

26.02.07**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - U - Vk - Wizu **Punkt** der 831. Sitzung des Bundesrates am 9. März 2007

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgas-emissionszertifikaten in der Gemeinschaft

KOM(2006) 818 endg.; Ratsdok. 5154/07

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),

der Verkehrsausschuss (Vk) und

der Wirtschaftsausschuss (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

EU
U

1. Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich den Vorschlag der Kommission, den Luftverkehr in das Emissionshandelssystem der Gemeinschaft zu integrieren. Angesichts der erheblichen klimarelevanten Auswirkungen des kontinuierlich anwachsenden Luftverkehrs ist es wichtig, diesen Wirtschaftsbereich in geeignete Instrumente zum Klimaschutz einzubinden.

...

- EU
Vk
Wi
2. Der Bundesrat erkennt an, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem weltweiten Emissionshandelssystem für den Luftverkehr sein kann. Der Bundesrat betont, dass nur ein internationales System einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann.
- EU
U
3. Der Bundesrat befürwortet, dass die Kommission ihren Vorschlag sowohl für Flüge innerhalb der Gemeinschaft als auch für ankommende und abgehende internationale Flüge konzipiert hat.
- EU
Vk
4. Das System des Emissionshandels darf aber nicht auf Flüge in der EU beschränkt bleiben, sondern muss weltweit zur Anwendung kommen.
- EU
U
5. Ein Emissionshandelssystem, das ausschließlich Flüge innerhalb der Gemeinschaft erfasst, würde der weltweiten Dimensionen des Luftverkehrs nicht gerecht.
- Vk
Wi
6. Eine Insellösung, wie von der Kommission vorgeschlagen, wird abgelehnt.
- EU
Vk
Wi
7. Daher wird die Bundesregierung gebeten, im Benehmen mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf die baldmögliche Einführung eines solchen Systems hinzuwirken.
- EU
Vk
8. Als zeitnah zu realisierendes Instrument zur Emissionsminderung könnte sich das Luftverkehrsmanagement der EU ("Single European Sky") erweisen, das Verbindungen optimiert und Warteschleifen erspart.
- EU
Vk
Wi
9. Der Bundesrat bekräftigt seinen Beschluss vom 29. April 2005 (BR-Drucksache 136/05 (Beschluss)) und wiederholt seine Aufforderung an die Bundesregierung, besonders darauf zu achten, dass die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen nicht dadurch beeinträchtigt wird, dass durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel Anreize geschaffen werden, die zu einer Verlagerung von Flugverkehr auf Drehkreuze in Länder außerhalb der EU führen können.

- EU
Vk
10. Folge wäre der Wegfall von Flugbewegungen und Arbeitsplätzen auf EU-Flughäfen.
- Wi
(Bei Annahme entfällt Ziffer 12)
11. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel in der vorgesehenen Form angesichts der bestehenden Markt- und Kostenverhältnisse dazu führen wird, dass die Fluggesellschaften ihren zusätzlichen Bedarf überwiegend durch Zukauf decken. Im Ergebnis wird die Einbeziehung somit weniger zu einer Emissionsminderung im Luftverkehr, sondern vor allem zu einer verstärkten Belastung der übrigen Sektoren führen.
- EU
U
12. Der Bundesrat beurteilt den in Artikel 3 Buchstabe c des Richtlinienvorschlags enthaltenen Ansatz zur Versteigerung eines Teils der Zertifikate positiv, weil er mehrere Vorteile aufweist: Für Luftverkehrsunternehmen besteht ein konkreter Anreiz, z. B. durch den Einsatz möglichst Kraftstoff sparender Flugzeuge oder durch besonders effiziente Flugplan- und Flugroutengestaltung für weniger CO₂-Ausstoß zu sorgen, um den Zukauf von Zertifikaten über den kostenlos zugewiesenen Anteil hinaus zu vermeiden. Durch die Zweckbindung der durch die Versteigerung erzielten Einkünfte für Maßnahmen des Klimaschutzes kann die Akzeptanz der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel gesteigert werden. Dies gilt sowohl für Fluggäste, die mit ihrer Nachfrage nach entsprechenden Verkehrsleistungen zur mit dem Luftverkehr verbundenen Umweltbelastung beitragen, als auch für Luftverkehrsunternehmen, die mit dem Betrieb ihrer Flugzeuge CO₂-Ausstoß verursachen.
- Vk
Wi
13. Der Bundesrat weist erneut darauf hin, dass das Emissionshandelssystem der EU in seiner bisherigen Konzeption gravierende Mängel aufweist (insbesondere Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Zuteilungsregelungen in den Mitgliedstaaten und gestiegene Strompreise in Folge der Einpreisung der kostenlos zugewiesenen Zertifikate). Die seitens der Kommission vertretene Auffassung, dass bezüglich etwaiger Änderungen der Richtlinie noch weitere Evaluierungen vorgenommen und Erfahrungen gesammelt werden müssen und eine

Anpassung des Systems erst für die Handelsperiode ab 2013 möglich sei, ist nicht akzeptabel. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, bei der Kommission darauf zu drängen, umgehend Vorschläge für eine grundlegende Überarbeitung der EU-Richtlinie 2003/87/EG vorzulegen.

- EU
U
14. Der Bundesrat anerkennt die Bereitschaft der Kommission, die Liste der Verwaltungsmitgliedstaaten gemäß Artikel 18 a des Richtlinienvorschlags selbst zu erstellen und damit die Mitgliedstaaten auch zu entlasten. Die Bundesregierung wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass die Liste deutlich früher als bisher vorgesehen fertig gestellt wird. Angesichts des beabsichtigten Beginns des Emissionshandels im innergemeinschaftlichen Luftverkehr am 1. Januar 2011, der Antragsfrist von 21 Monaten für Flugzeugbetreiber, des notwendigen zeitlichen Vorlaufs für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht und des Zeitbedarfs für die Anpassung der Verwaltungsstrukturen ist das von der Kommission vorgesehene Datum (1. Februar 2009) zu knapp bemessen.

- EU
U
15. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass bei der geplanten Regelung von einer Ausnahme für Flüge mit Staatsluftfahrzeugen Abstand genommen wird.

Angesichts der aktuellen Diskussion über eine Vorbildfunktion des Staates auf dem Gebiet des Klimaschutzes ist der Sinn einer solchen Sonderregelung nicht nachvollziehbar.