

**ICAO UND GLOBALE
MARKTBASIERTE MAßNAHMEN
(MBM) IM LUFTVERKEHR
VOR UND NACH DEM „STOP THE
CLOCK“**

**Presseworkshop von Brot für die Welt, B(UND,
Germanwatch, VCD, WWF am 28.2.2013**

Werner Reh

Referent für Verkehrspolitik BUND

AUFTRAG UND ENTSCHEIDUNGS- STRUKTUR DER ICAO

- Art. 2 Abs. 2 Kyotoprotokoll (1997): International Civil Aviation Organization (ICAO) beauftragt für die „Begrenzung oder Reduktion der Emissionen ... aus dem Luftverkehr“
- Aufgaben: LuftV-Sicherheit, internationale Verkehrsrechte, Infrastruktur; Umweltschutz später: Lärm, dann erst Klima
- 191 Mitgliedstaaten; Delegationsleitung: Verkehrsminister, Mitglieder: Airlines, Flughäfen (dominant in Ausschüssen)
- Ob. Organ „Versammlung“: Leg.; Exekut.: Rat: 36 Staaten
- Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP). 19 Mitgl., "Intergov. org.", industry assoc., Umwelt-NGO
- Konsenskultur, Richtlinien verbindl. aber "opting out" MS

ICAO-TOTALVERSAGEN BEI MBM: ASSEMBLIES (ALLE 3 JAHRE) SEIT 1997

- 1998 – Keine Beschlüsse der Versammlung zum Thema Klima**
- 2001 – Bestätigt Ablehnung “fuel taxes”, lehnt Emissionsabgaben ab**
- 2001 – Lehnt Einführung von THG-Standards für Flugzeuge ab**
- 2001 – Gegen geschlossenes Emissionshandelssystem für die Luftfahrt**
- 2004 – Globales Emissionshandelssystem für Luftverkehr abgelehnt.
Einbeziehung LuftV in bestehende ETS sei aber akzeptabel**
- 2004 – Drei-Jahres-Moratorium für THG Emissionsabgaben**
- 2007 – Verlangt Einstimmigkeit bei Einführung eines ETS im Luftverkehr**
- 2007 – EU legt “reservation” gegen diesen Beschluss ein und kündigt
wegen der Handlungsunfähigkeit der ICAO die Einbeziehung des
Luftverkehrs in den EU ETS an ab 2012 einschl. Internat. Luftverkehr**
- 2010 – Aufforderung Guidelines, Framework für regionale MBM zu machen**

MBM-AKTIVITÄTEN NACH DEM „STOP THE CLOCK“ DES EU ETS (NOV. 2011 FF.)

- **11/2012: ICAO Council → High Level Group in International Aviation and Climate Change (HLGCC) :**
 - **Politische Fragen klären zu globalem MBM für internationalen Luftverkehr**
 - **Framework/Regeln für staatliche/regionale MBM als möglicher Kern bzw. Keimzelle eines globalen MBM?**
 - **Eigenes MBM konzipieren**
- **Auftrag für “Framework” schon älter, nämlich assembly des Jahres 2010**

DISKUTIERTE ALTERNATIVEN IN HGCC UND BEWERTUNGEN DURCH U MWELT NGO

- **HGCC diskutiert drei Alternativen Framework region./globales MBM:**
 - 1. Einbeziehung “all departing international flights from a state”:**
 - 👍 **EU-ETS-Modell würde passen. Vmtl. Regeln für Einnahmeaufteilung;**
 - 2. all international flights by operators registered in a given state:**
 - 👍 **Auch prinzipiell positiv. Grundlage Treibstoffverbrauch; aber hoher Verhandlungsaufwand; Gefahr, dass Einstimmigkeit (mutual consent) nötig wird**
 - 3. internat. flights on the basis of national airspace travelled through:**
 - 👎 **verzerrt Wettbew., SBSTA (Subsidiary Body for Scientific and Technological Advice): extremer Aufwand, klimapolitisch unwirksam**
- **Nächste Ratssitzung (ICAO council) Mitte März 2013**
- **Nächste Assembly: 24.9. – 4.10.2013**

FAZIT

- **Globales MBM wäre die beste Lösung. Aber: ambitionierte Zeitschiene plus Konsensproblem („Contras“ in ICAO)**
- **Durchaus machbar bis assembly 2013: Entwurf/Verabschiedung Framework für regionale MBM**
- **Ohne den Druck des EU ETS wird es weder ICAO MBM, faire Regeln für reg. MBM, noch Klimaschutz geben**
- **Europa muss koordiniert handeln (tat das durchaus 2007): in der Assembly, im Rat, in HLGCC („Vater des EU ETS“ über „belgisches Ticket“ in HLGCC“)**
- **„Einnahme-/Ausnahmemöglichkeiten“ nutzen → LDC**
- **Globale Führungsrolle der EU unverzichtbar! (A. Merkel !?)**



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Weitere Infos:

www.bund.net

werner.reh@bund.net