

FLUGVERKEHR ALS MITTEL DER KLIMAFINANZIERUNG

Berlin, 28.09.2010

Saarländische Landesvertretung, In den Ministergärten 4, 10117 Berlin

Teilnehmer der Veranstaltung:

Referenten:

- ▶ **Dr. Manfred Treber**
Germanwatch
- ▶ **Dr. Susan Krohn**
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
- ▶ **Dr. Muyeye Chambwera**
International Institute for Environment
and Development
- ▶ **Damian Ludewig**
Forum Ökologisch-Soziale
Marktwirtschaft
- ▶ **Sandra Gabriel, asr - Geschäftsstelle Allianz
selbständiger Reiseunternehmen**
- ▶ **Kristin Gerber, Germanwatch**
- ▶ **Manuel Graf, BUND**
- ▶ **Dr. Barbara Lueg, WWF Deutschland**
- ▶ **Jürgen Maier, Forum Umwelt und Entwicklung**
- ▶ **Sabine Minninger, Beraterin Klimawandel, Katast-
rophenvorsorge und Tourismus, i.A. EED - Tourism Watch**
- ▶ **Kornelia Müller, Mitglied des Bundestages, Die Linke**
- ▶ **Dr. Ekkehard Münzing, International Aerospace
Exhibition and Conference**
- ▶ **Katja Plume, GATE - Netzwerk, Tourismus, Kultur e.V.**
- ▶ **Dr. Katharina Reuter, Zukunftsstiftung Landwirtschaft**
- ▶ **Isabelle Schunck, GATE - Netzwerk, Tourismus und
Kultur e.V.**
- ▶ **Luana Sommer, maslcontour - Tourism Consulting &
Regional Planning**
- ▶ **Jan Wohland, JBZE - Jugendbündnis Zukunftsenergie**

Moderation:

- ▶ **Heinz Fuchs**
Evangelischer Entwicklungsdienst (EED), Tourism Watch

Dokumentation:

- ▶ **Nikola Schiekel, i.A. EED - Tourism Watch**

Weitere Teilnehmer:

- ▶ **Petra Bollich, WWF Germany - WWF Center for
Marine Conservation - Tourism**
- ▶ **Richard Brand, EED**
- ▶ **Anja Esch, Germanwatch**

Seite 3	Einleitung	
Seite 4	Die Bunkers: Klimaeffekte und ihre Bedeutung im UNFCCC-Prozess	Dr. Manfred Treber Germanwatch
Seite 9	Klimafinanzierung und Engpässe: „Bunker finance“ als Beispiel für innovative Finanzierungsinstrumente	Dr. Susan Krohn Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Seite 12	IAPAL - Flugticketabgabe zur Anpassungsfinanzierung	Dr. Muyeye Chambwera International Institute for Environment and Development
Seite 17	Flugticketabgabe Erfahrungen mit der Einführung in Deutschland	Damian Ludewig Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft
Seite 22	Diskussion und Follow-up	Heinz Fuchs Evangelischer Entwicklungsdienst



Die Debatten zur Flugticketsteuer der Bundesregierung und der aktuellen Entwicklungen bei den UN Klimaverhandlungen gehen weiter. Vor diesem Hintergrund hatte der Evangelische Entwicklungsdienst (EED) – Tourism Watch zu einem Informationsaustausch zum Thema „Flugverkehr als Mittel der Klimafinanzierung“ eingeladen. Heinz Fuchs, Leiter der Arbeitsstelle Tourism Watch im Evangelischen Entwicklungsdienst, konnte ausgewiesene Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft sowie Organisationen aus dem Bereich Klimaschutz und Entwicklungszusammenarbeit begrüßen. Er wies einleitend darauf hin, dass die Emissionen von Flug- und Schiffsverkehr, die im Rahmen der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) unter „bunker fuel emissions“ verhandelt werden, bisher keinerlei internationalen Regulierungen unterliegen. Es mangle offenbar am politischen Willen dazu. Andererseits erweckten gerade jetzt genau diese Emissionen das Interesse der politischen Entscheidungsträger, da sie als mögliche neue Geldquelle einen entscheidenden Beitrag zur Klimafinanzierung leisten könnten.

Große Hoffnung verbinden alle Beteiligten damit, dass die bunkers bei den Klimaverhandlungen endlich einen angemessenen Stellenwert bekommen - sowohl im Hinblick auf ihr Reduktionspotential als auch als innovative Quelle der Klimafinanzierung.

