

Stellungnahme

Inception Impact Assessment zur EU Initiative „Revision of the EU Emission Trading System Directive 2003/87/EC concerning aviation“

Stand: August 2020



Die Deutsche Luftverkehrswirtschaft steht zum EU-Klimaziel Treibhausgasneutralität bis 2050. Wir begrüßen das Engagement der EU bei der UN-Luftfahrtorganisation ICAO bei der Ausgestaltung des Klimaschutz- und CO₂-Bepreisungsinstrumentes CORSIA. Die ICAO hat dadurch ihre Verantwortung wahrgenommen, die Emissionen der internationalen Flüge (also auch der Flüge zwischen zwei EWR-Mitgliedsstaaten) einer CO₂-Bepreisung zuzuführen. Mit dem nun angestoßenen Rechtsakt zur Abgrenzung von CORSIA und EU-ETS wird für die notwendige Rechtssicherheit für Fluggesellschaften gesorgt.

Ein Grundsatz des EU-ETS ist, die Verlagerung von CO₂-Emissionen ins Ausland zu vermeiden. Diese Gefahr ist im international ausgerichteten Luftverkehr gegeben. Daher muss bei der Umsetzung darauf geachtet werden, dass es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen und Verkehrsverlagerungen zu Lasten des Systems der europäischen Drehkreuze und ihrer entsprechenden Zubringerflüge kommt.

Darüber hinaus besteht bei den Optionen 4 und 5 die Gefahr der Doppelregulierung von Emissionen, was zu vermeiden wäre. Außerdem sprechen wir uns für die Gleichbehandlung von Fluggesellschaften auf der gleichen Strecke aus. Um CO₂-neutral fliegen zu können, muss fossiles Kerosin durch nachhaltigen Flugkraftstoff ersetzt werden. Dazu bedarf es einer staatlichen Förderung zur Markteinführung. Hierfür sollte eine Zweckbindung der Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten festgelegt werden. Zudem muss das Verfahren zur Anrechnung dieser Kraftstoffe im EU-ETS vereinfacht werden.

Zu den vorgeschlagenen Optionen im Einzelnen:

- (1) „Full Scope“ ist nicht nur rechtlich angreifbar sondern wurde bereits 2012 von Drittstaaten abgelehnt und disqualifiziert sich dadurch.
- (2) „Intra-EU/EFTA ETS only“ steht im Widerspruch zu den CORSIA-Grundsätzen und ist abzulehnen.
- (3) „CORSIA only“ setzt CORSIA wie angedacht um. Der hohe administrative Aufwand des EU-ETS für vergleichsweise geringe Emissionen der innerstaatlichen Flüge würde entfallen. Zudem ist der Inlandsverkehr in einigen Mitgliedsstaaten bereits durch Luftverkehrsabgaben abgedeckt.
- (4) „ETS-CORSIA Clean Cut“ ignoriert die Tatsache, dass auch Flüge zwischen zwei europäischen Staaten internationale Flüge sind und somit in den Anwendungsbereich von CORSIA fallen. Deshalb wäre eine nachträgliche Reduzierung des Geltungsbereiches von CORSIA erforderlich, um eine Doppelregulierung zu vermeiden. Ansonsten würde sich insbesondere für Zubringerflüge der Wettbewerb gegenüber non-EU Fluggesellschaften verschärfen. Diese Option ist daher abzulehnen.
- (5) „ETS-CORSIA mix“ berücksichtigt CORSIA und die innerstaatlichen Flüge angemessen. Die wirtschaftlichen Folgen insbesondere in Kombination der auch angedachten Absenkung der freien Zertifikate sind im Impact Assessment zu bewerten. Zudem muss Doppelregulierung aufgrund des sektoralen Ansatzes von CORSIA vermieden werden.
- (6) „ETS-CORSIA Mix gemäß Lizenz“ widerspricht den CORSIA-Grundsätzen und ist abzulehnen.

Die Absenkung der freien Zuteilung ist bereits im EU-ETS geregelt und entspricht der langsamen Reduzierung (4). Option 0 ist somit obsolet. Jede zusätzliche Verteuerung in den nächsten Jahren, wie es bei den Optionen „immediate phase-out“ (1) und „swift phase-out“ (2) der Fall wäre, würden die europäischen Unternehmen in der Coronakrise zusätzlich unnötig belasten und ist daher abzulehnen.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftverkehrsunternehmen zu erhalten und um den Unternehmen nicht finanzielle Ressourcen für mehr Klimaschutz zu entziehen, muss bei der Bewertung der Maßnahmen im Impact Assessment eine Abstimmung zwischen den verschiedenen Vorhaben erfolgen, die es zum Luftverkehr im Rahmen des Green Deals gibt und die jeweils zu einer wettbewerbsverzerrenden Verteuerung des Luftverkehrs führen können (RED II, ETD, ReFuelEUAviation). Zudem wäre es zu begrüßen, wenn diese Revision den Umgang mit Emissionsberechtigungen von insolventen Fluggesellschaften regeln und die Übertragung von kostenfreien Zuteilungen von AOC zu AOC ermöglichen würde.

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

Telefon: 030 520077-140

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.