

EINBEZIEHUNG DES LUFTVERKEHRS IN DEN EUROPÄISCHEN EMISSIONSHANDEL

HINTERGRUND

31.12.2008 ☺

Der Luftverkehr macht 4 bis 9 % der globalen Treibhausgasemissionen aus, je nachdem, ob nur CO₂ oder auch andere Gase einberechnet werden. Mit 87 % Zuwachs seit 1990 und einer jährlichen Steigerung von 5 % ist er der am stärksten wachsende Verkehrssektor. Seine Emissionen werden sich voraussichtlich bis 2015 verdop-

peln und bis 2030 verdreifachen. Bisher war der Flugsektor nicht in den internationalen Klimaschutz einbezogen. Das Kyoto-Protokoll erfasst lediglich inländische Flüge. Für internationale Flüge ist die International Civil Aviation Organization (ICAO) zuständig. Da diese nicht aktiv wurde, machte die EU einen Gesetzesvorschlag.

AKTUELLER STAND

Im Oktober haben die europäischen Umweltminister einen Kompromiss zum Flugverkehr angenommen.

- Sämtliche Flüge, sowohl inner- als auch außereuropäische, müssen ab dem 1. Januar 2012 erstmals einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.
- Die Obergrenze für Emissionen, die der Flugsektor ausstoßen darf, liegt bei 97 % der Durchschnittsemissionen der Jahre 2004 bis 2006. Ab 2013 soll die Grenze auf 95 % gesenkt werden.

- Die Fluglinien erhalten 85 % der Emissionszertifikate kostenlos, die restlichen 15 % müssen sie ersteigern.
- Über die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung entscheiden die Mitgliedstaaten. Die Richtlinie empfiehlt, sie in Klimaschutz, technische Entwicklung und Waldschutz zu investieren.

PROZESS & DOKUMENTE

Juli 2005

Die EU-Kommission veröffentlicht die Studie [Giving wings to emission trading](#).

20.12.2006

Die EU-Kommission schlägt eine [Richtlinie über die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel](#) vor.

02.10.2007

Der federführende Umweltausschuss des EU-Parlaments macht seine [Änderungsvorschläge](#) zum Richtlinienvorschlag.

13.11.2007

Das EU-Parlament erweitert den Vorschlag in [1. Lesung](#).

20.12.2007

Die EU-Umweltminister [erzielen](#) in ersten Punkten eine Einigung.

18.04.2008

Die Staats- und Regierungschefs beschließen auf dem Frühjahrsgipfel eine [gemeinsame Position](#) zum Flugverkehr im Emissionshandel

27.05.2008

Der Umweltausschuss des EU-Parlaments spricht sich in [2. Lesung](#) gegen eine Lockerung des Gesetzentwurfes aus.

26.06.2008

Der parlamentarische Berichterstatter Peter Liese und die slowenische Ratspräsidentschaft erreichen einen Kompromiss.

08.07.2008

Das EU-Parlament nimmt die Einigung in [2. Lesung](#) an.

24.10.2008

Der Europäische Ministerrat verabschiedet den Kompromiss in [2. Lesung](#).

NÄCHSTE SCHRITTE

01.01.2012

Die Luftfahrt beginnt mit dem CO₂-Handel.

01.01.2013

Das überarbeitete EU-Emissionshandelssystem tritt in Kraft.

ZENTRALE STREITFRAGEN

Beginn des Emissionshandels

Wann startet der Emissionshandel? Werden auch außereuropäische Flüge einbezogen? Die Mehrheit der Mitgliedstaaten und der Europaabgeordneten lehnte es ab, außereuropäische Flüge ab 2012, aber Flüge innerhalb der EU bereits ab 2010 zu berücksichtigen. Man einigte sich auf den 1. Januar 2012 als Stichtag für alle Flüge. Die USA drohten daraufhin mit Handelssanktionen. Sie erwirkten 2007 einen Beschluss bei der International Civil Aviation Organization, dass für die Einbeziehung internationaler Flüge die Zustimmung der betroffenen Länder nötig sei. Durch einen formellen Einspruch machte die EU deutlich, dass sie sich rechtlich nicht daran gebunden fühle.

Emissionsminderungsziele

Wie wird die Emissionsobergrenze bestimmt und damit die Menge an Zertifikaten, die der Luftfahrtsektor erhält? Die Kommission schlug vor, dem Flugverkehr Zertifikate bis zur Höhe der durchschnittlichen Emissionen von 2004 bis 2006 zu gewähren. Der Umweltausschuss wollte die Menge auf 75 % der Durchschnittswerte begrenzen, um einen stärkeren Rückgang der Emissionen zu erreichen. Bei einer niedrigen Emissionsobergrenze müssen die Fluggesellschaften ihre Treibhausgase stärker senken oder mehr Zertifikate auf dem Markt hinzukaufen.

Zuteilung der Emissionshandelszertifikate

Werden die Zertifikate versteigert oder kostenlos zugeteilt? Die Versteigerung setzt höhere Anreize, Emissionen einzusparen und in innovative Techniken zu investieren. Sie erhöht jedoch auch die Kosten für die Unternehmen. Der federführende Umweltausschuss sprach sich dafür aus, mindestens 50 % der Zertifikate zu versteigern. Er stieß auf Widerstand bei den Umweltministern, die 90 % der Zertifikate kostenlos herausgegeben wollten. Nun sollen 85 % frei zugeteilt werden.

Treibhauspotenzial teilweise oder ganz erfassen?

