Flugtreibstoff, Schriftenreihe des BMUJF, Bd. 33, Wien 1998.
- Maysokolua*, René/*Steppler*, Ulrich, Das Verfahren der ATA *et. al.* gegen die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2011, 28-46.
- Mendes de Leon*, Pablo/*Mirmina*, Steven A., Protecting the Environment by use of fiscal measures: legality and propriety, *Journal of Air Law & Commerce* 1997, 791-821.
- Miller*, Heather L., Civil Air Craft Emissions and International Treaty Law, *Journal of Air Law & Commerce* 1998, 697-730.

- Oberthür*, Sebastian, Interactions of the Climate Change Regime with ICAO, IMO, and the EU-Burden-Sharing-Agreement, erhältlich im Internet: <<http://ecologic.eu/download/projekte/850-899/890/in-depth/unfcc.pdf>> (besucht am 16. Januar 2012).
- Pache*, Eckhard, Zur Vereinbarkeit der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs in das System des EU-Emissionszertifikatehandels durch die beabsichtigten Änderungen der EU-Emissionszertifikatehandelsrichtlinie mit internationalen Vorgaben, Rechtsgutachten im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Würzburg 2008, erhältlich im Internet: <http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/flugverkehr_emissionshandel.pdf> (besucht am 16. Januar 2012).
- Pegatzky*, Claus/*Nixdorf*, Benjamin, Aktuelle Entwicklungen beim Emissionshandel für die Luftfahrt, Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht 2009, 1395-1399.
- Petersen*, Malte, The Legality of the EU's Stand-Alone Approach to the Climate Impact of Aviation: The Express Role Given to the ICAO by the Kyoto Protocol, Review of European Community & International Environmental Law 2008, S. 196-204.
- Reagan*, Daniel B., Putting International Aviation into the European Union Emissions Trading Scheme: Can Europe Do It Flying Solo?, Boston College Environmental Affairs Law Review 2008, 349-384.
- Schlüter*, Jochen, Emissionsrechtehandel ante portas, Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht 2003, 1213-1216.
- Schwarze*, Gisbert, Including Aviation into the European Union's Emissions Trading Scheme, European Environmental Law Review 2007, 10-22.
- Stein*, Torsten/*von Buttlar*, Christian, Völkerrecht, 12. Auflage, Köln 2009.
- Tsai*, Allen Pei-Jan/*Petsonk*, Annie, Tracking the skies: an airline-based system for limiting greenhouse gas emissions from international civil aviation, The Environmental Lawyer 2000, 763-807.
- Wustlich*, Guido, Die Atmosphäre als globales Umweltgut: Rechtsfragen ihrer Bewirtschaftung im Wechselspiel von Völker-, Gemeinschafts- und nationalem Recht, Berlin 2003.
- Yamin*, Farhanal/*Depledge*, Joanna, The International Climate Change Regime: A Guide to Rules, Institutions and Procedures, Cambridge 2004.
- Young*, Nancy/*Mann*, Michael, Market-Based Measures: Overview of CAEP/5 Analysis of Market-Based Measures, ICAO Environmental Report 2007, 145-148, erhältlich im Internet: <<http://www.slv.dk/Dokumenter/dsweb/GetRendition/Document-8924/html>> (besucht am 16. Januar 2012).

Beiträge zum Transnationalen Wirtschaftsrecht

(bis Heft 13 erschienen unter dem Titel: Arbeitspapiere aus dem
Institut für Wirtschaftsrecht – ISSN 1619-5388)

ISSN 1612-1368 (print)

ISSN 1868-1778 (elektr.)

