

Emissionshandel im Luftverkehr

Die globalen Emissionen des zivilen Luftverkehrs betragen im Jahr 2019 rund 918 Mio. Tonnen Kohlendioxid (CO₂), ein Anstieg um 29 Prozent seit 2013. Auch langfristig – nach Überwinden der COVID-19-Pandemie – ist im Luftverkehr mit einer globalen jährlichen Zunahme von drei bis vier Prozent zu rechnen. Hinzu kommen noch weitere Emissionen und atmosphärische Prozesse in Flughöhe. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Stickoxid-Emissionen und ihre Wirkung auf Ozon oder die vom Luftverkehr verursachte Kondensstreifen- bzw. Wolkenbildung. Diese sogenannten Nicht-CO₂-Effekte haben eine zusätzliche Klimawirkung, die in etwa doppelt so hoch wie die des CO₂ ist.



Luftverkehr im Europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS)

EU-weit ist der Luftverkehr für mehr als drei Prozent der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Durch den Emissionshandel erhält der Ausstoß von CO₂ für den Luftverkehr eine Obergrenze (das sogenannte Cap) und einen Preis. Die Luftfahrzeugbetreiber – Fluggesellschaften und Betreiber von Businessjets – haben dadurch mehr Anreize für technische und organisatorische Verbesserungen. Gleichzeitig verringert der Emissionshandel die Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern: Der gewerbliche Luftverkehr ist der einzige Sektor, der keine Steuer auf Treibstoff zahlt, zudem sind internationale Flüge von der Mehrwertsteuer befreit. Dies benachteiligt den Straßen- und Schienenverkehr im Wettbewerb. Hinzu kommt, dass die Bahn bereits mit der aus fossilen Brennstoffen erzeugten elektrischen Energie, die sie selbst produziert oder zukaft, dem Emissionshandel unterliegt. Seit 2010 wird daher der Luftverkehr in den EU-ETS einbezogen,

Anwendungsbereich

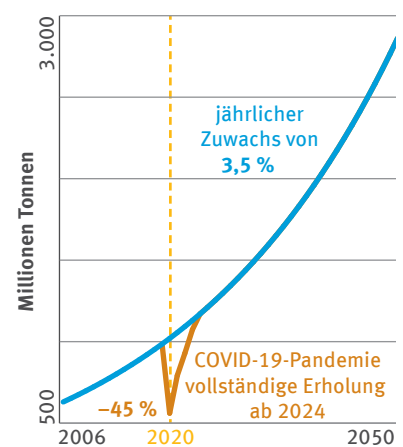
Grundsätzlich sind alle Flüge erfasst, die auf dem Hoheitsgebiet des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) starten oder landen. Ausnahmen existieren für bestimmte Luftfahrzeuge (weniger als 5.700 kg max. zulässiges Abfluggewicht), bestimmte Arten von Flügen (z. B. Rettungs- und Forschungsflüge) sowie für Betreiber mit geringen jährlichen Gesamtemissionen (weniger als 10.000 Tonnen CO₂ für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber bzw.

womit grundsätzlich etwa ein Drittel der globalen CO₂-Emissionen des zivilen Luftverkehrs erfasst werden. Übergeordnetes Ziel der Einbeziehung war, dem Luftverkehr zu ermöglichen, einen angemessenen Beitrag zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels zu leisten. Luftfahrzeugbetreiber müssen ihre Emissionen jährlich an die zuständigen Behörden (in Deutschland die DEHSt) berichten. Seit 2012 müssen Luftfahrzeugbetreiber zudem für jede berichtete Tonne CO₂ eine Emissionsberechtigung abgeben. Die meisten Luftfahrzeugbetreiber haben dafür auf Antrag eine bestimmte Menge kostenloser Berechtigungen erhalten, die sich an ihrer Transportleistung des Jahres 2010 orientierte. Ab dem Jahr 2025 müssen Luftfahrzeugbetreiber auch die von ihnen verursachten Nicht-CO₂-Effekte erfassen und berichten, ohne dass es dafür zunächst eine Abgabepflicht gibt. Die Europäische Kommission ist jedoch verpflichtet, bis Ende 2027 einen Vorschlag für eine Abgabepflicht vorzulegen.

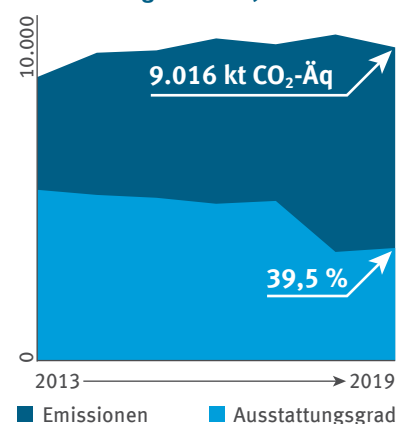
weniger als 1.000 Tonnen CO₂ für nicht-gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber).

Für die Jahre 2012 bis 2026 wurde die Berichts- und Abgabepflicht im Wesentlichen auf Inner-EWR-Flüge beschränkt – also auf Flüge, die auf dem Hoheitsgebiet des EWR starten und landen. In diesem Zusammenhang wird auch vom „reduzierten Anwendungsbereich“ gesprochen.

