

Stakeholder feedback on [COM\(2017\)54/F1](#) (CLIMA)**Feedback period: 03/02/2017 - 31/03/2017**

[EN] Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2003/87/EC to continue current limitations of scope for aviation activities and to prepare to implement a global market-based measure from 2021

[FR] Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021

[DE] Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ab 2021

4 feedbacks received:

Per domain:

- Citizen: 4
- Company/Business organisation: 0
- Other: 0
- Non-governmental organisation: 0
- Public authority: 0

Per country:

- DE: 4

Per reply type:

- Anonymous: 3
- Non-anonymous: 1

Disclaimer: The information and views contained in the following documents are those of the authors and do not reflect the official opinion of the European Commission. The Commission does not guarantee the accuracy of the information contained therein. Neither the Commission nor any person acting on the Commission's behalf may be held responsible for the content and the use which may be made of the information contained therein.

Date: 24/02/2017

#1

Author: Citizen (DE) - The feedback is published in an anonymous way**Feedback:**

Das Flugzeug ist zwar unser klimaschädlichstes Verkehrsmittel, trotzdem bekam der Luftverkehr in allen bisherigen Klimaschutzübereinkünften immer eine privilegierte Rolle zugewiesen. So wurde bereits im Kyoto Protokoll von 1997 die Umsetzung der angestrebten Begrenzung und Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs vertrauensvoll in die Hände der ICAO gelegt. Folgerichtig hat die Europäische Union mit Verordnung vom 16. April 2014 Flüge in den EWR hinein und Flüge aus dem EWR hinaus aus dem ETS herausgenommen. Rund 75% des Luftverkehrs-Emissionshandels in der EU wurden damit ausgesetzt:
<https://www.transportenvironment.org/news/aviation-emissions-trading-slashed-75-until-2017>

In Artikel 44 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt hat es sich die ICAO als Ziel gesetzt „ein sicheres und geordnetes Wachsen der Internationalen Zivilluftfahrt in der ganzen Welt zu gewährleisten“. So kann es nicht verwundern, dass die ICAO bis zum Pariser Klimaschutzgipfel 2015 noch keine Vorschläge für die Reduzierung der CO2 Emissionen des Luftverkehrs liefern konnte oder wollte. Trotzdem wurde der Luftverkehr im Pariser Abkommen weiterhin zu nichts verpflichtet, man setzte wiederum auf die Freiwilligkeit der Branche Beiträge zum Klimaschutz zu leisten.

Nach immerhin fast 20 Jahren war es Anfang Oktober 2016 so weit. Die Hauptversammlung der ICAO hat in Montreal einem globalen Klimaabkommen zugestimmt. Wie soll nun die Umsetzung der versprochenen Reduzierung der Emissionen aussehen?

Das Abkommen zielt nicht primär auf eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Es geht davon aus, dass der Schadstoffausstoß der Luftfahrt weiter ansteigen wird. Diesen Ausstoß will man mit Hilfe sogenannter Klimaschutzprojekte kompensieren. Dafür soll ein marktbasierendes Klimaschutzinstrument (Offsetting-System CORSIA) geschaffen werden, dessen genaue Ausgestaltung noch nicht bekannt ist. Nach Verlautbarung der Europäischen Kommission müssen Airlines Lizenzen für den Ausstoß von CO2 vorweisen.

Ob eine Gesamtbewertung sogenannter Klimaschutzprojekte und eine belastbare Überprüfung von Kompensationszertifikaten stattfinden – man denke an Staudammbauten zur Stromerzeugung mit Vertreibung der Bevölkerung, Aufforstungsgebieten, die später wieder vernichtet werden und das gespeicherte CO2 erneut freisetzen – bleibt offen.

Die Errichtung eines parallelen Zertifikatesystems zu dem des Pariser Klimaschutzabkommens erscheint fragwürdig (Stichwort: double counting von Emissionsreduktionen).

Bis 2020 unterliegen die CO2 Emissionen der Luftfahrt allerdings keinen Beschränkungen. Erst der Stand der Emissionen in 2020 dient als Basislinie für ein dann folgendes „kohlenstoffneutrales“ Wachstum des Luftverkehrs. . Ab 2021 soll dann das Offsetting-System die weiter anwachsenden Emissionen „neutralisieren“.

Bis 2026 ist die Teilnahme am Programm ohnehin freiwillig. Ob und wie weit die Luftfahrtgesellschaften die Gewinnmaximierung dem Klimaschutz unterordnen werden, bleibt offen.

Ab 2027 sind die Vorgaben des bis 2035 geltenden Abkommens verpflichtend, was danach kommt, bleibt offen.

Aus diesen Gründen lehne ich die von der EU Kommission vorgeschlagenen Änderungen des Artikels 28a ab, die die Herausnahme von Flügen aus dem ETS (Flüge in den EWR hinein und aus dem EWR hinaus) bis zum Jahr 2020 verbindlich festlegen sollen.

Der eingefügte Artikel 28b dient in der vorgegebenen Formulierung dazu, den GMBM der ICAO möglichst reibungslos in EU Recht integrieren zu können. Im Text des Artikels ist zusätzlich die Absicht zu erkennen, den GMBM auch auf Flüge innerhalb des EWR anwenden zu wollen. Aufgrund der bisher bekannt gewordenen Einzelheiten zum GMBM und zum offsetting system sollte dieser Artikel gestrichen werden. Ganz im Gegenteil sollte die EU Kommission im Sinne der Entwicklung eines unbedingt notwendigen Klimaschutzes die Entwicklung der Einzelheiten des GMBM kritisch begleiten, auf Wirksamkeit dringen und den Mut haben einen unzulänglichen GMBM der ICAO für die EU nicht zu übernehmen.

Date: 25/02/2017

#2

Author: Citizen (DE) -

Feedback:

Ausweitung und strikte Anwendung des ETS-Mechanismus auf internationale Flüge. Das ICAO-System genügt überhaupt nicht den Anforderungen des Pariser Abkommens.

Date: 08/03/2017

#3

Author: Citizen (DE) - The feedback is published in an anonymous way

Feedback:

Die von der EU Kommission vorgeschlagenen Änderungen des Artikels 28a wird abgelehnt. Der Flugverkehr ist derzeit bereits ein Hauptverursacher von klimaschädlichen Gasen. Mit dem wachsenden Flugverkehr wird auch der Ausstoß dieser Gase anwachsen. Die Erteilung von Ausnahmen für Flügen in den EWR hinein und aus dem EWR hinaus ist der falsche Weg.

Der neue Artikel 28b dient in der vorgegebenen Formulierung dazu, den GMBM der ICAO möglichst reibungslos in EU Recht zu integrieren. Dies wäre ein weiterer Rückschritt, denn bereits jetzt ist die Unzulänglichkeit des GMBM der ICAO zu erkennen. Der Artikel ist zu streichen.

Date: 14/03/2017

#4

Author: Citizen (DE) - The feedback is published in an anonymous way

Feedback:

Die Änderung des Artikels 28a lehne ich ab, da damit rund 75% des Luftverkehrs in Europa weiterhin kostenlos klimaschädliches CO2 emittieren dürfen.

Artikel 28b ist zu streichen, weil damit der ICAO-Ansatz in EU-Recht integriert wird zu Lasten der Bevölkerung und insb. deren Gesundheit.