Die Frage der Finanzierung wird von vielen Entwicklungs- und Schwellenländern allerdings noch sehr kritisch gesehen. Sie befürchten, dass die Industrieländer damit Finanzierungsverpflichtungen abwälzen und dass die Besteuerung der Flug- und Schiffs-Emissionen bzw. die Einführung einer Ticketabgabe ihnen wirtschaftliche Nachteile bringen, für die sie keinen Ausgleich bekommen werden. Daher sollte die Debatte über die Vor- und Nachteile einer internationalen Flugticketabgabe und/oder die Auktionierung der Emissionszertifikate, deren Ausgestaltung, Sonderregelungen für Entwicklungsländer und Fragen der Verwendung der Gelder intensiv weitergeführt werden.

Heinz Fuchs ermutigt die Teilnehmer im Rahmen der Veranstaltung zu diskutieren und kritisch zu hinterfragen, welche Instrumente am besten geeignet sind, um einerseits die klimaschädlichen Emissionen zu reduzieren und andererseits dringend benötigte Mittel für die Klimafinanzierung zu generieren sowie gleichzeitig negative ökonomische Auswirkungen dieser Klimaschutzmaßnahmen für die Entwicklungsländer möglichst zu vermeiden.

Potenziale und kritische Punkte unterschiedlicher Ansätze wurden nachfolgend aus naturwissenschaftlichen, wirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Perspektiven diskutiert.

2. DIE BUNKERS: KLIMAEFFEKTE UND IHRE BEDEUTUNG IM UNFCCC-PROZESS

Dr. Manfred Treber, Germanwatch

Dr. Manfred Treber ist Diplom-Physiker und promovierter Wirtschaftswissenschaftler. Er ist seit 1995 als Referent für Klima/Verkehr bei der Nord-Süd-Initiative GERMANWATCH e.V. mit Sitz in Bonn tätig. Er nahm bis dato an allen 15 Vertragsstaatenkonferenzen der UN-Klimarahmenkonventionen (UNFCCC) teil und verfolgt seit über zehn Jahren, oft vor Ort in Plenarsitzungen oder als Expert Reviewer, die Arbeit des Weltklimarats (IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change).

Dr. Manfred Treber
Germanwatch e.V.
treber@germanwatch.org



Kurzfassung:

Dr. Manfred Treber informiert über die „bunker fuel emissions“, die Emissionen von Flug- und Schiffsverkehr, kurz „bunkers“ genannt, sowie über deren Klimaeffekte und ihre Bedeutung im UNFCCC - Prozess. Er geht besonders auf die klimaschädlichen Wirkungen des Flugverkehrs ein. Vergleiche man den Beitrag zur Erderwärmung bezogen auf die Reisezeit, so weist der Flugverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln eklatant höhere Werte auf. Die Erwärmungswirkung des Flugverkehrs mit allen klimaschädlichen Treibhausgasen sei vor allem aufgrund des Wasserdampfes 2 bis 4 mal höher, als die Klimawirksamkeit des CO₂-Ausstoßes alleine betrachtet. Bei der Verbrennung des Flugzeugtreibstoffes Kerosin entstehender Wasserdampf bildet bei entsprechend hoher Luftfeuchte Kondensstreifen und folgend Zirruswolken, die den Strahlungshaushalt der Erdatmosphäre beeinflussen, summarisch den Treibhauseffekt verstärken und damit sogar die regionale

Wetterlage (etwa verstärkte Schneeschmelze) beeinflussen können.

Treber bezeichnet die Vorgaben und Regelungen, die Eingang ins Kyoto-Protokoll gefundenen haben, als ein Begräbnis dritter Klasse. Seit dem Kyoto-Protokoll 1997 habe sich nichts getan. Die beauftragten UN-Sonderorganisationen IMO (International Maritime Organization) und ICAO (International Civil Aviation Organization) hätten zwar Arbeitskreise gegründet, aber keinerlei Maßnahmen umgesetzt, die das Wachstum der Flug- und Schiffsverkehrsemissionen stoppen könnten. Hier bestehe dringender Handlungsbedarf.

