

17.12.21**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus**COM(2021) 552 final**

Der Bundesrat hat in seiner 1014. Sitzung am 17. Dezember 2021 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt den Richtlinienvorschlag für ambitioniertere Anforderungen im Luftverkehrsbereich und insgesamt die Stärkung des Emissionshandels als einen zentralen Bestandteil des „Fit for 55“-Pakets. Der Luftverkehr innerhalb der EU und der aus Nicht-EU-Ländern soll bis 2050 (oder 2045) CO₂-neutral sein. Der Emissionshandel im Luftverkehr ist neben Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und dem Einsatz von alternativen Kraftstoffen eine wichtige Stellschraube.
2. Er stellt fest, dass die Emissionen aus dem Luftverkehr erheblich gesenkt werden müssen, um die Klimaziele für 2030 zu erreichen und um den notwendigen Beitrag für den globalen Klimaschutz sicherzustellen. Die Luftverkehrsemissionen in Europa sind zwischen 2013 und 2018 im Jahresvergleich um durchschnittlich 5 Prozent gestiegen, obwohl seit 2012 Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums unter das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) fallen. Derzeit ist der Luftverkehr infolge der COVID-19-Pandemie zwar zurückgegangen, die Luftverkehrsemissionen dürften jedoch zahlreichen Prognosen zufolge weiter deutlich zunehmen. Daher muss das EU-EHS im Luftverkehr so

überarbeitet werden, dass die Luftverkehrsemissionen in kosteneffizienter und kohärenter Weise berücksichtigt werden.

3. Der Bundesrat unterstützt die Vorgabe des Richtlinienvorschlags, mit dem die Gesamtzahl der Luftverkehrszertifikate im EU-EHS auf dem jetzigen Stand gedeckelt und mit einem linearen Kürzungsfaktor (jährlich um 4,2 Prozent) schrittweise abgesenkt werden soll.
4. Bisher erhielten Betreiber von Luftfahrzeugen im innereuropäischen Luftverkehr einen Anteil kostenlos zugeteilter Zertifikate, um mögliche Verlagerungseffekte ins außereuropäische Ausland („carbon leakage“-Effekte) zu verhindern. Der Bundesrat unterstützt das Ziel der Kommission, die Klimakosten des Luftverkehrs stärker einzupreisen, und begrüßt, dass die kostenlose Zuteilung an den Luftverkehr schrittweise abgesenkt und ab 2027 abgeschafft werden soll (Erhöhung des Versteigerungsanteils von Luftverkehrszertifikaten ab 2024 auf 25 Prozent, ab 2025 auf 50 Prozent, ab 2026 auf 75 Prozent und ab 2027 auf 100 Prozent der Gesamtmenge). Der Bundesrat begrüßt das Vorhaben der Kommission, die Einkünfte aus den Versteigerungen der Zertifikate für klimaschutzrelevante Zwecke auszugeben.
5. Die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO hat im Jahr 2016 beschlossen, ab 2021 ein System zur Kompensation und Minderung von Treibhausgasemissionen der internationalen Luftfahrt („Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“, kurz CORSIA) einzuführen. Mit der Neujustierung des EHS im Luftverkehr soll CORSIA in europäisches Recht überführt werden.
6. Der Bundesrat unterstützt ferner ausdrücklich die Verknüpfung der europäischen und internationalen Treibhausgas-Reduktionsbemühungen und die innereuropäische Anwendung des EU-EHS bei gleichzeitiger Anwendung von CORSIA auf außereuropäische Flüge, hält aber die CO₂-Einsparziele von CORSIA mit Blick auf das Klimaschutzziel für deutlich zu gering. Insbesondere sind die Anforderungen an die zulässigen Zertifikate und auch die Vorgaben bei den anrechenbaren Kraftstoffen (etwa Palmöl) erheblich zu niedrig, so dass de facto zunächst überhaupt kein Klimanutzen durch CORSIA zu erwarten ist.

7. Der Bundesrat bittet die EU, sich bei der ICAO dafür einzusetzen, das Instrument des Emissionshandels weltweit einzuführen und das System CORSIA so weiterzuentwickeln, dass ein wirklicher Klimanutzen entsteht – sowohl bei Zertifikaten als auch bei den Anforderungen an Kraftstoffe. Bis dies auf internationaler Ebene gelingt, müssen Regelungen geschaffen werden, die die Wettbewerbsfähigkeit von EU-Airlines gegenüber Nicht-EU-Airlines nicht gefährden und auch Nicht-EU-Airlines in angemessener Weise zu klimaschonendem Verhalten verpflichten. Sie dürfen mit hohen CO₂-Emissionen im Interkontinental-Umsteigeverkehr über Hubs außerhalb der EU finanziell nicht bessergestellt werden.