Wie wird das Treibhauspotenzial eines Fluges erfasst? Die Klimawirkung des Luftverkehrs hängt nur zu 20 bis 50 % von den CO₂-Emissionen ab, für den Rest sind vor allem Stickoxide und Wasserdampf verantwortlich. Die Kommission entschied sich, diese Gase nicht aufzunehmen, obwohl das EU-Parlament dies wiederholt forderte. Die Kommission hat angekündigt, sie werde noch vor Ende ihres Mandats im November 2009 einen Vorschlag vorlegen, bei dem die Stickoxidemissionen der Flugzeuge berücksichtigt werden.

POSITIONEN DER GESETZGEBENDEN INSTITUTIONEN

	EU-Kommission	Umweltausschuss des EU-Parlaments	Bundesregierung	Ministerrat
Start des Handels	EU-interne Flüge ab 2011, außereuropäische ab 2012	Alle Flüge ab 2010	Alle Flüge ab 2012	Alle Flüge ab 2012
Minderungsziele	Einfrieren auf dem Durchschnittsniveau von 2004 bis 2006	Senkung auf 50 % der Durchschnittsemissionen von 2004 bis 2006		Einfrieren auf dem Durchschnittsniveau von 2004 bis 2006
Versteigerung der Zertifikate	ca. 5 % der Zertifikate	50 % der Zertifikate	10 % der Zertifikate	15 % der Zertifikate
Verwendung der Erlöse	Anpassung an den Klimawandel und Maßnahmen, die Treibhausgase einsparen	Senkung der Kosten für umweltfreundliche Transportsysteme		Klimaschutz in Entwicklungsländern

POSITION DER UMWELTVERBÄNDE

Alle Flüge ab 2010 einbeziehen

Der Luftverkehr ist der Sektor mit den am schnellsten wachsenden Emissionen. Das hohe Wachstum in den letzten Jahren erfordert rasches Handeln. **Alle Flüge, die in der EU starten und landen, sollten bereits ab 2010 in das Emissionshandelssystem aufgenommen werden.**

Ehrgeizige Minderungsziele

Die Menge der Emissionsrechte im Flugsektor sollte im Jahr 2012 auf 50 % der durchschnittlichen Emissionen von 2004 bis 2006 begrenzt werden. 2013 muss die Obergrenze an das EU-Reduktionsziel angepasst werden. Dieses sieht vor, die Treibhausgase von 1990 bis 2020 um 30 % zu senken. Für die Entwicklung der Emissionen ist es ferner wichtig, dass Fluganbieter ihren CO₂-Ausstoß tatsächlich senken und nicht allein Zertifikate hinzukaufen. **Ohne Effizienzsteigerungen im eigenen Unternehmen sollten Fluggesellschaften keine Zertifikate aus anderen Sektoren kaufen dürfen.** Der Zugang zu billigen, aber zweifelhaften Emissionsrechten aus Klimaschutzprojekten im Ausland muss begrenzt werden.

Zertifikate vollständig versteigern

Die freie Zuteilung von Zertifikaten mindert den Anreiz, dass Fluggesellschaften ihre Emissionen senken und in neue Technologien investieren. Studien sowie Erfahrungen aus dem Stromsektor zeigen, dass die kostenlose Zuteilung zu massiven Gewinnmitnahmen (windfall profits) bei den Unternehmen führen wird, da diese die Zertifikatpreise zum Großteil an die Kunden weitergeben. **Die Emissionshandelszertifikate müssen deshalb zu 100 % an die Fluggesellschaften versteigert werden.**

Erlöse in Klimaschutz investieren

Sämtliche Erlöse aus dem Emissionshandel müssen in Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel fließen.

Alle treibhauswirksamen Gase berücksichtigen

Die Klimawirkung des Flugverkehrs hängt nicht allein von den Kohlendioxidemissionen ab. **Solange es keine effektiven Maßnahmen zur Einbeziehung anderer Gase wie Stickoxide und Wasserdampf gibt, sollte das Treibhauspotenzial im Flugverkehr durch die Multiplikation der CO₂-Emissionen mit dem Faktor zwei berücksichtigt werden.**

Emissionshandel reicht nicht – weitere Maßnahmen nötig

Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem reicht nicht aus, um die Emissionen auf ein nachhaltiges Niveau zu bringen. **Weitere politische Maßnahmen wie das Stopfen von Steuerschlupflöchern oder die Einführung verbesserter Managementsysteme für den Luftverkehr sind nötig.**

WEITERE INFORMATIONEN

AEF et al. (2008): [Including Aviation in the EU Emissions Trading Scheme. Joint NGO Statement.](#)

CAN Europe (2006): [Measures to curb the climate change impacts of aviation.](#)

Ernst & Young and York Aviation (2007): [Impact Assessment of the EC Proposal to include Aviation in the ETS.](#)

Fischer et al. (2009): [Flugverkehr und Klimaschutz.](#)

Frontier Economics (2006): [Economic Consideration of extending the EU ETS to include Aviation.](#)

Germanwatch (2006): [Einbezug des Flugverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem.](#)

IPCC (1999): [Aviation and the global atmosphere. Special Report.](#)

Stockholm Environment Institute (2008): [Carbon Offsetting & Air Travel.](#)

T&E/CAN (2006): [Clearing the Air – The Myth and Reality of Aviation and Climate Change.](#)

Tyndall Centre for Climate Change, University of Manchester (2007): [Aviation in a low-carbon EU.](#)

WWF Europe (2006): [Including aviation in the EU Emissions Trading Scheme – an estimate of the potential windfall profit.](#)

Erstellt von:



Deutscher Naturschutzring
EU-Koordination
Jüngling/ Langkamp
Tel. +49 (0)30 678177570
eu-info@dnr.de
www.eu-koordination.de