

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Frank Schwabe, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Ute Vogt, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Aktueller Stand beim europäischen Emissionshandel im Luftverkehr**

Innerhalb von zwei Jahrzehnten hat sich der Luftverkehr und damit auch der Ausstoß von Kohlendioxid in diesem Verkehrssektor verdoppelt, die EU rechnet mit einer Verdreifachung dieser Emissionen bis zum Jahr 2020. Der europäische Luftverkehr verursacht nach EU-Angaben aktuell 0,5 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Um eine Lenkung für mehr Umwelteffizienz im Flugverkehr zu erreichen und den Ausstoß des Treibhausgases zu senken, haben die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel ab dem 1. Januar 2012 beschlossen.

Durch die Neuregelung soll die Gesamtmenge an Emissionsberechtigungen (Cap) für die Luftfahrtunternehmen im Jahr 2012 97 Prozent der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004 bis 2006 betragen. In den kommenden beiden Monaten versenden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Zuteilungsbescheide an die Luftfahrtunternehmen. Der Anteil der kostenlosen Zuteilung beträgt im Jahr 2012 85 Prozent, später dann 82 Prozent, da 3 Prozent der Reserve für neue oder schnell wachsende Airlines zugeführt werden. Die restlichen Verschmutzungszertifikate in Höhe von 15 Prozent müssen die Fluglinien erstiegern. Bei Verweigerung drohen Strafen in Form von Zahlungen in Höhe von 100 Euro pro jede zu viel ausgestoßene Tonne CO<sub>2</sub> bis zum Entzug von Start- und Landerechten.

Durch die Einbeziehung des Luftfahrtsektors in den Emissionshandel werden Anreize für den Einsatz effizienterer und umweltfreundlicher Flugzeuge sowie der Umstieg auf Biotreibstoffe geschaffen. Um Wettbewerbsnachteile für europäische Fluggesellschaften zu verhindern, gilt das Gesetz für alle, auch nicht-europäische Fluglinien, die auf Flughäfen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union starten und landen.

Die USA, China und weitere Staaten haben angedroht, sich an diesem Emissionshandel nicht zu beteiligen. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ist geltendes Recht der EU. Die Bundesregierung hat die Festlegungen in der Richtlinienänderung zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel (2008/101/EG), die überarbeitete europäische Emissionshandelsrichtlinie (2003/87/EG) vom 5. Juni 2009 durch das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG) in nationales Recht umgesetzt, dessen novellierte Fassung am 28. Juli 2011 in Kraft getreten ist.

Im Klageverfahren amerikanischer Airlines vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) hält die Generalanwältin in ihrem Schlussantrag vom 6. Oktober 2011 die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU für mit dem Völkerrecht vollständig vereinbar.

Am 2. November 2011 hat die Mehrheit der Mitgliedstaaten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) beschlossen, dass sie einen europäischen Alleingang beim Emissionshandel im Luftverkehr nicht unterstützen werden. Am 11. November 2011 hat die Europäische Kommission verkündet, dass sie außereuropäischen Ländern bei der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel entgegenkommen möchte. Die Kommission ist bereit, Ländern Ausnahmen zu gewähren, wenn sie ähnliche Maßnahmen ergreifen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Luftverkehr zu verringern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung durch den internationalen Widerstand von Staaten wie die USA, China und Russland gegen die Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften in den Emissionshandel durch die EU die Gefahr, dass dies zu einer Verhinderung oder zur Verzögerung der Einführung des Emissionshandels führen könnte?
2. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Einführung der Luftverkehrsgesellschaften in den Emissionshandel durch den internationalen Widerstand nicht zu gefährden bzw. sich für die Beibehaltung des aktuellen Zeitplanes für die Einführung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem einzusetzen?
3. Hat die Bundesregierung mit den betroffenen Drittstaaten Gespräche geführt, mit dem Ziel, auf eine positive Haltung zur Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften hinzuwirken, und wenn ja, mit welchen Staaten und wann?
4. Plant die Bundesregierung aktuell mit betroffenen Drittstaaten Gespräche, um auf eine positive Haltung zur Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften hinzuwirken?
5. Welche Mitgliedstaaten der EU führen aktuell, haben geführt oder planen wann Gespräche mit welchen Drittstaaten, um auf eine positive Haltung zur Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften in das Emissionshandelssystem der EU hinzuwirken?
6. Sind Treffen zwischen den Staats- und Regierungschefs der EU geplant, um sich mit der internationalen Kritik am europäischen Emissionshandelssystem zu befassen, und wenn ja, wann?
7. Welche Maßnahmen von Drittstaaten zur Begrenzung von Emissionen im Flugverkehr könnten nach Meinung der Bundesregierung dazu führen, dass die Teilnahme dieser Drittstaaten am Europäischen Emissionshandelssystem nicht notwendig wäre?
8. Hält die Bundesregierung die Ankündigung von China, zivile Fluggesellschaften zu einer Treibhausgasreduktion von 22 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 2005 zu verpflichten für eine geeignete Maßnahme, die eine Ausnahme von chinesischen Flügen vom Europäischen Emissionshandelssystem bei Wettbewerbsneutralität ermöglichen könnte, und wenn ja, wie sollte nach Ansicht der Bundesregierung die Kontrolle dieser Verpflichtung aussehen?
9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, „sollten sich die Gesellschaften aus Drittstaaten nicht einbeziehen lassen, müsse auch die Verpflichtung für europäische Fluggesellschaften entfallen“ (vgl. FAZ vom 29. September 2011)?

