

Stellungnahme zum

Entwurf der TEHG-Novelle

BMU-Referentenentwurf eines Gesetzes zur Anpassung der Rechtsgrundlagen für die Fortentwicklung des Europäischen Emissionshandels (vom 27.06.2018)

06. Juli 2018



Kommentierung der Luftverkehrsbranche zum Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung der Rechtsgrundlagen für die Fortentwicklung des Europäischen Emissionshandels

Allgemeine Anmerkungen

Auf der 39. Vollversammlung der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO haben sich die Mitgliedsstaaten auf ein globales Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr in Form des Offsetting-Systems CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) geeinigt. CORSIA ist ein wichtiger Baustein in der Klimaschutzstrategie für die Luftfahrt. Bereits jetzt verpflichtet sich die Branche, ihre Treibstoffeffizienz pro Jahr um 1,5 Prozent zu steigern. Dies gelingt durch Innovationen bei der Flugzeug- und Triebwerkstechnik, die Investition in energieeffizientere Flugzeuge sowie optimal aufeinander abgestimmte betriebliche Prozesse am Boden und in der Luft.

Da der Luftverkehr weltweit jährlich um etwa 5 Prozent wächst, reichen die effizienzsteigernden Maßnahmen jedoch alleine nicht aus, um den CO₂-Anstieg zu drosseln. Dafür muss jetzt das Offsetting-System CORSIA durch die ICAO ausgestaltet und implementiert werden. Damit werden die Fluggesellschaften ab 2021 ihre wachstumsbedingten CO₂-Emissionen kompensieren. Die Kompensation erfolgt durch Investitionen in Projekte zur Emissionsminderung. Die Luftverkehrsbranche plädiert dafür, das von der ICAO beschlossene internationale Klimaschutzinstrument nun zügig auszugestalten und umzusetzen. Dabei ist es entscheidend, dass CORSIA weltweit nach gleichen Regeln umgesetzt wird – ohne europäische Verschärfungen oder Alleingänge.

In der EU-Emissionshandelsrichtlinie wurde die Einschränkung des Emissionshandels auf innereuropäische Flüge bis 2023 beschlossen, vorbehaltlich anderer Erkenntnisse, die die Kommission durch anstehende Reviews bezüglich der Fortschritte bei der Einführung von CORSIA gewinnt. Dieser Sachverhalt sollte auch im vorliegenden Gesetzesentwurf deutlich werden. Darüber hinaus ist der BDL der Meinung, dass Regelungen der ICAO vom BMU nur im Einvernehmen mit dem BMVI umgesetzt werden können, da dort die Verantwortung für den Luftverkehr bleibt, auch wenn der Vollzug auf das BMU übertragen wurde. Auch dieses ist im Gesetz entsprechend zu verankern.

Unsere konkreten Änderungsvorschläge sind im Folgenden aufgeführt.

Konkrete Änderungsvorschläge

In der Tabelle befinden sich die aus der Sicht der Luftverkehrswirtschaft notwendigen wesentlichen Änderungen zum Entwurf der TEHG-Novelle. Die Anmerkungen beziehen sich auf den Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit „Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung der Rechtsgrundlagen für die Fortentwicklung des Europäischen Emissionshandels“ mit Bearbeitungsstand vom 27.06.2018. Darüber hinaus sind im kommentierten Referentenentwurf (siehe Anlage) weitere Änderungen hinterlegt. Dort sind auch die aus den Änderungen des Gesetzes resultierenden Änderungsvorschläge der Begründung ab Seite 17 hinterlegt.

Konkrete Änderungsvorschläge aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft

	Entwurf TEHG-Novelle	Notwendige Änderungen
<p>Seite 3 F. Weitere Kosten</p>	<p>Für Unternehmen, die bereits am EU-Emissionshandelssystem teilnehmen, ergeben sich zusätzliche Kosten daraus, dass aufgrund der EU-rechtlich festgelegten Verringerung der europaweiten Gesamtmenge eine Steigerung des Preises von Emissionsberechtigungen zu erwarten ist. Dies ist insbesondere für die Energiewirtschaft von Bedeutung, da es bereits seit 2013 keine kostenlose Zuteilung von Berechtigungen für die Erzeugung von Strom mehr gibt und auch bei der kostenlosen Zuteilung für die Produktion von Wärme ein deutlicher Rückgang der kostenlosen Zuteilung zu erwarten ist.</p>	<p>Für Unternehmen, die bereits am EU-Emissionshandelssystem teilnehmen, ergeben sich zusätzliche Kosten daraus, dass aufgrund der EU-rechtlich festgelegten Verringerung der europaweiten Gesamtmenge eine Steigerung des Preises von Emissionsberechtigungen zu erwarten ist. Dies ist zum Einen für die Energiewirtschaft von Bedeutung, da es bereits seit 2013 keine kostenlose Zuteilung von Berechtigungen für die Erzeugung von Strom mehr gibt und auch bei der kostenlosen Zuteilung für die Produktion von Wärme ein deutlicher Rückgang der kostenlosen Zuteilung zu erwarten ist, zum anderen für den Luftverkehr, denn das prognostizierte Wachstum des Luftverkehrs führt zu einem steigenden Bedarf an Zertifikaten.</p>
<p>Seite 6, Nummer 2 zu §1</p>	<p>Das Gesetz dient auch der Umsetzung der europäischen und internationalen Vorgaben zur Einbeziehung des Luftverkehrs in Maßnahmen zur Erfassung, Reduktion und Kompensation von Treibhausgasen und ...</p>	<p>Das Gesetz dient auch der Umsetzung der europäischen und internationalen Vorgaben der ICAO zur Einbeziehung des Luftverkehrs in Maßnahmen zur Erfassung, Reduktion und Kompensation von CO₂-Emissionen und ...</p> <p>Oder einfacher: Das Gesetz dient auch der Umsetzung der europäischen und internationalen Vorgaben von CORSIA und ...</p> <p>Begründung: - CORSIA regelt zurzeit nur die Erfassung und Kompensation</p>