Bislang erschienene Hefte

- Heft 1 Wiebe-Katrin Boie, Der Handel mit Emissionsrechten in der EG/EU – Neue Rechtssetzungsinitiative der EG-Kommission, März 2002, ISBN 3-86010-639-2
- Heft 2 Susanne Rudisch, Die institutionelle Struktur der Welthandelsorganisation (WTO): Reformüberlegungen, April 2002, ISBN 3-86010-646-5
- Heft 3 Jost Delbrück, Das Staatsbild im Zeitalter wirtschaftsrechtlicher Globalisierung, Juli 2002, ISBN 3-86010-654-6
- Heft 4 Christian Tietje, Die historische Entwicklung der rechtlichen Disziplinierung technischer Handelshemmnisse im GATT 1947 und in der WTO-Rechtsordnung, August 2002, ISBN 3-86010-655-4
- Heft 5 Ludwig Gramlich, Das französische Asbestverbot vor der WTO, August 2002, ISBN 3-86010-653-8
- Heft 6 Sebastian Wolf, Regulative Maßnahmen zum Schutz vor gentechnisch veränderten Organismen und Welthandelsrecht, September 2002, ISBN 3-86010-658-9
- Heft 7 Bernhard Kluttig/Karsten Nowrot, Der „Bipartisan Trade Promotion Authority Act of 2002“ – Implikationen für die Doha-Runde der WTO, September 2002, ISBN 3-86010-659-7
- Heft 8 Karsten Nowrot, Verfassungsrechtlicher Eigentumsschutz von Internet-Domains, Oktober 2002, ISBN 3-86010-664-3
- Heft 9 Martin Winkler, Der Treibhausgas-Emissionsrechtehandel im Umweltvölkerrecht, November 2002, ISBN 3-86010-665-1
- Heft 10 Christian Tietje, Grundstrukturen und aktuelle Entwicklungen des Rechts der Beilegung internationaler Investitionsstreitigkeiten, Januar 2003, ISBN 3-86010-671-6
- Heft 11 Gerhard Kraft/Manfred Jäger/Anja Dreiling, Abwehrmaßnahmen gegen feindliche Übernahmen im Spiegel rechtspolitischer Diskussion und ökonomischer Sinnhaftigkeit, Februar 2003, ISBN 3-86010-647-0
- Heft 12 Bernhard Kluttig, Welthandelsrecht und Umweltschutz – Kohärenz statt Konkurrenz, März 2003, ISBN 3-86010-680-5
- Heft 13 Gerhard Kraft, Das Corporate Governance-Leitbild des deutschen Unternehmenssteuerrechts: Bestandsaufnahme – Kritik – Reformbedarf, April 2003, ISBN 3-86010-682-1

- Heft 14 Karsten Nowrot/Yvonne Wardin, Liberalisierung der Wasserversorgung in der WTO-Rechtsordnung – Die Verwirklichung des Menschenrechts auf Wasser als Aufgabe einer transnationalen Verantwortungsgemeinschaft, Juni 2003, ISBN 3-86010-686-4
- Heft 15 Alexander Böhmer/Guido Glania, The Doha Development Round: Reintegrating Business Interests into the Agenda – WTO Negotiations from a German Industry Perspective, Juni 2003, ISBN 3-86010-687-2
- Heft 16 Dieter Schneider, „Freimütige, lustige und ernsthafte, jedoch vernunft- und gesetzmäßige Gedanken“ (Thomasius) über die Entwicklung der Lehre vom gerechten Preis und fair value, Juli 2003, ISBN 3-86010-696-1
- Heft 17 Andy Ruzik, Die Anwendung von Europarecht durch Schiedsgerichte, August 2003, ISBN 3-86010-697-X
- Heft 18 Michael Slonina, Gesundheitsschutz contra geistiges Eigentum? Aktuelle Probleme des TRIPS-Übereinkommens, August 2003, ISBN 3-86010-698-8
- Heft 19 Lorenz Schomerus, Die Uruguay-Runde: Erfahrungen eines Chef-Unterhändlers, September 2003, ISBN 3-86010-704-6
- Heft 20 Michael Slonina, Durchbruch im Spannungsverhältnis TRIPS and Health: Die WTO-Entscheidung zu Exporten unter Zwangslizenzen, September 2003, ISBN 3-86010-705-4
- Heft 21 Karsten Nowrot, Die UN-Norms on the Responsibility of Transnational Corporations and Other Business Enterprises with Regard to Human Rights – Gelungener Beitrag zur transnationalen Rechtsverwirklichung oder das Ende des Global Compact?, September 2003, ISBN 3-86010-706-2
- Heft 22 Gerhard Kraft/Ronald Krengel, Economic Analysis of Tax Law – Current and Past Research Investigated from a German Tax Perspective, Oktober 2003, ISBN 3-86010-715-1
- Heft 23 Ingeborg Fogt Bergby, Grundlagen und aktuelle Entwicklungen im Streitbeilegungsrecht nach dem Energiechartavertrag aus norwegischer Perspektive, November 2003, ISBN 3-86010-719-4
- Heft 24 Lilian Habermann/Holger Pietzsch, Individualrechtsschutz im EG-Antidumpingrecht: Grundlagen und aktuelle Entwicklungen, Februar 2004, ISBN 3-86010-722-4
- Heft 25 Matthias Hornberg, Corporate Governance: The Combined Code 1998 as a Standard for Directors' Duties, März 2004, ISBN 3-86010-724-0
- Heft 26 Christian Tietje, Current Developments under the WTO Agreement on Subsidies and Countervailing Measures as an Example for the Functional Unity of Domestic and International Trade Law, März 2004, ISBN 3-86010-726-7
- Heft 27 Henning Jessen, Zollpräferenzen für Entwicklungsländer: WTO-rechtliche Anforderungen an Selektivität und Konditionalität – Die GSP-Entscheidung des WTO Panel und Appellate Body, Mai 2004, ISBN 3-86010-730-5