Als Ziel der internationalen Klimaverhandlungen nennt Treber eine Vereinbarung für die Zeit nach Ende der ersten Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls, die im Jahr 2012 ausläuft. Eine Forderung der Nichtregierungsorganisationen ist die Reduktion der globalen Emissionen in der nächsten Verpflichtungsperiode um 23% seitens der Industrieländer. Die Industrieländer müssten bis 2050 quasi komplett aus den fossilen Brennstoffen ausgestiegen sein. Außerdem sei es wichtig, Vertreter aus Entwicklungs-

2. DIE BUNKERS: KLIMAEFFEKTE UND IHRE BEDEUTUNG IM UNFCCC-PROZESS

Dr. Manfred Treber, Germanwatch

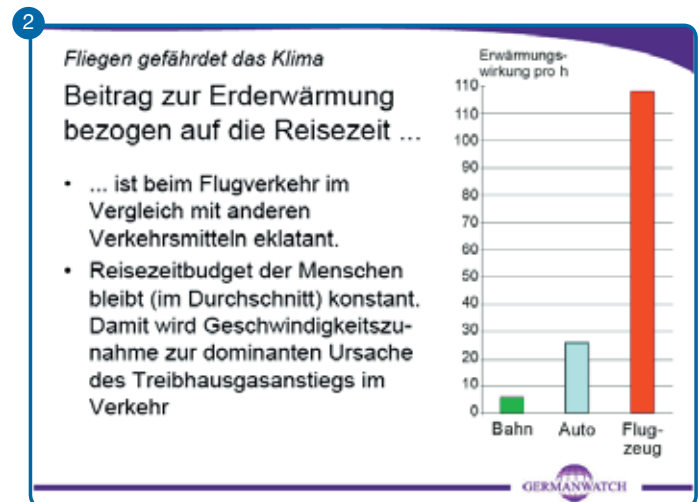
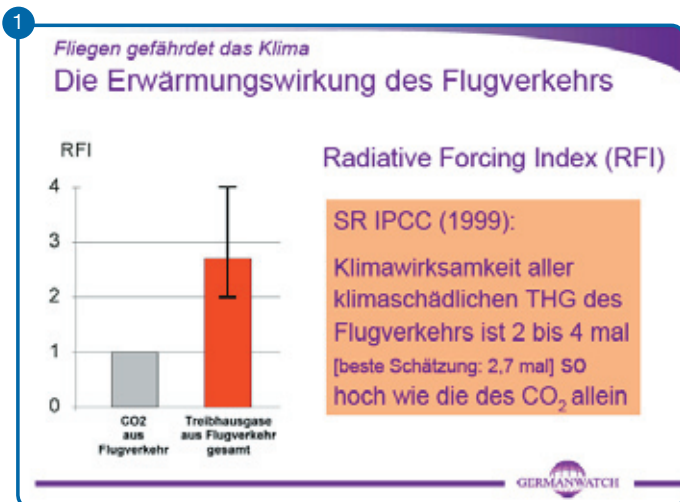
ländern zu informieren und zu mobilisieren, damit sie sich für den Einbezug der Flug- und Schifffverkehrsemissionen in ein international bindendes Abkommen einsetzen.

Als mögliche Instrumente zur Verminderung der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs gelten die Ticketabgabe („Levy“), die Treibstoffsteuer/ Emissionsabgabe und der Emissionshandel (ETS - emissions trading system). Treber hat sich im UNFCCC-Prozess politisch weitgehend mit der Reduktion dieser Emissionen beschäftigt. Erst seit den Klimaverhandlungen in Polen 2008 kamen die ‚bunkers‘ als Instrument für die Klimafinanzierung ins Gespräch. Dies könnte den bisher lieblos verhandelten ‚bunkers‘ sogar einen Aufwind in deren Beschränkung und Reduzierung liefern. Am besten wäre es seiner

Ansicht nach, wenn die Flug- und Schiffsemissionen in ein globales sektorales System mit Emissionsobergrenzen, wie in einen internationalen Emissionshandel, eingebunden würden. Eine Ticketabgabe könnte aber zusätzlich oder übergangsweise als Instrument der Klimafinanzierung eine wichtige Rolle spielen, sollte aber nicht als Ersatz für einen Emissionshandel gesehen werden. Emissionen werden durch eine Ticketabgabe nämlich kaum reduziert.

Treber gibt zu bedenken, dass seitens der Konsumenten ebenfalls dringender Handlungsbedarf bestehe. Man dürfe nicht nur auf politische Entscheidungen setzen, sondern jeder Einzelne sei gefragt und trage eine Klimaverantwortung. Kompensationsangebote wie Atmosfair würden nur selten genutzt. Bisher liegen die Zahlen der Verbraucher, die Atmosfair nutzen, im einstelligen Prozentbereich.

