

EMISSIONSHANDEL IM LUFTVERKEHR

Die im Kyoto-Protokoll vereinbarten Verpflichtungen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen umfassen nicht die Emissionen des internationalen Luftverkehrs. Für diese existieren daher auf internationaler Ebene keine verbindlichen Regelungen oder Maßnahmen zum Klimaschutz. Für die Europäische Union (EU) ist der Emissionshandel das richtige Instrument für mehr Klimaschutz in diesem Bereich. Der Emissionshandel leistet die erforderlichen Beiträge zum Klimaschutz, ohne die Wirtschaft übermäßig zu belasten. Mit ausgefeilten und etablierten Berichts- und Sanktionsmechanismen stellt er sicher, dass die gesetzten Emissionsminderungsziele punktgenau erreicht werden. Der Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) erhält eine klare Obergrenze (das so genannte Cap). Die Luftverkehrsunternehmen bekommen mehr Anreize für technische Verbesserungen. Gleichzeitig verringert der Emissionshandel die Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern: Der gewerbliche Luftverkehr ist der einzige Sektor, der keine Steuer auf Treibstoff zahlt und hat dadurch Vorteile gegenüber dem Straßen- und Schienenverkehr. Hinzu kommt, dass die Bahn bereits mit der aus fossilen Brennstoffen erzeugten elektrischen Energie, die sie selbst produziert oder zukaft, dem Emissionshandel unterliegt.

Ab Januar 2012 wird daher der Luftverkehr in den europäischen Emissionshandel einbezogen. Luftfahrzeugbetreiber – Fluggesellschaften und Betreiber von Businessjets – müssen dann für jede emittierte Tonne Kohlendioxid eine Emissionsberechtigung abgeben. Seit 2010 müssen die Luftfahrzeugbetreiber ihre Emissionen an die zuständigen Behörden (in Deutschland die DEHSt) berichten – für 2010 und 2011 besteht jedoch noch keine Verpflichtung, die entsprechende Menge an Zertifikaten abzugeben.

Die Zahl der Flüge nimmt zu

Der Luftverkehr trägt rund vier Prozent zu den Treibhausgasemissionen der EU bei, mit stark steigender Tendenz (laut Destatis zwischen 1990 und 2009 rund 150% Wachstum in Deutschland). Hinzu kommen weitere Klimateffekte in großer Höhe durch Stickoxide und Wolkenbildung, die noch einmal mindestens genauso hoch ausfallen.

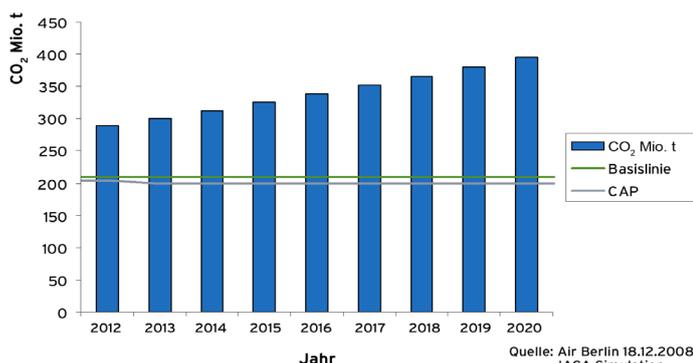
Welcher Flug ist emissionshandelspflichtig?

Grundsätzlich müssen seit 2010 die CO₂-Emissionen aller Flüge, die auf dem Hoheitsgebiet des Europäischen Wirtschaftsraumes (EU plus Island, Norwegen und Liechtenstein) starten oder landen, erfasst und berichtet werden.

Vom Emissionshandel ausgenommen sind z.B. Flüge von Luftfahrzeugen mit einem maximal zulässigen Abfluggewicht von weniger als 5.700 Kilogramm. Eine Liste im Anhang der Emissionshandels-Richtlinie benennt weitere Ausnahmen: So sind z. B. Flüge nach Sichtflugregeln, Rettungs-, Polizei-, Zoll- und Forschungsflüge nicht emissionshandelspflichtig.

Ebenfalls ausgenommen sind gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber, wenn sie in Europa im Durchschnitt weniger als zwei Flüge pro Tag durchführen oder weniger als 10.000 Tonnen CO₂ pro Jahr emittieren.

