

Stellungnahme zum

## **EU-Kommissionsvorschlag zur Änderung der europäischen Emissionshandelsrichtlinie 2003/87/EG**

zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasiereten Mechanismus ab 2021 – KOM(2017) 54 vom 3.2.2017

März 2017

## **Klimaschutz im Luftverkehr funktioniert nur international: Daher muss CORSIA den europäischen Emissionshandel für den Luftverkehr ablösen.**

Auf der 39. Vollversammlung der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO haben sich die Mitgliedsstaaten auf ein globales Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr in Form des Offsetting-Systems CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) geeinigt.

Die EU hat die Zukunft des europäischen Emissionshandelssystems (EU-ETS) für den Luftverkehr vom Erfolg dieser Verhandlungen abhängig gemacht. Nun liegt ein Kommissionsvorschlag zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung des Emissionshandels auf innereuropäische Flüge vor.

Die Luftverkehrsunternehmen haben sich im Sinne eines fairen Wettbewerbs stets für ein vollständiges Aussetzen des EU-ETS ab 2017 ausgesprochen. Dennoch akzeptieren wir die Empfehlung der Kommission. Denn für unsere Fluggesellschaften wird damit zumindest vorerst Rechts- und Planungssicherheit geschaffen. Aber wir erwarten, dass das EU-ETS durch das weltweit gültige Offsetting-System CORSIA abgelöst wird. Daher lehnen wir auch Verschärfungen im EU-Kommissionsvorschlag, die über 2020 hinausgehen, ab.

CORSIA ist ein wichtiger Baustein in der Klimaschutzstrategie für die Luftfahrt. Bereits jetzt verpflichtet sich die Branche, ihre Treibstoffeffizienz pro Jahr um 1,5 Prozent zu steigern. Dies gelingt durch Innovationen bei der Flugzeug- und Triebwerkstechnik, die Investition in energieeffizientere Flugzeuge sowie optimal aufeinander abgestimmte betriebliche Prozesse am Boden und in der Luft.

Da der Luftverkehr weltweit jährlich um etwa 5 Prozent wächst, reichen die effizienzsteigernden Maßnahmen jedoch alleine nicht aus, um den CO<sub>2</sub>-Anstieg zu drosseln. Dafür muss jetzt das Offsetting-System CORSIA durch die ICAO ausgestaltet und implementiert werden. Damit werden die Fluggesellschaften ab 2021 ihre wachstumsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensieren. Die Kompensation erfolgt durch Investitionen in Projekte zur Emissionsminderung.

Die Luftverkehrsbranche plädiert dafür, das von der ICAO beschlossene internationale Klimaschutzinstrument nun zügig auszugestalten und umzusetzen. Dafür sagen wir der Politik unsere volle Unterstützung zu. Dabei ist es entscheidend, dass CORSIA weltweit nach gleichen Regeln umgesetzt wird – ohne europäische Verschärfungen oder Alleingänge.

Unsere konkreten Änderungsvorschläge sind im Folgenden aufgeführt.

## Konkrete Änderungsvorschläge

### Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz (b) Buchstabe i. zu Artikel 28a Absatz 2 Unterabsatz (1) Richtlinie 2003/87/EG

Vorschlag der Kommission	Geänderter Text
Abweichend von den Artikeln 3d bis 3f und bis zum Inkrafttreten der im Anschluss an die Überprüfung gemäß Artikel 28b vorgenommenen Änderungen wird ab dem 1. Januar 2017 jedes Jahr die Anzahl Zertifikate an die Luftfahrzeugbetreiber vergeben, die dem Jahr 2016 entspricht. <b>Ab dem Jahr 2021 wird auf die Anzahl Zertifikate der lineare Faktor gemäß Artikel 9 angewandt.</b>	Abweichend von den Artikeln 3d bis 3f und bis zum Inkrafttreten der im Anschluss an die Überprüfung gemäß Artikel 28b vorgenommenen Änderungen wird ab dem 1. Januar 2017 jedes Jahr die Anzahl Zertifikate an die Luftfahrzeugbetreiber vergeben, die dem Jahr 2016 entspricht.

*Begründung:*

*Die Streichung dient der Absicherung des ICAO Prozesses zu CORSIA. Um eine weltweite Geltung abzusichern, sollte auf Verweise über 2020 hinaus verzichtet werden.*

### Artikel 1 Absatz 2 zu Artikel 28b Absatz 2 (neu) Richtlinie 2003/87/EG

Vorschlag der Kommission	Geänderter Text
In dem Bericht sollten Wege geprüft werden, wie diese ICAO-Instrumente durch eine Änderung dieser Richtlinie in Unionsrecht übernommen werden können. <b>Der Bericht sollte gegebenenfalls auch die Vorschriften für Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums prüfen.</b>	In dem Bericht sollten Wege geprüft werden, wie diese ICAO-Instrumente <b>ohne Abweichungen</b> durch eine Änderung dieser Richtlinie in Unionsrecht übernommen werden können.

*Begründung:*

*In dem Bericht sollten Wege geprüft werden, wie diese ICAO-Instrumente ohne Abweichungen durch eine Änderung dieser Richtlinie in Unionsrecht übernommen werden können.*

### Artikel 1 Absatz 3 zu Anhang I Buchstabe k Richtlinie 2003/87/EG

Vorschlag der Kommission	Geänderter Text
<b>In Anhang I Buchstabe k wird das Jahr „2020“ durch das Jahr „2030“ ersetzt.</b>	<b>Streichen</b>

*Begründung:*

*Die Streichung dient der Absicherung des ICAO Prozesses zu CORSIA. Um eine weltweite Geltung abzusichern, sollte auf Verweise über 2020 hinaus verzichtet werden.*

## Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Uta Maria Pfeiffer, Leiterin Nachhaltigkeit

– Haus der Luftfahrt –

Friedrichstraße 79, 10117 Berlin

E-Mail: [uta-maria.pfeiffer@bdl.aero](mailto:uta-maria.pfeiffer@bdl.aero)

Telefon: 030 / 520 077 140

*Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.*