Präsentation:



2. DIE BUNKERS: KLIMAEFFEKTE UND IHRE BEDEUTUNG IM UNFCCC PROZESS

Dr. Manfred Treber, Germanwatch

3

Fliegen gefährdet das Klima

**Ein Passagier eines durchschnittlichen
Zivilflugzeuges
verursacht mit *jeder Stunde Flugzeit*
ebenso viele
Treibhausgasemissionen
wie eine durchschnittliche *Person in
Bangladesch*
innerhalb eines Jahres durch alle ihre
Aktivitäten zusammen.**



4

These 1

Bisher sind lediglich 5% der Menschheit geflogen. Eine Sättigung der Nachfrage demnach nicht in Sicht. Globale Szenarien für den Flugverkehr bis 2050 sehen gegen 1990 ein Wachstum der Verkehrsleistung um das 6- bis über 20-fache, der CO₂-Emissionen um das 5- bis 10-fache. Seine globalen Emissionen können damit in die Größenordnung dessen hineinreichen, was insgesamt anthropogen nur ausgestoßen werden darf, um unter dem 2 Grad Erwärmungs-Limit zu bleiben.



5

Trägheit im System Luftverkehr

Die Entwicklungszeiten und Nutzungsdauer der Flugzeuge sind so lang, dass nicht viele große technische Sprünge bis 2050 erwartet werden können. Eine Effizienzsteigerung um bis zu 50 % wird noch erwartet, was von den Wachstumsraten vielfach aufgefressen wird.



6

Fliegen gefährdet das Klima

Wachstumsraten des Flugverkehrs ...

... sind weitaus höher als die technischen Möglichkeiten der Verringerung des Ausstoßes von THG
Erwarteter Anstieg 1990-2012 in der Größenordnung der gesamten in Kyoto vereinbarten Reduktionsmenge



7

Kyoto-Protokoll, Art. 2.2

'The Parties included in Annex I shall pursue limitation or reduction of emissions of greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels, working through the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization, respectively.'



8

These 2

Der internationale Flug- (und See-) verkehr zählt zu den größten Trittbrettfahrern im Klimaschutz. Er übernimmt bisher weder international noch EU-weit Verantwortung für die von ihm verursachten Treibhausgasemissionen und deren Klimawirkungen. Auch national gibt es bisher keine sektoralen Klimaschutzmaßnahmen. Deshalb muss er in das Post-2012 Klimaregime einbezogen werden.



2. DIE BUNKERS: KLIMAEFFEKTE UND IHRE BEDEUTUNG IM UNFCCC PROZESS

Dr. Manfred Treber, Germanwatch

9

Mangelnde Verantwortungsübernahme des Flugverkehrssektors

Wichtigste internationale Akteure bislang relativ untätig

- Internationaler Flugverkehr im Kyoto-Protokoll nicht beschränkt
- Internationale Zivile Luftfahrtorganisation ICAO trotz Kyoto-Auftrages (Art. 2.2) relativ untätig (lediglich Gründung einer Arbeitsgruppe)
- Bisher kaum Bemühungen des Flugverkehrssektors erkennbar, selbst Klima-Verantwortung zu übernehmen



Cartoon: Angela Semmelroth

GERMANWATCH

10

Int'l Flug- u. Schiffsverkehr bei UN FCCC

- Das Thema war jahrelang ein Tagesordnungspunkt (in SBSTA)
- Die Allokation war bereits 1996 Gegenstand ausgiebiger Verhandlungen
- Doch heftigste Widerstände (am stärksten durch Saudi Arabien) blockierten jedweden Fortschritt [Beispiel Organisation eines workshop]

GERMANWATCH

11

Internationale Klimaverhandlungen

- Ziel ist eine Vereinbarung für die Zeit nach Ende der ersten Verpflichtungsperiode (CP) des Kyoto-Protokolls, die im Jahr 2012 ausläuft
- Forderungen von **Nichtregierungsorganisationen**: Um unter 2 Grad Erwärmung zu bleiben, müssen die globalen Emissionen in der nächsten CP (2013 – 2017) ihren peak haben, die Industrieländer müssen bis CP 2 um 23% reduzieren
- Die Industrieländer müssen bis 2050 quasi aus den fossilen Brennstoffen ausgestiegen sein.
- Gerade **Vertreter aus Entwicklungsländern** müssen mobilisiert werden, damit sie sich für den Einbezug der Flug- und Schiffsverkehrsemissionen einsetzen!