Luftverkehr – Prognose CO₂-Emissionen und Cap



Daten und Fakten

Reduktionsziele 2012 und 2013-2020	-3% (2012) und -5% (ab 2013) im Vergleich zum Durchschnitt von 2004-2006 (Basislinie), d. h. das Cap liegt bei 97% bzw. 95%
Reduktionsziel der EU in absoluten Werten	Basislinie: 221,4 Mio. t CO ₂ Cap 2012: 214,8 Mio. t CO ₂ Cap 2013-2020: 210,4 Mio. t CO ₂
Teilnehmer am Emissionshandel im Luftverkehr	über 4.000 internationale Luftfahrzeugbetreiber aus mehr als 150 Ländern, für 409 davon ist Deutschland zuständig
Kostenlose Zuteilung	85% der Zertifikate in 2012 82% der Zertifikate ab 2013
Reserve	3% der Zertifikate ab 2013
Versteigerungsquote	15% der Zertifikate
Zuteilung	nach europaweit einheitlichem Benchmark der EU-Kommission: 2012: 0,6797 Zertifikate pro 1000 Tonnenkilometer 2013-2020: 0,6422 Zertifikate pro 1000 Tonnenkilometer

Zeitplan

01.01.2010	Beginn Emissionsüberwachung beim Luftfahrzeugbetreiber
31.03.2011	Antrag auf Zuteilung kostenloser Emissionsberechtigungen (einmalige Abgabe eines Tonnenkilometerdaten-Berichts)
	Abgabe Emissionsbericht für 2010 (danach jährlich)
26.09.2011	EU-Kommission veröffentlicht Richtwert (Benchmark) für die Zuteilung
26.12.2011	DEHSt berechnet Zuteilung von kostenlosen Emissionsberechtigungen
28.02.2012	DEHSt überträgt Zertifikate auf Betreiberkonten im Emissionshandelsregister (danach jährlich)
30.09.2012	Fristende zur Abgabe von Monitoringkonzepten für 2013-2020
30.04.2013	Fristende zur Abgabe von Emissionsberechtigungen in Höhe der durch Flüge in 2012 verursachten Emissionen (danach jährlich)
01.01.2014	Flüge innerhalb Kroatiens und Flüge von Kroatien in Nicht-EWR-Staaten werden emissionshandelspflichtig

Erste Erfahrungen

Alle am Emissionshandel teilnehmenden Luftfahrzeugbetreiber mussten schon 2009 der DEHSt Monitoringkonzepte gemäß den europäischen Monitoring Leitlinien zur Genehmigung vorlegen. In diesen sind die Methoden für die Überwachung und Ermittlung der CO₂-Emissionen und der Flugleistung (in Tonnenkilometern) beschrieben. Für eine kostenlose Zuteilung mussten Luftfahrzeugbetreiber bis Ende März 2011 zusammen mit ihrem Zuteilungsantrag einmalig auch einen Bericht über die Tonnenkilometer-Leistung im Jahr 2010 abgeben. Zusätzlich berichteten sie über ihre Jahresemissionen.

Trotz der Vorbehalte einiger Luftfahrzeugbetreiber gegenüber dem Emissionshandel sind die meisten ihrer Pflicht nachgekommen. Von den Betreibern, für die die DEHSt zuständig ist, haben über drei Viertel ihre Pflichten rechtzeitig erfüllt, darunter alle großen Fluggesellschaften. Insgesamt sind somit etwa 99% der Emissionen aus dem Luftverkehr abgedeckt.

Weitere Informationen

www.dehst.de/Luftverkehr (deutsch) und
www.dehst.de/Aviation (englisch)

Fact Sheets der DEHSt informieren Sie auch über den Emissionshandel allgemein, Klimaschutzprojekte, Freiwillige Kompensation und die Zukunft des Emissionshandels.

Stand: November 2011

Impressum

Herausgeber: Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt
Bismarckplatz 1, 14193 Berlin

Telefon: (0 30) 89 03-50 50

Telefax: (0 30) 89 03-50 10

www.dehst.de

E-Mail: emissionshandel@dehst.de