

## Branchenstellungnahme zum Richtlinienvorschlag der EU-Kommission zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel

Um das übergeordnete Ziel einer Emissionsminderung zu erreichen, kann der Emissionshandel im Luftverkehr nur ein Bestandteil einer umfassenden Gesamtstrategie sein. Diese muss insbesondere die Implementierung neuer Technologien sowie die Schaffung adäquater Infrastruktur beinhalten und zeitgleich ausgeführt werden. Allein das seit fast 15 Jahren in der politischen Diskussion befindliche Projekt „Single European Sky“ würde den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um bis zu 12 % mindern. Hier liegen erhebliche Potentiale, die es zu nutzen gilt. Das hierfür von der Politik gesetzte Zieldatum 2020 ist nicht ehrgeizig genug. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft erwartet daher ein schlüssiges und ausgewogenes Gesamtkonzept.

Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem ist im Vergleich zu Steuern und Abgaben die ökologisch wirksamere und ökonomisch sinnvollere Maßnahme zur Minderung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs. Der vorgelegte Richtlinienentwurf wirft jedoch eine Reihe schwerwiegender Fragen auf. Es muss insbesondere darauf geachtet werden, dass keine negativen Auswirkungen des Emissionshandels auf die europäische Luftverkehrsbranche und damit den gesamten Wirtschaftsstandort Europa entstehen.

### Für den aktuellen Richtlinienentwurf der Europäischen Kommission ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

1. Der aktuelle Richtlinienentwurf sieht die **Integration des Luftverkehrs in das bestehende offene Emissionshandelssystem** vor. Um Kompatibilität mit dem bestehenden System zu wahren, sieht die EU-Kommission **ausschließlich den Handel mit CO<sub>2</sub>** vor. Dies ist konsequent und wird ausdrücklich begrüßt. Beide Aspekte sind für eine Wachstumsbranche wie den Luftverkehr zwingende Voraussetzung für die Einführung des Emissionshandels.
2. Die **zeitlich gestaffelte Einführung** des Emissionshandels (2011 für innereuropäische und ab 2012 sämtliche Flüge von und nach Europa) **wird abgelehnt**. Sie birgt die Gefahr, dass die zur Einbeziehung von Fluggesellschaften aus Drittstaaten erforderliche internationale Abstimmung vernachlässigt wird. **Dauerhafte und gravierende Wettbewerbsverzerrungen** zu Lasten der deutschen und europäischen Fluggesellschaften im Weltluftverkehr wären die Folge. Der Luftverkehrsstandort Europa braucht die Gewähr, dass eine Einbeziehung in den Emissionshandel wettbewerbsneutral erfolgt. Eine EU-Insellösung lehnen wir ab. Ein sinnvollerer Weg wäre ein integriertes System in der Post-Kyoto-Phase ab 2013.



Bundesverband der Deutschen  
Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.



TOURISMUSWIRTSCHAFT

Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. (BTW)



3. Die EU muss sich um ein System bemühen, das innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO abgestimmt ist und so in den Post-Kyoto-Prozess integriert werden kann. **Für den Luftverkehr muss ein international anwendbares System gefunden werden.** Ansonsten können Risiken bzw. Kosten und positive Umweltwirkungen nicht in ein vernünftiges Verhältnis gebracht werden.
4. Die vorgesehene **Zuteilung** auf Grundlage der durchschnittlichen Emissionen der Jahre **2004-2006** behindert die Teilhabe Europas am Wachstum des Weltluftverkehrs. Eine solche Festlegung des Bewertungszeitraums und das Einfrieren der Emissionen auf diesen Stand nimmt keine Rücksicht auf die internationale Entwicklung des Luftverkehrs. Es ist Konsens, dass der Luftverkehr in den nächsten Jahren durchschnittlich 4-5 % p.a. wachsen wird und dass das gewünschte stärkere Wirtschaftswachstum der EU ohne diese positive Entwicklung des Luftverkehrs nicht erreicht werden kann. **Das Wachstum des Luftverkehrs muss bei der Zuteilung von Emissionsrechten berücksichtigt werden.**
5. Eine **Versteigerung von Zertifikaten ist ausschließlich kostentreibend** und hat keine positive Umweltwirkung. Gegenüber der Versteigerung von Zertifikaten ist die Zuteilung auf Grundlage eines Benchmarks (Richtwertes) die sinnvollere Variante.
6. Da der Luftverkehr im Vergleich zu allen anderen am Emissionshandel beteiligten Sektoren mittel- bis langfristig keine Möglichkeit hat auf alternative Energiequellen oder gar alternative Antriebe auszuweichen, ist er auf den Kauf von Emissionszertifikaten angewiesen. Daher müssen für den Luftverkehr deutlich weiter gefasste Obergrenzen in Bezug auf die Verwendung von Zertifikaten aus CDM und JI-Projekten (Clean Development Mechanism und Joint Implementation) geschaffen werden. Die **Beschränkung der durch CDM und JI** verwendbaren Zertifikate auf maximal 10 % ist insbesondere für den Luftverkehrssektor **in Frage zu stellen.**
7. Die Fragen der **verwaltungstechnischen Praxis und der Umsetzbarkeit** sind konkret zu beschreiben und auf ihre Realisierbarkeit zu **prüfen**. Der Kommissionsbericht nennt viele Möglichkeiten und Optionen. Konkrete Vorstellungen zur Ausgestaltung werden nicht genannt. Nationale und EU-Kompetenzen stehen ungeklärt nebeneinander. Die Vorstellungen der EU-Kommission bedürfen daher in vielen Punkten der Präzisierung und Klarstellung. Es ist absehbar, dass der administrative Aufwand zur Erlangung der Zertifikate zu hoch sein wird.
8. Die Vorschläge der EU-Kommission beruhen auf einer **unzureichenden Analyse der Auswirkungen** für die europäische Wirtschaft als Ganzes, auf das bisherige Emissionshandelssystem und auf die Kompatibilität mit der Lissabon Agenda. Zu Letzterem gehört insbesondere auch die Ausschöpfung des Potentials zentraler bedeutsamer Klimaschutzmaßnahmen, die gleichzeitig einen positiven wirtschaftlichen Effekt erzeugen. Dazu gehören vor allem Infrastrukturmaßnahmen in der Luft und am Boden, die seit geraumer Zeit von der Industrie gefordert werden sowie die stärkere Unterstützung bei der Umsetzung von technologischen Optionen und operationellen Maßnahmen. Diese müssen zumindest die gleiche Priorität erhalten, denn ohne sie scheitern sowohl Lissabon- als auch Kyoto-Agenda. Wettbewerbsfähigkeit ist von Nachhaltigkeit nicht zu trennen.