- Heft 28 Tillmann Rudolf Braun, Investment Protection under WTO Law – New Developments in the Aftermath of Cancún, Mai 2004, ISBN 3-86010-731-3
- Heft 29 Juliane Thieme, Latente Steuern – Der Einfluss internationaler Bilanzierungsvorschriften auf die Rechnungslegung in Deutschland, Juni 2004, ISBN 3-86010-733-X
- Heft 30 Bernhard Kluttig, Die Klagebefugnis Privater gegen EU-Rechtsakte in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes: Und die Hoffnung stirbt zuletzt..., September 2004, ISBN 3-86010-746-1
- Heft 31 Ulrich Immenga, Internationales Wettbewerbsrecht: Unilateralismus, Bilateralismus, Multilateralismus, Oktober 2004, ISBN 3-86010-748-8
- Heft 32 Horst G. Krenzler, Die Uruguay Runde aus Sicht der Europäischen Union, Oktober 2004, ISBN 3-86010-749-6
- Heft 33 Karsten Nowrot, Global Governance and International Law, November 2004, ISBN 3-86010-750-X
- Heft 34 Ulrich Beyer/Carsten Oehme/Friederike Karmrodt, Der Einfluss der Europäischen Grundrechtecharta auf die Verfahrensgarantien im Unionsrecht, November 2004, ISBN 3-86010-755-0
- Heft 35 Frank Rieger/Johannes Jester/ Michael Sturm, Das Europäische Kartellverfahren: Rechte und Stellung der Beteiligten nach Inkrafttreten der VO 1/03, Dezember 2004, ISBN 3-86010-764-X
- Heft 36 Kay Wissenbach, Systemwechsel im europäischen Kartellrecht: Dezentralisierte Rechtsanwendung in transnationalen Wettbewerbsbeziehungen durch die VO 1/03, Februar 2005, ISBN 3-86010-766-6
- Heft 37 Christian Tietje, Die Argentinien-Krise aus rechtlicher Sicht: Staatsanleihen und Staateninsolvenz, Februar 2005, ISBN 3-86010-770-4
- Heft 38 Matthias Bickel, Die Argentinien-Krise aus ökonomischer Sicht: Herausforderungen an Finanzsystem und Kapitalmarkt, März 2005, ISBN 3-86010-772-0
- Heft 39 Nicole Steinat, Comply or Explain – Die Akzeptanz von Corporate Governance Kodizes in Deutschland und Großbritannien, April 2005, ISBN 3-86010-774-7
- Heft 40 Karoline Robra, Welthandelsrechtliche Aspekte der internationalen Besteuerung aus europäischer Perspektive, Mai 2005, ISBN 3-86010-782-8
- Heft 41 Jan Bron, Grenzüberschreitende Verschmelzung von Kapitalgesellschaften in der EG, Juli 2005, ISBN 3-86010-791-7
- Heft 42 Christian Tietje/Sebastian Wolf, REACH Registration of Imported Substances – Compatibility with WTO Rules, July 2005, ISBN 3-86010-793-3
- Heft 43 Claudia Decker, The Tension between Political and Legal Interests in Trade Disputes: The Case of the TEP Steering Group, August 2005, ISBN 3-86010-796-8

- Heft 44 Christian Tietje (Hrsg.), Der Beitritt Russlands zur Welthandelsorganisation (WTO), August 2005, ISBN 3-86010-798-4
- Heft 45 Wang Heng, Analyzing the New Amendments of China's Foreign Trade Act and its Consequent Ramifications: Changes and Challenges, September 2005, ISBN 3-86010-802-6
- Heft 46 James Bacchus, Chains Across the Rhine, October 2005, ISBN 3-86010-803-4
- Heft 47 Karsten Nowrot, The New Governance Structure of the Global Compact – Transforming a “Learning Network” into a Federalized and Parliamentarized Transnational Regulatory Regime, November 2005, ISBN 3-86010-806-9
- Heft 48 Christian Tietje, Probleme der Liberalisierung des internationalen Dienstleistungshandels – Stärken und Schwächen des GATS, November 2005, ISBN 3-86010-808-5
- Heft 49 Katja Moritz/Marco Gesse, Die Auswirkungen des Sarbanes-Oxley Acts auf deutsche Unternehmen, Dezember 2005, ISBN 3-86010-813-1
- Heft 50 Christian Tietje/Alan Brouder/Karsten Nowrot (eds.), Philip C. Jessup's *Transnational Law* Revisited – On the Occasion of the 50th Anniversary of its Publication, February 2006, ISBN 3-86010-825-5
- Heft 51 Susanne Probst, Transnationale Regulierung der Rechnungslegung – International Accounting Standards Committee Foundation und Deutsches Rechnungslegungs Standards Committee, Februar 2006, ISBN 3-86010-826-3
- Heft 52 Kerstin Rummel, Verfahrensrechte im europäischen Arzneimittelzulassungsrecht, März 2006, ISBN 3-86010-828-X
- Heft 53 Marko Wohlfahrt, Gläubigerschutz bei EU-Auslandsgesellschaften, März 2006, ISBN (10) 3-86010-831-X, ISBN (13) 978-3-86010-831-4
- Heft 54 Nikolai Fichtner, The Rise and Fall of the Country of Origin Principle in the EU's Services Directive – Uncovering the Principle's Premises and Potential Implications –, April 2006, ISBN (10) 3-86010-834-4, ISBN (13) 978-3-86010-834-5
- Heft 55 Anne Reinhardt-Salcinovic, Informelle Strategien zur Korruptionsbekämpfung – Der Einfluss von Nichtregierungsorganisationen am Beispiel von Transparency International –, Mai 2006, ISBN (10) 3-86010-840-9, ISBN (13) 978-3-86010-840-6
- Heft 56 Marius Rochow, Die Maßnahmen von OECD und Europarat zur Bekämpfung der Bestechung, Mai 2006, ISBN (10) 3-86010-842-5, ISBN (13) 978-3-86010-842-0
- Heft 57 Christian J. Tams, An Appealing Option? The Debate about an ICSID Appellate Structure, Juni 2006, ISBN (10) 3-86010-843-3, ISBN (13) 978-3-86010-843-7
- Heft 58 Sandy Hamelmann, Internationale Jurisdiktionskonflikte und Vernetzungen transnationaler Rechtsregime – Die Entscheidungen des Panels und des Appellate Body der WTO in Sachen “Mexico – Tax Measures on Soft Drinks and Other Beverages” –, Juli 2006, ISBN (10) 3-86010-850-6, ISBN (13) 978-3-86010-850-5
- Heft 59 Torje Sunde, Möglichkeiten und Grenzen innerstaatlicher Regulierung nach Art. VI GATS, Juli 2006, ISBN (10) 3-86010-849-2, ISBN (13) 978-3-86010-849-9