CO₂-Emissionen des zivilen Luftverkehrs



Verhältnis Zuteilung zu Emissionen im reduzierten Anwendungsbereich (von Deutschland verwaltete Luftfahrzeugbetreiber)



Verknüpfung mit dem Emissionshandelssystem der Schweiz

Am 01.01.2020 ist das Abkommen zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU (sog. Linking) in Kraft getreten. Damit wird ein Prozess abgeschlossen, der nahezu zehn Jahre gedauert hat. Die Schweiz ist das erste Land, das sein Treibhausgasemissionshandelssystem erfolgreich mit dem EU-Emissionshandelssystem verknüpft hat.

Durch die Verknüpfung unterliegen Emissionen von Flügen aus dem EWR in die Schweiz der Berichts- und Abgabepflicht des EU-ETS, die von Flügen von der Schweiz in den EWR sowie innerhalb der Schweiz der des Schweizer ETS. Verwaltet wird ein Luftfahrzeugbetreiber für beide Systeme aber nur von einem Staat.

Austritt UK aus der EU

Durch den Austritt aus der EU nimmt das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland ab dem 01.01.2021 auch nicht mehr am EU-ETS teil. Aufgrund des Handelsabkommens zwischen der EU und Großbritannien fallen Flüge aus

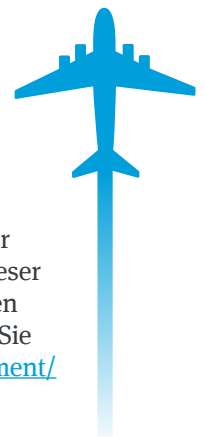
dem EWR nach Großbritannien jedoch auch weiterhin unter das EU-ETS. Flüge aus Großbritannien in den EWR sowie innerhalb Großbritanniens fallen unter das Emissionshandelssystem Großbritanniens (UK-ETS).

ICAO-Aktivitäten für einen globalen Emissionshandel

Auf ihrer 39. Versammlung beschloss die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) im Herbst 2016 eine marktbasierende Maßnahme zur Begrenzung der CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs. CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) sieht ein Offsetting von CO₂-Emissionen durch Projektgutschriften („Offsets“) vor, um ein CO₂-neutrales Wachstum des internationalen Luftverkehrs ab 2020 zu erreichen (siehe Factsheet „Klimaschutz im Luftverkehr – CORSIA und EU-ETS“). Seit dem 01.01.2019 sind Luftfahrzeugbetreiber aus

allen ICAO-Mitgliedstaaten unter CORSIA zum Monitoring ihrer CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr verpflichtet.

Für Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), für die die DEHSt im Rahmen von CORSIA zuständig ist, erfolgte mit dem Emissionsbericht 2019 neben der EU-ETS-Berichterstattung erstmals auch die CORSIA-Berichterstattung.



Ausblick

Im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets wurden eine Reihe von politischen Maßnahmen beschlossen, die das energie- und klimapolitische Instrumentarium auf das neue Klimaziel einer Emissionsminderung um mind. 55 % gegenüber 1990 bis 2030 ausrichten sollen. Hierin enthalten ist u. a. die seit 17.05.2023 gültige Novellierung der Emissionshandlungsricht-

linie, die Änderungen für den Luftverkehr enthält. Eine ausführliche Darstellung dieser Maßnahme und Informationen zu anderen Elementen des „Fit for 55“-Pakets finden Sie unter: www.umweltbundesamt.de/dokument/aenderungen-im-luftverkehr-ets-corsia

DATEN UND FAKTEN

Reduktionsziele: –3 % (2012) und –5 % (ab 2013) im Vergleich zum Durchschnitt der Emissionen von 2004–2006 (Basislinie), d. h. das Cap liegt bis 2020 gleichbleibend bei 97 % bzw. 95 % der Basislinie, ab 2021 linearer Reduktionsfaktor von 2,2 % p. a., ab 2024 4,3%, ab 2028 4,4 % p. a.

Reduktionsziel der EU in absoluten Werten:

Basislinie: 221,4 Mio. t CO₂ Cap, 2012: 214,8 Mio. t CO₂ Cap 2013–2020: 210,4 Mio. t CO₂, ab 2021 linearer Reduktionsfaktor von 2,2 % p. a., ab 2024 4,3%, ab 2028 4,4 % p. a.)

Teilnehmer am Emissionshandel im Luftverkehr:

ca. 4.800 internationale Luftfahrzeugbetreiber aus mehr als 150 Ländern, für ca. 580 davon ist Deutschland zuständig. Viele davon sind wegen zu geringer Aktivitäten derzeit von den Pflichten des Emissionshandels befreit.

Kostenlose Zuteilung: 85 % des Caps 2012, 82 % des Caps ab 2013 nach europaweit einheitlichem Benchmark der EU-Kommission (2012: 0,6797 Zertifikate pro 1.000 Tonnenkilometer; ab 2013: 0,6422 Zertifikate pro 1.000 Tonnenkilometer); 2018 deckte die kostenlose Zuteilung für von Deutschland verwaltete Luftfahrzeugbetreiber ca. 38 % ihrer CO₂-Emissionen ab

Reserve: max. 3 % der Zertifikate ab 2013, einmalige Zuteilung daraus im Jahr 2016

Versteigerungsquote: 15 % der Zertifikate des Caps

Reduzierter Anwendungsbereich: die kostenlose Zuteilung wird ab 2026 durch Auktionierung aller für den Luftverkehr vorgesehenen Emissionsberechtigungen ersetzt werden.

Stand: Juli 2023

Deutsche Emissionshandlungsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt
City Campus | Haus 3, Eingang 3A | Buchholzweg 8 | 13627 Berlin
www.dehst.de | emissionshandel@dehst.de