10. Was plant die Bundesregierung, sofern sie die Auffassung von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer teilt, als Alternative zur Einbeziehung der Fluggesellschaften in das Emissionshandelssystem als Anreiz für eine Reduzierung von Treibhausgas im Luftverkehr?
11. Wie positioniert sich die Bundesregierung gegenüber der Auffassung, dass die beschlossene Regelung der EU zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel Wettbewerbsverzerrung zugunsten von Fluglinien wie Emirates schaffe, die für ihre Fernost-Flüge mit Zwischenstopps in Dubai oder Abu Dhabi nur für die erste Teilstrecke Verschmutzungsrechte vorhalten, während Direktflüge europäischer Airlines komplett in den Rechtehandel einbezogen wären?
12. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Einführung des Emissionshandels für Fluglinien verschoben werden müsse, wenn keine Einigung bezüglich einer Gleichberechtigung bei Zwischenstopps bei Langstreckenflügen erzielt werde?
13. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung bisher unternommen bzw. plant sie, um eine Einbeziehung von Teilstrecken ab einem Zwischenstopp bei Langstreckenflügen einzubeziehen?
14. Welche Aktivitäten plant die Bundesregierung und/oder hat die Bundesregierung bisher in die Wege geleitet, um den Emissionshandel für den Luftverkehr weltweit einzuführen.
15. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer weltweiten Einführung des Emissionshandels für den Flugverkehr, und wie könnte dies nach Meinung der Bundesregierung erreicht werden?
16. Unterstützt die Bundesregierung die Meinung des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium Jan Mücke, dass es Strafen für Airlines, die sich nicht am Emissionshandel beteiligen, „nicht geben“ kann und dass sich „das Luftfahrtbundesamt an einem solchen Handelskrieg nicht beteiligen“ würde, angesichts des Umstands, dass das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), das dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung untersteht, nach der diesjährigen Novelle des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes, Start- und Landverbote für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber in Deutschland anordnen muss (vgl. Wirtschaftswoche vom 10. Oktober 2011)?
17. Wie soll die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU gegenüber Drittstaaten durchgesetzt werden, wenn Deutschland vor Beginn des Emissionshandels bereits öffentlich Sanktionen ausschließt (vgl. Wirtschaftswoche vom 10. Oktober 2011)?
18. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu dem Vorschlag, die EU solle ihr System des Emissionshandels im Luftverkehr auf den eigenen Luftraum beschränken, mit der Konsequenz, dass bei einem Flug Washington–Frankfurt nur noch jene Emissionen mit Zertifikaten abgedeckt werden müssten, die innerhalb des europäischen Luftraums anfallen?
19. Wie positioniert sich die Bundesregierung gegenüber der Ansicht, dass das Beispiel Emissionshandel für Fluggesellschaften zeigt, dass Klimaschutz auf globaler Ebene nicht durch Gesetze der EU erzwungen werden kann?
20. Welche alternative Vorgehensweise schlägt die Bundesregierung vor, um den Klimaschutz auf internationaler Ebene im Luftverkehr voranzubringen, sofern der europäische Emissionshandel im Luftverkehr scheitert?
21. Plant die Bundesregierung die von ihr eingeführte Luftverkehrssteuer so umzugestalten, dass sie energieeffizientes Fliegen von Fluggesellschaften zukünftig verstärkt fördern will?

22. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Fluggesellschaften die Kosten des Emissionshandels ganz oder teilweise an die Kunden weitergeben können?
23. Wie möchte die Bundesregierung verhindern, dass die Fluggesellschaften kostenlos zugeteilte Zertifikate einpreisen und es so zu ungerechtfertigten Gewinnen (Windfall Profits) kommt?
24. Welchen Anteil am weltweiten Treibhauseffekt hat der Flugverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung?

Berlin, den 30. November 2011

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**