- Heft 60 Kay Wissenbach, Schadenersatzklagen gegen Kartellmitglieder – Offene Fragen nach der 7. Novellierung des GWB, August 2006, ISBN (10) 3-86010-852-2, ISBN (13) 978-3-86010-852-9
- Heft 61 Sebastian Wolf, Welthandelsrechtliche Rahmenbedingungen für die Liberalisierung ausländischer Direktinvestitionen – Multilaterale Investitionsverhandlungen oder Rückbesinnung auf bestehende Investitionsregelungen im Rahmen der WTO?, September 2006, ISBN (10) 3-86010-860-3, ISBN (13) 978-3-86010-860-4
- Heft 62 Daniel Kirmse, Cross-Border Delisting – Der Börsenrückzug deutscher Aktiengesellschaften mit Zweitnotierungen an ausländischen Handelsplätzen, Oktober 2006, ISBN (10) 3-86010-861-1, ISBN (13) 978-3-86010-861-1
- Heft 63 Karoline Kampermann, Aktuelle Entwicklungen im internationalen Investitionsschutzrecht mit Blick auf die staatliche Steuersouveränität, Dezember 2006, ISBN (10) 3-86010-879-4, ISBN (13) 978-3-86010-879-6
- Heft 64 Maria Pätz, Die Auswirkungen der Zinsrichtlinie innerhalb der EU und im Verhältnis zur Schweiz, April 2007, ISBN 978-3-86010-904-5
- Heft 65 Norman Hölzel, Kartellrechtlicher Individualrechtsschutz im Umbruch – Neue Impulse durch Grünbuch und *Zementkartell*, Mai 2007, ISBN 978-3-86010-903-8
- Heft 66 Karsten Nowrot, Netzwerke im Transnationalen Wirtschaftsrecht und Rechtsdogmatik, Mai 2007, ISBN 978-3-86010-908-3
- Heft 67 Marzena Przewlocka, Die rechtliche Regelung von Directors' Dealings in Deutschland und Polen – unter Berücksichtigung der Neuerungen durch das Transparenzrichtlinie-Umsetzungsgesetz –, Juni 2007, ISBN 978-3-86010-909-0
- Heft 68 Steffen Fritzsche, Open Skies EU-USA – an extraordinary achievement!? August 2007, ISBN 978-3-86010-933-5
- Heft 69 Günter Hirsch, Internationalisierung und Europäisierung des Privatrechts, September 2007, ISBN 978-3-86010-922-9
- Heft 70 Karsten Nowrot, The Relationship between National Legal Regulations and CSR Instruments: Complementary or Exclusionary Approaches to Good Corporate Citizenship? Oktober 2007, ISBN 978-3-86010-945-8
- Heft 71 Martin Brenncke, Is “fair use” an option for U.K. copyright legislation? November 2007, ISBN 978-3-86010-963-2
- Heft 72 Rainer Bierwagen, Das Grünbuch der Europäischen Kommission zu den handelspolitischen Schutzinstrumenten der EG – ein Meilenstein in der Reformdebatte? November 2007, ISBN 978-3-86010-966-3
- Heft 73 Murad L. Wisniewski, Employee involvement in multinational corporations – A European perspective, Februar 2008, ISBN 978-3-86010-996-0
- Heft 74 Christian Tietje/Karsten Nowrot/Clemens Wackernagel, Once and Forever? The Legal Effects of a Denunciation of ICSID, March 2008, ISBN 978-3-86829-011-0

