

BUND-Kurzinfo

Emissionshandel im Flugverkehr

Die Europäer geben ihr Emissionshandelssystem aufgrund des Druck einiger Airlines und Länder auf, bevor ein globales System in Sicht ist

Infos zu den aktuellen Verhandlungen auf EU-Ebene

Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)

03.04.2013

Einleitung

Heute wurde im Europäischen Parlament die Einbeziehung des Flugverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem neu entschieden. Die Neuverhandlungen waren angesetzt worden, um die Verhandlungen in der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO) um ein globales System für die Emissionen des Flugverkehrs zu erleichtern. Das Europäische Parlament hat heute mit großer Mehrheit für eine weitere Einschränkung des Europäischen Emissionshandelssystems gestimmt, damit ist ein Element europäischen Klimaschutzes fast bis zu Unkenntlichkeit zusammengestutzt worden.

Denn zuletzt ließ starker Druck verschiedener ICAO-Staaten sowie Flugverkehrsunternehmen die EU ihr bereits beschlossenes Gesetz erneut überprüfen und anpassen. Seit 2012 war der Flugverkehr in den bestehenden EU-Emissionshandel (EHS) einbezogen worden. Nicht nur für europäische, auch für internationale Flüge mussten CO₂-Zertifikate von den Airlines nachgewiesen werden. Nach dem bereits 2012 beschlossenen „Stop-the-Clock“ das den bestehenden EHS bis Ende 2013 aussetzte, um einen Beschluss der ICAO über ein globales System oder die Anerkennung bestehender regionaler Systeme zu ermöglichen. Die internationalen Flüge waren in diesem Beschluss ab der europäischen Landgrenze aus dem EHS herausgenommen worden. Im September 2013 schlug die Europäische Kommission im Vorfeld der Verhandlungen in der Vollversammlung der ICAO eine erneute Anpassung vor. Diese sah vor, dass internationale Flüge nicht wie bisher für ihre gesamte Flugstrecke anteilig Emissionszertifikate erwerben müssen, sondern nur noch innerhalb des Europäischen Luftraumes. Diese Anpassung hätte die Klimawirkung dieses Systems bereits um 58% reduziert.

Die zwischen Europaparlament und den Mitgliedsstaaten geführten Trilog-Verhandlungen mussten einen Kompromiss zu diesem Vorschlag schließen. Dabei ging das Europaparlament mit starken Forderungen in die Verhandlungen mit den Staaten. Einige Staaten, insbesondere auch Deutschland waren aber mit den Anpassungen noch nicht zufrieden und setzten sich für eine noch weitergehende Schwächung ein. Das dem EP vorliegende Kompromisspaket des Trilogs mit den Mitgliedsstaaten sah eine Beschränkung auf nur innereuropäische Flüge vor, analog zum „Stop-the-Clock“. Von der Klimawirkung blieben nur noch ungefähr 1/4 des ursprünglichen Vorhabens.

Position der Bundesregierung bei den aktuellen Verhandlungen

Die Bundesregierung lehnte den „Luftraumansatz“ der Kommission ab und setzte sich stattdessen für die schwächste Lösung ein. Treibendes Argument dieser Position war dabei die Befürchtung, eine europäische Luftraumlösung würde international zum „Vorbild“ werden, andere Systeme würden dann nicht komplette Flugrouten abdecken, sondern nur Streckenanteile über staatlichen Lufthoheitsgebieten.

Der BUND e.V. hält diese Argumentation für falsch. Es ist doch die designierte Aufgabe der ICAO, Regelungen über staatliche Grenzen hinweg zu beschließen. Hoheitsgebiet der ICAO ist folglich die gesamte Strecke. Andere regionale Systeme hingegen wären, wie das EU-EHS, als lokale Ergänzung gedacht.

Vielmehr ist die deutsche Position mitgeprägt von wirtschaftlichen Interessen, vor allem von AIRBUS, denen im Konflikt um das EU-EHS durch China Handelskonsequenzen angedroht worden sind. Der Druck der Wirtschaft auf die Entscheidung um dieses Gesetz ist deutlich spürbar.

Kritik und Forderungen des BUND

- Der aktuelle Vorschlag ist mit nur 25% der ursprünglichen Emissionen umweltpolitisch ineffektiv.
- Die EU hat das Recht, internationale Flüge zu erfassen und Emissionsabgaben vorzuschreiben. Dies hat auch der Europäische Gerichtshof bereits bestätigt.
- Selbstverständlich ist ein internationales System einer europäischen Einzellösung vorzuziehen. Es muss aber 2016 beschlossen werden und 2020 in Kraft treten, absolut effektiv sein und zu einer wirksamen Emissionsreduktion führen.
- Ansonsten muss Europa sein Recht wahrnehmen und ab 2016 zu einem 100% Emissionshandel für den Flugverkehr zurückkehren, ohne wenn und aber.

Hintergrund

Die Einbeziehung des Flugverkehrs in das EHS wurde bereits 2008 von den Gremien der EU mit Zustimmung der Bundesregierung gefasst. Das regionale System wurde etabliert, weil die nach der Klimarahmenkonvention der UN für den Flugverkehr zuständige ICAO bei der Minderung der Treibhausgasemissionen vollständig versagt hatte.

Fazit

Der BUND e.V. ist bestürzt über die Haltung der europäischen Regierungen, allen voran Deutschland, Klimaschutz erneut wirtschaftlichen Interessen unterzuordnen. Europa nutzt seine Souveränität nicht, seine eigene Vision von Klimaschutzvorhaben umzusetzen, sondern knickt bei Gegenwind ein. Der BUND fordert ein starkes, konsequent verbessertes Emissionshandelssystem für den Flugverkehr, keinen Zahnlosen Tiger, den Europa lieber wegsperrt.

Weitere Infos gibt es in unserem BUND-Hintergrund „Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel – Fortschritt für Klimaschutz und gerechten Wettbewerb“

http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/verkehr/luftverkehr/121105_bund_verkehr_luftverkehr_emissionshandel_hintergrund.pdf

Kontakt:

Dr. Werner Reh
BUND e.V.
Leiter Verkehrspolitik
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. 030/27586435
Mail: werner.reh@bund.net

Arne Felleremann
BUND e.V.
Mitarbeiter Verkehrspolitik
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. 030/27586484
Mail: arne.felleremann@bund.net