

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/15536 –**

Vereinbarkeit des europäischen Zertifikatehandels im Luftverkehr mit CORSIA

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach der 40. Sitzung der ICAO Vollversammlung (ICAO = Internationale Zivilluftfahrtorganisation) wurde eine Resolution verabschiedet, worin das Kompensationsinstrument CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) als einziges globales, marktbasierendes Klimainstrument zur CO₂-Reduktion festgelegt wurde. Dadurch sollen Doppelbelastungen bei marktbasierenden Systemen zur CO₂-Reduktion vermieden werden (A40-19: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)).

Seit Januar 2012 ist der innereuropäische Luftverkehr in den EU-Emissionshandel (EU-ETS) einbezogen. Damit ist der Luftverkehr mit hauptsächlich energieintensiven Unternehmen in einem sog. „Cap and Trade“-System, dem ca. 50 Prozent der deutschen CO₂-Emissionen unterliegen. Das System sorgt dafür, dass der absolute CO₂-Ausstoß in festgelegten Abständen abnimmt. Im Gegensatz dazu handelt es sich bei CORSIA um ein Kompensationsinstrument. Eine absolute Reduktion der CO₂-Emission ist also nicht vorgesehen. Damit hat nach Ansicht der Fragesteller der EU-ETS ein ambitionierteres Ziel (https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_de; www.dehst.de/DE/Als-Betreiber-Teilnehmen/Luftfahrzeugbetreiber/Corsia/corsia_node.html; www.airliners.de/eu-boycott-un-emissionshandel-zwickmuehle/52027).

Da auf der ICAO-Vollversammlung CORSIA als einziges globales, marktbasierendes Klimainstrument zur CO₂-Reduktion festgelegt wurde, stellt sich nach Ansicht der Fragesteller die Frage, was mit dem EU-ETS im Luftverkehr zukünftig geschieht.

1. Welche Auswirkungen auf den EU-ETS hat nach Ansicht der Bundesregierung die Entscheidung der ICAO, dass CORSIA das einzige globale, marktbasierende Klimainstrument zur CO₂-Reduktion ist?

Diese Entscheidung hat keine direkten Auswirkungen auf das EU-ETS. Die Erklärung ist nicht rechtsverbindlich.

Die finnische Präsidentschaft hat im Namen der EU auf der ICAO-Versammlung 2019 folgende Erklärung zu Protokoll gegeben:

„In vollkommener Übereinstimmung mit den Positionen, die wir in der letzten Versammlung und in unseren Wortmeldungen bei Sitzungen des ICAO-Rats vertreten haben, ist Artikel 18 dieser Resolution vor dem Hintergrund des Abkommens von Chicago und den rechtlichen Verpflichtungen bestimmter Vertragsparteien, in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen zum Klimaschutz, Bemühungen zur Begrenzung des Temperaturanstiegs zu verfolgen, auszulegen. Ein Grundsatz des Abkommens ist, dass jeder Vertragsstaat seine Gesetze und Regelungen auf alle Luftfahrzeuge, die innerhalb seines Hoheitsgebiets betrieben werden, diskriminierungsfrei anwenden kann. Dieser Grundsatz gilt auch für Umweltmaßnahmen, wie man sie in der EU und ihren Mitgliedstaaten vorfindet.“

2. Ist der EU-ETS im Luftverkehr in seiner jetzigen Form nach Ansicht der Bundesregierung mit CORSIA vereinbar?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, welche Schritte gedenkt die Bundesregierung, auf europäischer Ebene zu unternehmen, um eine Konformität mit CORSIA herzustellen?
3. Was muss nach Ansicht der Bundesregierung getan werden, damit der EU-ETS im Luftverkehr mit CORSIA vereinbar ist?
4. Wird nach Ansicht der Bundesregierung der Luftverkehr aus dem EU-ETS ausscheiden müssen, um mit CORSIA vereinbar zu sein?

Die Fragen 2, 3 und 4 werden gemeinsam beantwortet.

Das Verhältnis von EU-ETS und CORSIA ist noch nicht geklärt. Zur konkreten Ausgestaltung des Zusammenwirkens beider Systeme erwartet die Bundesregierung einen Vorschlag der EU-Kommission im Jahr 2020. CORSIA wird in einem Rechtsakt unterhalb der Emissionshandelsrichtlinie (2003/87/EG) umgesetzt.

5. Ist der EU-ETS mit CORSIA nach Ansicht der Bundesregierung vereinbar, wenn es zu keiner Doppelbelastung der Fluggesellschaft kommt?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

6. Wenn ja, wie soll nach Vorstellung der Bundesregierung eine Doppelbelastung der Fluggesellschaften vermieden werden?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 4 verwiesen.

7. Welche Position vertreten nach Kenntnis der Bundesregierung die anderen EU-Mitgliedstaaten bei der Vereinbarkeit des EU-ETS im Luftverkehr mit CORSIA?

Es wird auf die gemeinsame Position der EU gemäß der Antwort zu Frage 1 verwiesen.

