

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Theurer, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP

Vereinbarkeit des europäischen Zertifikatehandels im Luftverkehr mit CORSIA

Nach der 40. Sitzung der ICAO Vollversammlung (ICAO = Internationale Zivilluftfahrtorganisation) wurde eine Resolution verabschiedet, worin das Kompensationsinstrument CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) als einziges globales, marktbasiertes Klimainstrument zur CO₂-Reduktion festgelegt wurde. Dadurch sollen Doppelbelastungen bei marktbasierten Systemen zur CO₂-Reduktion vermieden werden (A40-19: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)).

Seit Januar 2012 ist der innereuropäische Luftverkehr in den EU-Emissionshandel (EU-ETS) einbezogen. Damit ist der Luftverkehr mit hauptsächlich energieintensiven Unternehmen in einem sog. „Cap and Trade“-System, dem ca. 50 Prozent der deutschen CO₂-Emissionen unterliegen. Das System sorgt dafür, dass der absolute CO₂-Ausstoß in festgelegten Abständen abnimmt. Im Gegensatz dazu handelt es sich bei CORSIA um ein Kompensationsinstrument. Eine absolute Reduktion der CO₂-Emission ist also nicht vorgesehen. Damit hat nach Ansicht der Fragesteller der EU-ETS ein ambitionierteres Ziel (https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_de; www.dehst.de/DE/Als-Betreiber-teilnehmen/Luftfahrzeugbetreiber/Corsia/corsia_node.html; www.airliners.de/eu-boycott-un-emissionshandel-zwickmuehle/52027).

Da auf der ICAO-Vollversammlung CORSIA als einziges globales, marktbasiertes Klimainstrument zur CO₂-Reduktion festgelegt wurde, stellt sich nach Ansicht der Fragesteller die Frage, was mit dem EU-ETS im Luftverkehr zukünftig geschieht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Auswirkungen auf den EU-ETS hat nach Ansicht der Bundesregierung die Entscheidung der ICAO, dass CORSIA das einzige globale, markt-basierte Klimainstrument zur CO₂-Reduktion ist?
2. Ist der EU-ETS im Luftverkehr in seiner jetzigen Form nach Ansicht der Bundesregierung mit CORSIA vereinbar?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, welche Schritte gedenkt die Bundesregierung, auf europäischer Ebene zu unternehmen, um eine Konformität mit CORSIA herzustellen?
3. Was muss nach Ansicht der Bundesregierung getan werden, damit der EU-ETS im Luftverkehr mit CORSIA vereinbar ist?
4. Wird nach Ansicht der Bundesregierung der Luftverkehr aus dem EU-ETS ausscheiden müssen, um mit CORSIA vereinbar zu sein?
5. Ist der EU-ETS mit CORSIA nach Ansicht der Bundesregierung vereinbar, wenn es zu keiner Doppelbelastung der Fluggesellschaft kommt?
6. Wenn ja, wie soll nach Vorstellung der Bundesregierung eine Doppelbelastung der Fluggesellschaften vermieden werden?
7. Welche Position vertreten nach Kenntnis der Bundesregierung die anderen EU-Mitgliedstaaten bei der Vereinbarkeit des EU-ETS im Luftverkehr mit CORSIA?

Berlin, den 13. November 2019

Christian Lindner und Fraktion