

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst,
Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Jens Beeck,
Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr,
Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen,
Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link,
Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Nicole Westig
und der Fraktion der FDP**

Weiterentwicklung des EU-Zertifikatehandels im Luftverkehr

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.

Für den Luftverkehr in Europa sollte der Emissionshandel bisher die CO₂-Emissionen auf den Wert des Jahres 2005 begrenzen. Die Teilnehmer bekommen die entsprechende Menge an Emissionsberechtigungen (European Union Allowance, EUA) kostenlos zugeteilt. Dabei entspricht eine EUA der Emission einer Tonne CO₂. Für alle Emissionen, die über die Ausgangswerte hinausgehen, also das Wachstum des Luftverkehrs abbilden, müssen die Fluggesellschaften Emissionszertifikate von anderen Emittenten, beispielsweise Kraftwerksbetreibern, kaufen. Seitdem wächst die Branche in der EU CO₂-neutral (https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_de).

Gleichzeitig stehen die Prognosen im Luftverkehr auf Wachstum. Im Jahr 2040 erwartet die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) einen Anstieg des Luftverkehrs um 53 Prozent (www.eurocontrol.int/publication/challenges-growth-2018). Der Anstieg der Passagierzahlen im Jahr 2018 um 4,1 Prozent bestätigt diesen Trend (www.bdl.aero/de/publikation/bericht-zur-lage-der-branche/).

Auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP antwortete die Bundesregierung, dass sie die Einführung einer Kerosinsteuer prüft (Bundestagsdrucksache 19/11071). Grund dafür sei die nicht ausreichende Ausgestaltung der momentanen klimapolitischen Maßnahmen und Instrumente (CORSIA und EU-ETS). Anstatt ein weiteres Instrument zur Emissionsreduktion einzuführen, hat die designierte EU-Kommissionschefin, Dr. Ursula von der Leyen, vorgeschlagen, den Luftfahrtunternehmen nach und nach weniger kostenlose Zertifikate zuzuteilen (https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/political-guidelines-next-commission_de.pdf). Damit nutzt Dr. Ursula von der Leyen eine der zwei Anreizmöglichkeiten zur Emissionsvermeidung mittels EU-ETS. Dies kann einerseits durch Reduktion der kostenlosen Zertifikate oder durch die Reduktion der Zertifikatmenge geschehen.

Bei der Sitzung des Klimakabinetts am 17. Juli 2019 hat Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel den Wirtschaftsweisen Dr. Christoph M. Schmidt und Dr. Ottmar Edenhofer, Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung, eingeladen, um ihr Sondergutachten „Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik“ vorzustellen. Zentrale Idee ist auch hier ein übergeordneter Emissionshandel für alle Sektoren, also Industrie, Strom, Verkehr und Wärme, und zwar am besten im europäischen Verbund.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Emissionsberechtigungen wurden dem deutschen Luftverkehr in den letzten fünf Jahren insgesamt zugewiesen (bitte jedes Jahr einzeln angeben)?
2. Wie viele Emissionsberechtigungen wurden dem deutschen Luftverkehr in den letzten fünf Jahren kostenlos zugewiesen (bitte jedes Jahr einzeln und in Prozent angeben)?
3. Wie viele Emissionsberechtigungen mussten deutsche Luftverkehrsunternehmen in den letzten fünf Jahren käuflich erwerben (bitte jedes Jahr einzeln angeben)?
4. Wie viel Geld für Emissionsberechtigungen im Luftverkehr hat die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) in den letzten fünf Jahren pro Jahr eingenommen (bitte jedes Jahr einzeln angeben)?
5. Wie hat sich der Zertifikatspreis im Luftverkehr in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte für jedes Jahr in Prozent angeben)?
6. Kann nach Ansicht der Bundesregierung die kostenlose Zuteilung von Emissionsberechtigungen nur für den deutschen Luftverkehr weiter abgesenkt werden?
7. Prüft die Bundesregierung die Möglichkeit, die kostenlose Zuteilung von Emissionsberechtigungen nur für den deutschen Luftverkehr weiter abzusenken?
8. Unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag der designierten EU-Kommissionschefin, nach und nach weniger kostenlose Emissionsberechtigungen an Luftverkehrsunternehmen zu verteilen?
9. Wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass weniger kostenlose Emissionsberechtigungen an Luftverkehrsunternehmen ausgegeben werden?
10. Warum prüft die Bundesregierung die Einführung einer Kerosinsteuer, anstatt die bisher existierenden Maßnahmen und Instrumente auszubauen?
11. Ist es aus Sicht der Bundesregierung weiterhin sinnvoll, eine Kerosinsteuer zu prüfen, obwohl nun nach einhelliger Expertenmeinung (Sondergutachten „Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik“) langfristig ein Emissionshandel für eine effiziente Emissionsreduzierung die beste Lösung ist?
12. Stimmt die Bundesregierung der Aussage des Sondergutachtens „Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik“ zu, dass kleinteilige Zielvorgaben, insbesondere solche für einzelne Sektoren innerhalb von Volkswirtschaften, einer effizienten Lösung für weniger CO₂-Emissionen im Weg stehen?

Berlin, den 31. Juli 2019

Christian Lindner und Fraktion