und bezieht sich ausschließlich auf CO₂-Emissionen.

Weitere Stellen zum Ersatz des Begriffes „Treibhausgasemissionen“ durch „CO₂-Emissionen“ sind im kommentierten Dokument des Referentenentwurfes hinterlegt.

**Seite 6, Nummer 3b
zu §2 neuer Absatz 9**

(9) Für Luftfahrzeugbetreiber nach Absatz 6 Nummer 1, die gemäß der Verordnung nach Artikel 28c der Richtlinie 2003/87/EG zur Überwachung, Berichterstattung oder Prüfung von Treibhausgasemissionen nach dem globalen marktbasierten Mechanismus der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) verpflichtet sind, gelten Abschnitt 4 sowie § 32 Absatz 3 Nummer 6 dieses Gesetzes.

Streichen

Begründung:

§ 2 Abs. 9 der TEHG-Novelle scheint missverständlich formuliert zu sein. Denn für die dort genannten Luftfahrzeugbetreiber gelten das TEHG und die in § 2 Abs. 9 TEHG-Novelle genannten Regelungen gemäß § 2 Abs. 6 Nr. 1 TEHG doch ohnehin, so dass es nicht erforderlich erscheint, einen Teil dieser Regelungen in § 2 Abs. 9 TEHG-Novelle nochmals ausdrücklich für anwendbar zu erklären.

**Seite 7, Nummer 6c
Zu § 6 Absatz 3**

... Sonstige Änderungen der Tätigkeit und nicht erhebliche Änderungen der Überwachung hat der Betreiber der zuständigen Behörde unverzüglich anzuzeigen; soweit es sich bei der angezeigten Änderung nicht um eine erhebliche Änderung handelt, bestimmt die zuständige Behörde abweichend von Satz 1 eine Frist zur Vorlage des angepassten Überwachungsplans.

... **Erhebliche** Änderungen der Tätigkeit und nicht erhebliche Änderungen der Überwachung hat der Betreiber der zuständigen Behörde unverzüglich anzuzeigen; soweit es sich bei der angezeigten Änderung **nicht** um eine **nicht** erhebliche Änderung handelt, bestimmt die zuständige Behörde abweichend von Satz 1 eine Frist zur Vorlage des angepassten Überwachungsplans.

Begründung:

Die vorgesehene Pflicht, die für Betreiber und somit auch

für Luftfahrzeugbetreiber gilt, jede Änderung der Tätigkeit und jede nicht erhebliche Änderung der Überwachung bei der Behörde anzuzeigen, erscheint unverhältnismäßig und dürfte beträchtlichen Verwaltungsaufwand erzeugen. Auf diese Ausweitung der Anzeigepflichten sollte verzichtet werden; zumindest sollte z. B. durch Ausnahmeregelungen erreicht werden, dass jedenfalls nicht jede noch so unerhebliche Änderung angezeigt werden muss.

**Seite 8, Nummer 11
zu §11**

§ 11 wird wie folgt gefasst: ... und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierenden Mechanismus ab 2021 (ABl. Nr. L 350 vom 29.12.2017, S. 7) für die Jahre 2021 bis 2023 fort.

§ 11 wird wie folgt gefasst: ... und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierenden Mechanismus ab 2021 (ABl. Nr. L 350 vom 29.12.2017, S. 7) für die Jahre 2021 bis 2023 fort, **sofern eine Verlängerung das Ergebnis der Überprüfung gemäß §28b der Richtlinie 2003/87/EG seitens der EU Kommission ist.**

Begründung:

Alle Regelungen, die in der Richtlinie 2003/87/EG nach 2020 geregelt sind, sind vorbehaltlich des von der Kommission durchzuführenden Reviews, mit dem die Kommission die Vorschriften für Flüge innerhalb des EWR überprüft. Es reicht nicht aus, dieses nur in den Begründungen zu nennen, denn es ist wesentlich für den Vollzug des Gesetzes.