- Heft 75 Christian Tietje/Bernhard Kluttig, Beschränkungen ausländischer Unternehmensbeteiligungen und –übernahmen – Zur Rechtslage in den USA, Großbritannien, Frankreich und Italien, Mai 2008, ISBN 978-3-86829-035-6
- Heft 76 Daniel Scharf, Die Kapitalverkehrsfreiheit gegenüber Drittstaaten, Juni 2008, ISBN 978-3-86829-048-6
- Heft 77 Martina Franke, Chinas Währungspolitik in der Kritik des US-amerikanischen und des internationalen Wirtschaftsrechts, August 2008, ISBN 978-3-86829-069-1
- Heft 78 Christian Tietje, The Applicability of the Energy Charter Treaty in ICSID Arbitration of EU Nationals vs. EU Member States, September 2008, ISBN 978-3-86829-071-4
- Heft 79 Martin Brenncke, The EU Roaming Regulation and its non-compliance with Article 95 EC, October 2008, ISBN 978-3-86829-078-3
- Heft 80 Katharina Winzer, Der Umzug einer GmbH in Europa – Betrachtungen im Lichte der Rechtsprechung des EuGH sowie der aktuellen Gesetzgebung, November 2008, ISBN 978-3-86829-083-7
- Heft 81 Jürgen Bering, Die rechtliche Behandlung von ‚Briefkastenfirmen‘ nach Art. 17 ECT und im allgemeinen internationalen Investitionsschutzrecht, Dezember 2008, ISBN 978-3-86829-101-8
- Heft 82 Clemens Wackernagel, Das Verhältnis von treaty und contract claims in der internationalen Investitionsschiedsgerichtsbarkeit, Januar 2009, ISBN 978-3-86829-103-2
- Heft 83 Christian Tietje, Die Außenwirtschaftsverfassung der EU nach dem Vertrag von Lissabon, Januar 2009, ISBN 978-3-86829-105-6
- Heft 84 Martina Franke, Historische und aktuelle Lösungsansätze zur Rohstoffversorgungssicherheit, Februar 2009, ISBN 978-3-86829-127-8
- Heft 85 Hans Tietmeyer, Währungs- und Finanzmarktstabilität als Aufgabe – Rückblick und Perspektiven, März 2009, ISBN 978-3-86829-119-3
- Heft 86 Wolfgang Ramsteck, Die Germany Trade and Invest GmbH und die Reformen der Außenwirtschaftsförderung des Bundes: Eine Kopie des britischen Ansatzes?, März 2009, ISBN 978-3-86829-129-2
- Heft 87 Sven Leif Erik Johannsen, Der Investitionsbegriff nach Art. 25 Abs. 1 der ICSID-Konvention, April 2009, ISBN 978-3-86829-131-5
- Heft 88 Koresuke Yamauchi, Das globale Internationale Privatrecht im 21. Jahrhundert – Wendung des klassischen Paradigmas des IPRs zur Globalisierung, Mai 2009, ISBN 978-3-86829-148-3
- Heft 89 Dana Ruddigkeit, Border Tax Adjustment an der Schnittstelle von Welthandelsrecht und Klimaschutz vor dem Hintergrund des Europäischen Emissionszertifikatehandels, Juli 2009, ISBN 978-3-86829-151-3

- Heft 90 Sven Leif Erik Johannsen, Die Kompetenz der Europäischen Union für ausländische Direktinvestitionen nach dem Vertrag von Lissabon, August 2009, ISBN 978-3-86829-155-1
- Heft 91 André Duczek, Rom II-VO und Umweltschädigung – Ein Überblick, September 2009, ISBN 978-3-86829-175-9
- Heft 92 Carsten Quilitzsch, Projektfinanzierung als Mittel zur Umsetzung inter-nationaler Rohstoffvorhaben, Oktober 2009, ISBN 978-3-86829-183-4
- Heft 93 Christian Tietje, Internationales Investitionsschutzrecht im Spannungsverhältnis von staatlicher Regelungsfreiheit und Schutz wirtschaftlicher Individualinteressen, Februar 2010, ISBN 978-3-86829-218-3
- Heft 94 Carsten Quilitzsch, Grenzüberschreitende Verlustverrechnung bei gewerblichen Betriebsstätten und Tochterkapitalgesellschaften in der Europäischen Union – Eine ökonomische Analyse, März 2010, ISBN 978-3-86829-259-6
- Heft 95 Christian Maurer, Die gesetzlichen Maßnahmen in Deutschland zur Finanzmarktstabilisierung 2008 und 2009 – verfassungs- und europarechtliche Probleme, April 2010, ISBN 978-3-86829-273-2
- Heft 96 Karsten Nowrot, International Investment Law and the Republic of Ecuador: From Arbitral Bilateralism to Judicial Regionalism, Mai 2010, ISBN 978-3-86829-276-3
- Heft 97 Diemo Dietrich/Jasper Finke/Christian Tietje, Liberalization and Rules on Regulation in the Field of Financial Services in Bilateral Trade and Regional Integration Agreements, Juni 2010, ISBN 978-3-86829-278-7
- Heft 98 Stefan Hoffmann, Bad Banks als Mittel zur Bewältigung der Wirtschaftskrise – Ein Vergleich der Modelle Deutschlands, der Schweiz, der Vereinigten Staaten und Großbritanniens, Juli 2010, ISBN 978-3-86829-283-1
- Heft 99 Alexander Grimm, Das Schicksal des in Deutschland belegenen Vermögens der Limited nach ihrer Löschung im englischen Register, September 2010, ISBN 978-3-86829-293-0
- Heft 100 Ernst-Joachim Mestmäcker, Die Wirtschaftsverfassung der EU im globalen Systemwettbewerb, März 2011, ISBN 978-3-86829-346-3
- Heft 101 Daniel Scharf, Das Komitologieverfahren nach dem Vertrag von Lissabon – Neuerungen und Auswirkungen auf die Gemeinsame Handelspolitik, Dezember 2010, ISBN 978-3-86829-308-1
- Heft 102 Matthias Böttcher, „Clearstream“ – Die Fortschreibung der Essential Facilities-Doktrin im Europäischen Wettbewerbsrecht, Januar 2011, ISBN 978-3-86829-318-0
- Heft 103 Dana Ruddigkeit, Die kartellrechtliche Beurteilung der Kopplungsgeschäfte von *eBay* und *PayPal*, Januar 2011, ISBN 978-3-86829-316-6
- Heft 104 Christian Tietje, Bilaterale Investitionsschutzverträge zwischen EU-Mitgliedstaaten (Intra-EU-BITs) als Herausforderung im Mehrebenen-system des Rechts, Januar 2011, ISBN 978-3-86829-320-3

