

# Branchenposition zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel

## Vorbemerkung

Die wettbewerbsneutrale Ausgestaltung des Emissionshandels sowie die Verwirklichung des Single European Sky sind grundlegende Forderungen der deutschen Luftverkehrsbranche an die Politik. Darin stimmt sie mit der Beschlusslage der Bundesregierung überein.

Zur Reduzierung der Klimawirkung hat die Luftverkehrsbranche eine schlüssige und ausgewogene Gesamtstrategie vorgelegt. Die von der Industrie entwickelte und bei der ICAO-Vollversammlung im September 2007 positiv aufgenommene **Vier-Säulen-Strategie** sieht einerseits eine deutliche Reduzierung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs vor und erhält andererseits Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsindustrie.

Die am 27.05.2008 im Umweltausschuss des EU-Parlaments beschlossenen Änderungen zur Richtlinie „Integration des Luftverkehrs in den Emissionshandel“ sind für die deutsche Luftverkehrswirtschaft und den Standort Deutschland extrem schädlich und stehen im direkten Widerspruch zu Beschlüssen der Bundesregierung. Daher fordert die deutsche Luftverkehrswirtschaft Änderungen zu folgenden Kernpunkten:

## Versteigerung von Zertifikaten begrenzen

Zweckgebunden versteigert werden darf allenfalls ein begrenzter Anteil der Zertifikate, welcher zur Deckung der administrativen Emissionshandelskosten im Luftverkehr erforderlich ist (maximal 10%). Die Luftverkehrsbranche lehnt einen höheren Versteigerungsanteil ab.

Die Versteigerung von Zertifikaten im Luftverkehr ist eines der ungeeigneten Instrumente zur Verteilung der Emissionsrechte. Sie gehört nicht zu den Grundsätzen eines Emissionshandelssystems. Im Gegenteil, die Auktionierung verleiht dem Emissionshandel den Charakter einer Steuer oder Abgabe. Sie würde den Fluggesellschaften finanzielle Mittel entziehen, die dann nicht mehr für zielführendere Investitionen in neue Technologien zur Verfügung stünden und zu einer deutlichen Wettbewerbsverzerrung im internationalen Luftverkehr führen.

## Offenes Handelssystem

Der global agierende Luftverkehr sollte Emissionsminderungsvorgaben unbedingt ohne Einschränkungen auch außerhalb des Luftverkehrs und global realisieren können. Dazu gehört der Erwerb von Zertifikaten aus anderen Industrien und Gutschriften aus Klimaprojekten. Nur ohne Handelsbeschrän-



kungen kann ein Emissionshandelssystem optimal funktionieren und die Emissionen dort reduzieren, wo dies mit den geringsten Vermeidungskosten möglich ist. Ein gesamtwirtschaftliches Optimum bei gleichzeitiger Einhaltung der Emissionszielwerte wäre das Resultat.

Zugleich wird so die Möglichkeit eröffnet, dass der Luftverkehr seinen unbestritten wichtigen Beitrag für die deutsche und europäische Volkswirtschaft sowie zum kulturellen Austausch und somit zur Stärkung der europäischen Identität weiter leisten kann.

### **Cap bei 100%**

Die Einsparziele dürfen nicht über die historischen Emissionswerte hinaus verschärft werden. Das Wachstum des Luftverkehrs geht weiter und die Zeit bis zur Entwicklung und zum flächendeckenden Einsatz der nächsten Generation von Flugzeugen und Triebwerken sowie bis zur Verfügbarkeit alternativer Treibstoffe muss überbrückt werden. Insoweit stellt die von der EU-Kommission vorgeschlagene und vom Rat der Europäischen Union bestätigte Zuteilung von 100% der historischen Emissionszertifikate bereits ein ehrgeiziges Ziel dar.

### **Internationales System**

Für ein globales Problem muss eine globale Lösung, am sinnvollsten im Rahmen der IACO, geschaffen werden, die in ein Kyoto-Folgeabkommen integriert ist. Dadurch lassen sich Wettbewerbsverzerrungen und Verlagerungseffekte vermeiden.

Eine europäische Lösung muss einfach und transparent sein, damit sie international anwendbar ist und akzeptiert wird. Ferner ist eine regelmäßige internationale Abstimmung notwendig, um Doppelbelastungen zu vermeiden und eine Kompatibilität mit Regelungen anderer Staaten außerhalb der EU (v.a. USA, Kanada, Australien, Neuseeland, Japan)<sup>1</sup> zu gewährleisten.

Für alle in einem Markt aktiven Fluggesellschaften muss eine Gleichbehandlung sichergestellt werden. Für den Fall, dass z.B. aufgrund juristischer Auseinandersetzungen Flüge von Fluggesellschaften aus Drittstaaten nach Europa nicht dem Emissionshandel unterliegen, müssen auch die Flüge der europäischen Fluggesellschaften für diese Strecken vom Emissionshandel befreit werden.

### **Reiner CO<sub>2</sub>-Handel; kein Multiplikator**

Um Kompatibilität mit dem bestehenden System zu wahren und aus Gründen der Gleichbehandlung mit den anderen am Handel beteiligten Industriesektoren, ist ausschließlich der Handel mit CO<sub>2</sub>-Emissionen vertretbar. Die teilweise geforderte einseitige Einführung eines Multiplikators lässt die erheblichen wissenschaftlichen Unsicherheiten und Zweifel unberücksichtigt. Selbst der aktuelle IPCC-Bericht spricht sich explizit gegen die Verwendung eines CO<sub>2</sub>-Multiplikators für den Luftverkehr aus.<sup>2</sup> So entbehrt z. B. der im Berichtsentwurf des Umweltausschusses des Europäischen Parlaments genannte Faktor 2 für die Wirkung der Stickoxide jeder seriösen Grundlage. Zur Reduktion von NO<sub>x</sub>-Emissionen sind andere Maßnahmen, die gezielt auf die Stickoxidproblematik abstellen, geeigneter.

---

<sup>1</sup> Diese Staaten arbeiten derzeit an eigenen Regelungen für Emissionshandelssysteme.

<sup>2</sup> Aus Forster, P. et al. (2007) Changes in Atmospheric Constituents and in Radiative Forcing. In: Climate Change 2007: The Physical Science Basis. <http://www.ipcc.ch/pdf/assessmentreport/ar4/wg1/ar4-wg1-chapter2.pdf>, Seite 215, rechte Spalte, erster Absatz, letzter Satz.