Seite 8 Nummer 11

Zu §11 (3)

(3) In dem Antrag muss der Antragsteller die nach den Anforderungen der Monitoring-Verordnung ermittelte Transportleistung angeben, die er im **Basisjahr** durch seine Luftverkehrstätigkeit erbracht hat. Die Angaben zur Transportleistung müssen von einer Prüfstelle nach § 21 verifiziert worden sein.

Bitte um Klarstellung:

Es fehlt eine Angabe dazu, was das Basisjahr ist. Dieses wurde bisher im § 11 Abs. 2 TEHG definiert.

Seite 10 Nummer 16

Zu §18 (4)

(4) Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen nach dem globalen marktbasieren Mechanismus, zur Verifizierung der berichteten Angaben sowie zur Durchführung der Richtlinien und Empfehlungen einschließlich der dazu von der ICAO veröffentlichten Verfahren und Begleitdokumente zu regeln, soweit diese Sachverhalte nicht in der Verordnung nach Artikel 28c der Richtlinie 2003/87/EG abschließend geregelt sind.“

(4) Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird ermächtigt, **im Einvernehmen mit dem BMVI** durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen nach dem globalen marktbasieren Mechanismus, zur Verifizierung der berichteten Angaben sowie zur Durchführung der Richtlinien und Empfehlungen einschließlich der dazu von der ICAO veröffentlichten Verfahren und Begleitdokumente zu regeln, soweit diese Sachverhalte nicht in der Verordnung nach Artikel 28c der Richtlinie 2003/87/EG abschließend geregelt sind.“

Begründung:

Auch wenn der Vollzug vom BMVI auf das BMU übertragen worden ist, so liegt die Verantwortung/Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahmen der ICAO weiterhin beim BMVI. Daher sollten alle Regelungen, die die Umset-

zung von CORSIA betreffen im Einvernehmen mit dem BMVI erlassen werden.

Seite 14 Nummer 29

Zu §35 (2)

(2) Abweichend von § 6 Abs. 1 und 2 gilt der für das Jahr 2020 genehmigte Überwachungsplan für die Jahre 2021 bis 2023 fort.

(2) Abweichend von § 6 Abs. 1 und 2 gilt der für das Jahr 2020 genehmigte Überwachungsplan für die Jahre 2021 bis 2023 fort, **sofern eine Verlängerung das Ergebnis der Überprüfung gemäß §28b der Richtlinie 2003/87/EG seitens der EU Kommission ist.**

Begründung:

Alle Regelungen, die in der Richtlinie 2003/87/EG nach 2020 geregelt sind, sind vorbehaltlich des von der Kommission durchzuführenden Reviews, mit dem die Kommission die Vorschriften für Flüge innerhalb des EWR überprüft. Es reicht nicht aus, dieses nur in den Begründungen zu nennen, denn es ist wesentlich für den Vollzug des Gesetzes.

S. 15 Nr. 30c

Zu Anhang 1 Teil 2 Nummer 33 Satz 2 Buchstabe k

k) vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2030 Flüge, die nicht unter die Buchstaben a) bis j) fallen und von einem nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt werden, dessen Flüge jährliche Gesamtemissionen von weniger als 1 000 Tonnen aufweisen.

k) vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2030 Flüge, die nicht unter die Buchstaben a) bis j) fallen und von einem nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt werden, dessen Flüge jährliche Gesamtemissionen von weniger als 1 000 Tonnen aufweisen, **sofern eine Verlängerung das Ergebnis der Überprüfung gemäß §28b der Richtlinie 2003/87/EG seitens der EU Kommission ist.**

Begründung:

Alle Regelungen, die in der Richtlinie 2003/87/EG nach 2020 geregelt sind, sind vor-

behaltlich des von der Kommission durchzuführenden Reviews, mit dem die Kommission die Vorschriften für Flüge innerhalb des EWR überprüft. Es reicht nicht aus, dieses nur in den Begründungen zu nennen, denn es ist wesentlich für den Vollzug des Gesetzes.

Gesamtes Dokument

z.B.

**S. 1 A Problem und
Ziel 3. Absatz**

... und dient der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ab 2021.

... und dient der Umsetzung von **CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)**, dem globalen marktbasierten Mechanismus der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ab 2021.

Weitere Stellen zum Einfügen von „CORSIA“ finden Sie im kommentierten Dokument des Referentenentwurfes hinterlegt.

Anlage: Kommentierte Datei zum Referentenentwurf

Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)
Uta Maria Pfeiffer, Leiterin Nachhaltigkeit

– Haus der Luftfahrt –
Friedrichstraße 79, 10117 Berlin

E-Mail: uta-maria.pfeiffer@bdl.aero

Telefon: 030 / 520 077 140

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.