

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kauch, Jan Mücke, Horst Meierhofer, Angelika Brunkhorst, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Jörg van Essen, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Marina Schuster, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Haltung der Bundesregierung zum Richtlinienentwurf zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel

Der Richtlinienentwurf der Europäischen Kommission zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel vom 21. Dezember 2006 wurde im Europäischen Parlament im federführenden Umweltausschuss sowie in weiteren Ausschüssen beraten, die Abstimmung im Plenum in erster Lesung wird für den Verlauf des Monats Dezember erwartet.

Die Europäische Kommission hatte in ihrem Vorschlag zunächst die Einbeziehung der innereuropäischen Flüge für das Jahr 2011 gefordert, 2012 sollten alle Flüge, auch die von nichteuropäischen Fluggesellschaften, die in der EU starten und landen, einbezogen werden. Im Europäischen Parlament besteht Einigkeit, dass alle Flüge zum gleichen Zeitpunkt einbezogen werden sollen, um Wettbewerbsnachteile für europäische Fluggesellschaften zu vermeiden. Um die Kompatibilität mit dem bestehenden System zu wahren, sieht die Europäische Kommission ausschließlich den Handel mit CO₂ vor.

Hinsichtlich des Vergabeverfahrens sieht die Europäische Kommission für die Zuteilung der Zertifikate neben einem Benchmarking-System auch die Möglichkeit für die Versteigerung eines Prozentsatzes der Zertifikate vor. Im Übrigen hat die Europäische Kommission als Grundlage für die Berechnungen die Basisjahre 2004 bis 2006 (sog. historische Emissionen) und als Gesamtobergrenze ein „Cap“ von 100 Prozent gewählt. Der federführende Umweltausschuss hat demgegenüber für „Cap“ von 75 Prozent gestimmt, der Verkehrsausschuss plädiert für ein „Cap“ von 110 Prozent auf der Grundlage der Jahre 2007 bis 2009.

Im Umweltministerrat wird das Thema vergleichbar kontrovers diskutiert wie im Europäischen Parlament. Es ist bisher nicht erkennbar, welche Position die

Bundesregierung in den strittigen Fragen einnimmt. Dies ermöglicht es dem Deutschen Bundestag bisher nicht, die Haltung der Bundesregierung zu bewerten und im Vorfeld der Abstimmungen im Europäischen Rat ggf. auf eine Änderung der deutschen Haltung hinzuwirken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Soll der Luftverkehr nach Auffassung der Bundesregierung erst mit Beginn einer neuen Handelsperiode, also ab 2013, oder bereits zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass alle Fluggesellschaften zeitgleich in den Emissionshandel einbezogen werden sollen oder befürwortet sie eine diesbezügliche Staffelung, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
3. Soll die Zuteilung der Zertifikate nach den Vorstellungen der Bundesregierung nach einem Benchmarking-System oder im Wege der Versteigerung oder als Mischform beider Verfahren erfolgen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
4. Falls die Bundesregierung die Nutzung eines Benchmarking-System befürwortet, welches der derzeit in der Diskussion befindlichen Systeme hält die Bundesregierung für vorzugswürdig, und befürwortet die Bundesregierung einen einheitlichen Benchmark oder demgegenüber unterschiedliche Benchmarks für internationale bzw. innereuropäische Flüge, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
5. Falls die Bundesregierung eine Mischform aus Benchmarking und Versteigerung befürwortet, welcher Anteil der Zertifikate soll nach Auffassung der Bundesregierung versteigert werden, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
6. Falls die Bundesregierung eine vollständige oder teilweise Versteigerung der Zertifikate befürwortet, wie sollen die Versteigerungserlöse ggf. verwendet werden, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
7. Welche Basisperiode und welche prozentuale Gesamtbergrenze der Emissionen (Cap) hält die Bundesregierung für geeignet, und wie begründet sie ihre Position?
8. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass ein ausschließlich CO₂-basierter Handel vorgesehen werden sollte oder befürwortet sie, dass so genannte Multiplikatoren, beispielsweise ein NO_x-Multiplikator, vorgesehen bzw. weitere Treibhausgase einbezogen werden, um den Besonderheiten der Emissionen des Luftverkehrs Rechnung zu tragen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
9. In welchem Umfang sollten nach Auffassung der Bundesregierung projektbasierte Zertifikate aus dem CDM (Clean Development Mechanism) und dem JI (Joint Implementation) des Kyotoabkommens sowie Zertifikate aus Senkenprojekten in den Emissionshandel einbezogen werden, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?

Berlin, den 6. November 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion