

# Zusammenfassung

## Regelungen für den Luftverkehr im EU-Emissionshandelssystem (EU ETS)

### Positionspapier der deutschen Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft

Die EU-Richtlinie 2008/101/EG zur Einbindung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel muss zurzeit in nationales Recht umgesetzt werden (Frist: 2. Februar 2010). Unvollständige, verspätete Vorgaben der EU-Kommission führen allerdings zu Unklarheiten, die Fluggesellschaften die Planung erschweren und die Kosten für die Umsetzung in die Höhe treiben. Nun gilt es, Wettbewerbsverzerrungen zwischen EU-Fluggesellschaften und Nicht-EU-Fluggesellschaften zu vermeiden.

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft begrüßt ausdrücklich die dazu eindeutige Positionierung der Bundesregierung. Aus Sicht der deutschen Luftverkehrsbranche ist allerdings die Wettbewerbsneutralität bisher nicht gewährleistet, da die deutschen und europäischen Luftverkehrsunternehmen im EU-Emissionshandel in vielfacher Weise benachteiligt werden. Neben den Wettbewerbsverzerrungen, die sich allein schon durch den geographischen Geltungsbereich (Flüge innerhalb Europas und alle Flüge von und nach Europa) ergeben und ein Ausweichen des potenziellen Flugverkehrs auf Hubflughäfen außerhalb der EU nach sich ziehen können, weisen wir im Folgenden auf weitere Risiken der Wettbewerbsverzerrung bei der Umsetzung der EU-ETS Richtlinie hin.

1. Es existieren Bedenken insb. bei Nicht-EU-Staaten bezüglich der **Vereinbarkeit des EU-ETS mit dem Völkerrecht** (hier: Chicago Abkommen). Es gibt bereits erste Klagen von Fluggesellschaften und Luftverkehrsverbänden aus Drittstaaten gegen die Umsetzung der EU-Richtlinie in Großbritannien.

**Unsere Forderung:** Der Start des EU ETS sollte verschoben werden, bis Rechtssicherheit gegeben ist. Die Klärung des Sachverhaltes durch den EuGH sollte zügig erfolgen.

2. Die **Zuteilung der Emissionsberechtigungen** für den Zeitraum 2012-2020 an die Fluggesellschaften basiert auf einem Benchmark, der auf einer Kalkulation der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Jahre 2004-2006 in Bezug zur Transportleistung des Jahres 2010 beruht. Luftverkehrsunternehmen, die im einzigen Benchmark-Jahr (2010) eine hohe Transportleistung erbringen, wären so für den gesamten Zuteilungszeitraum 2012-2020 bevorteilt; unabhängig davon, wie sich die Transportleistung entwickelt. Fluggesellschaften, deren Transportleistung nach 2010 durch gutes Wirtschaften mit modernisierter Flotte wächst, werden bestraft.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat darüber hinaus in einer Untersuchung<sup>1</sup> festgestellt, dass Nicht-EU-Fluggesellschaften gegenüber den EU-Fluggesellschaften jährlich eine Bevorteilung von 10% bei Zuteilung der kostenlosen Emissionsberechtigungen genießen, da bei Nicht-EU-Fluggesellschaften nur effiziente Langstrecken ins Benchmark einfließen.

<sup>1</sup> DLR 2009: "The Economic Impact of the Upcoming EU Emissions Trading Systeme on Airlines and EU Member States – An Innovative Modelling Approach", Martin Schäfer, Jana Scheelhaase, Wolfgang Grimme und Sven Maertens



**Unsere Forderung:** Das Benchmarksystem zur Zuteilung der Emissionsrechte muss spätestens während der Revision der Richtlinie 2014 überarbeitet werden.

3. Eine **zweckorientierte Mittelverwendung** unterstützt die Umsetzung der von der Luftverkehrsbranche entwickelten und von der ICAO vertretenen Vier-Säulen-Strategie zur Emissionsreduzierung (1. Technischer Fortschritt, 2. Verbesserte Infrastruktur, 3. Operative Maßnahmen, 4. Ökonomische Instrumente) und stellt eine öko-rentable Investitionsmöglichkeit dar.

**Unsere Forderung:** Die aus der Versteigerung der Emissionszertifikate für den Luftverkehr erzielten Erlöse müssen vorrangig für die Finanzierung von Forschung und Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr eingesetzt werden.

4. Die derzeitige unklare Rechtslage lässt Interpretationsspielraum für **Sanktionsmaßnahmen** gegen Flugzeugbetreiber, die den Vorgaben des EU-Emissionshandels nicht entsprechen. Auch hier muss eine europäisch harmonisierte Vorgehensweise erfolgen. Einschränkungen des Flugbetriebs als Sanktionsmittel werden abgelehnt, da sie in wirtschaftlich schwierigen Zeiten das Überleben von Fluggesellschaften gefährden.

**Unsere Forderung:** Eine einheitliche, europäisch harmonisierte Vorgehensweise bei der Festlegung der Sanktionsmaßnahmen muss sichergestellt werden.

5. Zur Sicherstellung des Erhalts der deutschen und europäischen Wettbewerbsfähigkeit im international hart umkämpften Luftverkehrsmarkt ist die Schaffung eines globalen Emissionsminderungsregimes zwingend notwendig. Für ein globales Problem muss eine **globale Lösung** geschaffen werden - möglichst im Rahmen der ICAO. Nur dadurch lassen sich Wettbewerbsverzerrungen und Verlagerungseffekte vermeiden.

**Unsere Forderung:** Die deutsche Luftverkehrs- und Tourismusbranche fordert die Politik auf, das von der IATA entwickelte und von der gesamten globalen Luftverkehrsindustrie unterstützte Konzept eines globalen sektoralen Ansatzes zur Emissionsreduktion<sup>2</sup> zu übernehmen und sich für eine international harmonisierte Lösung unter dem Dach der ICAO einzusetzen.

---

<sup>2</sup> Nähere Informationen unter <http://www.enviro.aero/copenhagen.aspx>