- Heft 105 Jürgen Bering/Tillmann Rudolf Braun/Ralph Alexander Lorz/Stephan W. Schill/Christian J. Tams/Christian Tietje, General Public International Law and International Investment Law – A Research Sketch on Selected Issues –, März 2011, ISBN 978-3-86829-324-1
- Heft 106 Christoph Benedict/Patrick Fiedler/Richard Happ/Stephan Hobe/Robert Hunter/Lutz Kniprath/Ulrich Klemm/Sabine Konrad/Patricia Nacimiento/Hartmut Paulsen/Markus Perkams/Marie Louise Seelig/Anke Sessler, The Determination of the Nationality of Investors under Investment Protection Treaties, März 2011, ISBN 978-3-86829-341-8
- Heft 107 Christian Tietje, Global Information Law – Some Systemic Thoughts, April 2011, ISBN 978-3-86829-354-8
- Heft 108 Claudia Koch, Incentives to Innovate in the Conflicting Area between EU Competition Law and Intellectual Property Protection – Investigation on the Microsoft Case, April 2011, ISBN 978-3-86829-356-2
- Heft 109 Christian Tietje, Architektur der Weltfinanzordnung, Mai 2011, ISBN 978-3-86829-358-6
- Heft 110 Kai Hennig, Der Schutz geistiger Eigentumsrechte durch internationales Investitionsschutzrecht, Mai 2011, ISBN 978-3-86829-362-3
- Heft 111 Dana Ruddigkeit, Das Financial Stability Board in der internationalen Finanzarchitektur, Juni 2011, ISBN 978-3-86829-369-2
- Heft 112 Beatriz Huarte Melgar/Karsten Nowrot/Wang Yuan, The 2011 Update of the OECD Guidelines for Multinational Enterprises: Balanced Outcome or an Opportunity Missed?, Juni 2011, ISBN 978-3-86829-380-7
- Heft 113 Matthias Müller, Die Besteuerung von Stiftungen im nationalen und grenzüberschreitenden Sachverhalt, Juli 2011, ISBN 978-3-86829-385-2
- Heft 114 Martina Franke, WTO, China – Raw Materials: Ein Beitrag zu fairem Rohstoffhandel?, November 2011, ISBN 978-3-86829-419-4
- Heft 115 Tilman Michael Dralle, Der Fair and Equitable Treatment-Standard im Investitionsschutzrecht am Beispiel des Schiedsspruchs *Glamis Gold v. United States*, Dezember 2011, ISBN 978-3-86829-433-0
- Heft 116 Steffen Herz, Emissionshandel im Luftverkehr: Zwischen EuGH-Entscheidung und völkerrechtlichen Gegenmaßnahmen?, Januar 2012, ISBN 978-3-86829-447-7