

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/21030 –

CORSIA und mögliche Anpassungen aufgrund der Corona-Krise

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Rat der Europäischen Union hat am 10. Juni 2020 seine Position bezüglich CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) aufgrund der COVID-19-Pandemie angepasst. Der Kompensationsmechanismus sieht vor, dass CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs auf dem Niveau des Jahres 2020 gedeckelt werden. Genauer gesagt soll ein Referenzwert aus den durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2019 und 2020 gelten. Anders als geplant, wird das Jahr 2020 nun aus der Berechnung herausgenommen. Grund dafür ist der starke Einbruch des Luftverkehrs und die mangelnde Repräsentativität der Emissionswerte im Jahr 2020. Der Ausgangswert für CORSIA sollte auf der 220. Sitzung zwischen dem 8. Juni und 26. Juni 2020 im Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) besprochen werden (https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2020/06/09/aviation-emissions-eu-adopts-its-position-on-adjusted-corsia-baseline-to-take-account-of-the-consequences-of-covid-19-pandemic/?utm_source=dsms-au-to&utm_medium=email&utm_campaign=Aviation+emissions:+EU+adopt+its+positi-on+on+adjusted+CORSIA+baseline+to+take+account+of+the+consequences+of+COVID-19+pandemic).

CORSIA gilt für alle internationalen Flüge, währenddessen ist der europäische Luftverkehr im EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS). Alle Fluggesellschaften, die innerhalb und zwischen EU-Mitgliedstaaten Flüge anbieten, müssen Emissionszertifikate erwerben. Daraus folgt, dass CORSIA und das EU-ETS theoretisch auf alle innereuropäischen Flüge anzuwenden sind. Des Weiteren wurde auf der 40. ICAO-Vollversammlung eine Resolution verabschiedet, worin das Kompensationsinstrument CORSIA als einziges globales, marktbasierendes Klimainstrument zur CO₂-Reduktion festgelegt wurde (A40-19: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)). Deswegen bedeutet die momentan drohende Doppelbelastung einen enormen Wettbewerbsnachteil für die deutschen Fluggesellschaften, die bereits hart von der Corona-Krise getroffen wurden.

1. Welche Position vertritt die Bundesregierung bei der ICAO bezüglich einer Anpassung des Referenzjahres in Bezug auf CORSIA?
2. Welche Mitglieder der ICAO sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegen eine Festlegung des Referenzjahres auf 2019 bezüglich CORSIA?
3. Welche Position vertreten die USA nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Festlegung des Referenzjahres auf 2019 bezüglich CORSIA?
4. Droht eine Neuverhandlung von CORSIA nach Ansicht der Bundesregierung, sollten sich die ICAO-Mitgliedstaaten nicht auf ein Referenzjahr einigen können?
5. Ist die Bundesregierung zu Kompromissen bereit, sollte sich eine Neuverhandlung von CORSIA anbahnen, und wenn ja, wie sehen diese aus?
7. Geht die Bundesregierung von einer unverhältnismäßigen Mehrbelastung des Luftverkehrs aus, sollte das Referenzjahr für CORSIA nicht angepasst werden?

Die Fragen 1, 2, 3, 4, 5 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Am 30. Juni 2020 hat der Rat der Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in seiner 220. Sitzungsperiode als Reaktion auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr eine Entscheidung zur Änderung des Referenzjahres bezüglich CORSIA und der Berechnungsgrundlage der CORSIA Baseline getroffen. Diese Entscheidung beinhaltet u. a. die Verwendung von Emissionswerten nur des Jahres 2019 (anstatt 2019/2020) als Referenzjahr für Elemente von CORSIA, inklusive der CORSIA Baseline, für die CORSIA Pilotphase 2021-2023. 25 ICAO-Ratsmitglieder stimmten für den Vorschlag, inklusive aller Vertreter von EU Staaten (inkl. Deutschland, entsprechend zuvor abgestimmter EU-Position) und den USA; drei ICAO Ratsmitglieder stimmten dagegen (China, Russland und Südafrika) und acht Ratsmitglieder enthielten sich.

In Vorbereitung der 220. ICAO Ratssitzung wurde das Thema CORSIA auf europäischer Ebene diskutiert. Abgestimmte EU-Position zum Referenzjahr bezüglich CORSIA und der CORSIA Baseline ist, das Jahr 2020 aus der Baseline-Berechnung zu streichen und die Emissionen aus dem Jahr 2019 als Referenzjahr zu verwenden. Dieser Position hat auch die Bundesregierung zugestimmt. Ungeachtet dieser Änderung bleibt es bei der Vereinbarung einer regelmäßigen Überprüfung von CORSIA alle drei Jahre, beginnend im Jahr 2022.

6. Sind der Bundesregierung Prognosen zur CO₂-Einsparung im Luftverkehr für das Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie bekannt und wenn ja, wie sehen diese aus?

Der Bundesregierung sind Ergebnisse von Analysen im Zusammenhang mit den Diskussionen des ICAO Rates in seiner 220. Sitzungsperiode bekannt, welche eine substantielle Reduktion von CO₂-Emissionen des Luftverkehrs in 2020 aufgrund der Corona-Pandemie darlegen. Die mittel- und langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr sind noch nicht absehbar. Diese Informationen hat der ICAO Rat bei seiner oben erläuterten Entscheidung anerkannt und weitere Analysen u. a. durch das ICAO Umweltkomitee beauftragt.

8. Sieht die Bundesregierung die Gefahr einer Doppelbelastung der Luftverkehrswirtschaft durch CORSIA und das EU-ETS innerhalb der EU?
9. Was ist die Position der Bundesregierung bezüglich einer drohenden Doppelbelastung der Luftverkehrswirtschaft durch CORSIA und das EU-ETS innerhalb der EU?
10. Wie kann eine Doppelbelastung der Luftverkehrswirtschaft durch CORSIA und das EU-ETS innerhalb der EU nach Ansicht der Bundesregierung verhindert werden?
11. Ist das EU-ETS im Luftverkehr in seiner jetzigen Form nach Ansicht der Bundesregierung mit CORSIA vereinbar?

Die Fragen 8, 9, 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Verhältnis des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS) und CORSIA ist noch nicht geklärt. Am 3. Juli 2020 hat die Europäische Kommission eine Roadmap (Inception Impact Assessment) zur Revision der Emissionshandelsrichtlinie bezüglich Luftverkehr veröffentlicht, welche u. a. die Analyse von Optionen vorsieht, wie und in welchem Verhältnis zum EU-ETS durch die EU und deren Mitgliedstaaten CORSIA implementiert werden könnte.

Nach Auffassung der Bundesregierung sind EU-ETS und CORSIA miteinander vereinbar.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.