

ETS-Luftfahrt: wie weit muss EU zurückrudern?

Die Einbeziehung der Drittstaatenflüge in den EU-ETS ist gescheitert. Nach der Notbremse „Stop-the-clock“ lanciert die EU-Kommission ihre nächste Initiative – mit bisher mäßigem Erfolg

Missionierung durch EU gescheitert. Die EU hat ab 2012 alle Flüge innerhalb der EU sowie zwischen Drittstaaten und der EU in den ETS einbezogen. Dieses Risiko, alle Fluglinien, die die EU anfliegen, mit dem ETS zu verpflichten, hat sich bis jetzt nicht gelohnt. EuGH-Verfahren und Proteste der Drittstaaten (insbesondere Russland, USA, China und Indien) waren die Folge, auf die die EU reagieren musste. Zunächst mit Stop-the-clock, einer Änderung der ETS-Richtlinie, die die Drittstaatenflüge für das Jahr 2012 komplett herausnahm. Damit sollte die ICAO-Konferenz im Oktober 2013 in Montreal „Luft“ bekommen, eine weltweite Lösung zu erarbeiten. Diese gibt es nun nicht, oder noch nicht: Bis 2016 will die ICAO ein Abkommen für die Zeit ab 2020 erarbeiten. Was macht die EU nun?

- Stop-the-clock fortsetzen (aus WKÖ-Sicht eine realistische Option)
- dieses ein wenig erweitern (abgelehnt von Luftfahrtindustrie)
- die alte umstrittene Maximalversion wieder herstellen (undenkbar aus WKÖ-Sicht)
- oder gar den ETS für die Luftfahrt bis 2020 komplett aussetzen? (Aus WKÖ-Sicht wäre das die einzige Lösung, die Wettbewerbsnachteile für Europa vermeidet, sie hat aber wenig Umsetzungschancen, weil die EK das EU-ETS als ihr klimapolitisches Flaggschiff eher ausbauen als reduzieren möchte).

Tauziehen geht nach Montreal weiter. Immerhin, die EU-Kommission hat mit ihrer verwegenen Strategie erreicht, dass die ICAO bis 2016 eine Lösung zustande bringen will, die ab 2020 weltweite verbindliche Klimaschutzmaßnahmen für die Luftfahrt vorsieht. Stop-the-clock hat die Situation für das Jahr 2012 entschärft, nun muss etwas geschehen um die Folgejahre zu regeln, sonst tritt das ursprüngliche und weltweit umstrittene ETS wieder in Kraft. Das Hauptproblem: Wie können die drohenden Retorsionsmaßnahmen gegen EU-Fluglinien durch Nicht-EU-Staaten (Benachteiligungen bei den Überflug- sowie Landegebühen und -rechten) vermieden werden und wie kann die jetzt schon bestehende Benachteiligung für EU-Fluglinien im ETS beseitigt oder gelindert werden?

Der neue „Montreal-Vorschlag“ der EU-Kommission als Folge der ICAO-Konferenz in Montreal Anfang Oktober erweitert die Stop-the-clock-Version (nur EU-Flüge sind im ETS) um die Drittstaatenflüge bis zur EU-Außengrenze. Damit würden weitere CO₂-Emissionen unter den ETS fallen. Die Differenz zur umstrittenen Maximalversion wären die Flüge zwischen den EU-Außengrenzen und den Drittstaatenflughäfen. Ein Drahtseilakt der EU-Kommission, denn die ICAO hat in Montreal eindeutig signalisiert, dass bis zu einem weltweiten Luftfahrt-Klimaschutzabkommen alles, was über Stop-the-clock hinausgeht, abgelehnt wird, womit wieder die Retorsionsmaßnahmen drohen würden.

Diese sind im Interesse der EU-Luftfahrt jedenfalls zu vermeiden. Und der Montreal-Vorschlag der EU-Kommission geht eindeutig über Stop-the-clock hinaus.

Zunehmende Kritik im EP. In einer Aussprache im (allerdings nicht federführenden) Verkehrsausschuss des EU-Parlaments („TRAN“) sind durchaus harte Worte in Richtung EU-Kommission gefallen. Angefangen von „lächerlich“ oder „zu ambitioniert“ bis hin zu „und wo bleibt der Plan B?“ und „zu missionarisch“ sehen viele Abgeordnete (analog zur WKÖ) bereits jetzt eine Wettbewerbsverzerrung zulasten der EU-Fluglinien, die nicht weiter verstärkt werden sollte. Das hieße entweder Fortführung von Stop-the-clock oder überhaupt Aussetzung des EU-ETS für die Luftfahrt, jeweils bis 2020 oder mindestens bis 2016. Aber: Der federführende EP-Ausschuss ist der Umweltausschuss („ENVI“), dessen Position wohl etwas anders aussehen wird.

Rat noch sehr reserviert. Nur 2 Mitgliedstaaten haben sich einigermaßen klar für den Vorschlag stark gemacht, die meisten sind dagegen oder wollen weiter prüfen. Eine starke Neigung zum Verlängern des Stop-the-clock ist zu erwarten.

Details zum „Montreal-Vorschlag“ der EU-Kommission COM (2013) 722 vom 16.10.2013:

- 2013 de facto Verlängerung von Stop-the-clock (dh nur EU-Flüge zählen, aber auch für Drittstaaten-Fluglinien) – entsprechende Korrektur der Zuteilung für 2013
- 2014-20 Einbeziehung der Drittstaaten-Flüge bis zur EU-Außengrenze
- Terminliche Lockerung bei der Abgabe der Zertifikate für 2013
- Ausnahme für nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber bis 2020 unter Emissionen von 1.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr
- Tool für Kleinemittenten unter 25.000 Tonnen p.a. für die Emissionsermittlung sowie noch weitere Vereinfachungen für nichtgewerbliche Betreiber
- Ausnahme für Entwicklungsländer vom EU-ETS.

Fazit: Der Alleingang der EU stößt weltweit auf großen Widerstand. Der europäischen Wirtschaft drohen Wettbewerbsnachteile sowie Handelssanktionen, wenn die EK an ihren Intentionen festhält.



Mag. Axel Steinsberg MSc (WKÖ)
axel.steinsberg@wko.at