GERMANWATCH

12

These 3

Der Einbezug des Flugverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem ist ein erster Schritt, den Trittbrettfahrer Flugverkehr zur Verantwortung zu ziehen.

Bei einer Einigung zu Post-2012 müssen die Vorgaben im EU-Emissionshandel verschärft werden (z.B. Vollauktionierung).

Es gilt zudem darauf hinzuwirken, die Klimawirksamkeit seiner gesamten Emissionen und nicht nur die des Emissionsbestands CO₂ zu berücksichtigen.

GERMANWATCH

13

These 4

Es besteht Forschungsbedarf für die Wahl von Flugrouten mit einer Minimierung der Klimawirksamkeit des Fluges (unter Einbezug der Kondensstreifen- und Zirruswolkenbildung). Gegebenenfalls müssten gewisse Korridore gesperrt werden, um die Kondensstreifenbildung zu verhindern. Hier besteht möglicherweise mittelfristig das größte Reduktionspotenzial bezüglich Erwärmungswirkung des Flugverkehrs.

GERMANWATCH

14

Änderung des Zugangs zum Thema im Kopenhagen-Jahr

- Bis dato war die Begrenzung und Verminderung der Treibhausgasemissionen der Treiber zum Einbezug des Flugverkehrs
- Seit 2009 ist der vielversprechendste Zugang, ein Instrument bzgl. int'l Flug- (und Schiffsverkehr) einzuführen, das der Klimafinanzierung dient.

GERMANWATCH

2. DIE BUNKERS: KLIMAEFFEKTE UND IHRE BEDEUTUNG IM UNFCCC PROZESS

Dr. Manfred Treber, Germanwatch

15

Mögliche Instrumente

- **Ticket Abgabe ('Levy')**
- **Treibstoffsteuer/ Emissionsabgabe**
- **ETS (Emissionshandel - emissions trading system):**
sectoral cap on international aviation emissions



16

Vielversprechendster Prozess

Die von UN-SG Ban gegründete AGF (die high-level 'Advisory Group on Climate Change Financing') wird Vorschläge zur Klimafinanzierung machen (Ziel: 100 Mrd \$ dafür im Jahr 2020).

Ende Oktober werden die Vorschläge vorliegen, und der int'l Flug- und Schiffsverkehr ist eine der möglichen Finanzierungsquellen.



3. KLIMAFINANZIERUNG UND ENGPÄSSE: „BUNKER FINANCE“ ALS BEISPIEL FÜR INNOVATIVE FINANZIERUNGSMITTEL

Dr. Susan Krohn, BMU

Dr. Susan Krohn arbeitet im Referat K I II 1 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Berlin. Hier ist sie für grundsätzliche Angelegenheiten der internationalen Zusammenarbeit zuständig.

Dr. Susan Krohn
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit (BMU)
Susan.krohn@bmu.bund.de



Kurzfassung:

Dr. Susan Krohn vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, die in der deutschen Delegation am UNFCCC-Prozess teilnimmt, gab einen spannenden Einblick in Fragen und Herausforderungen der Klimafinanzierung. Sie erläuterte, warum Flug- und Schiffsverkehr als Beispiel für innovative Finanzierungsinstrumente gerade nach dem Weltklimagipfel in Kopenhagen 2009 interessant geworden seien – ein Thema, das die Bundesregierung, die EU und auch die internationalen Verhandlungen sehr stark beschäftigt. Dass der „Copenhagen Accord“ als Ergebnis des Weltklimagipfels nicht angenommen, sondern nur zur Kenntnis genommen wurde, bezeichnete Krohn als die „enttäuschendste Erfahrung“ ihres bisherigen Berufslebens. Doch trotz Kritik im Bereich der Finanzierung habe der „Copenhagen Accord“ einige hilfreiche Aussagen wie z.B. der „Copenhagen Green Climate Fund“ mit sich gebracht, in dessen Zusammenhang ein zusätzliches

Panel eingerichtet wurde, das sich mit den Potenzialen neuer Finanzierungsquellen beschäftigt. Der ‚Copenhagen Accord‘ sieht vor, dass ab dem Jahr 2020 für die Klimafinanzierung in Entwicklungsländern jährlich 100 Mrd. US Dollar generiert werden sollen. Dazu sollen neue, voraussehbare und kalkulierbare Finanzierungsquellen erschlossen werden. Sie verweist darauf, dass ein viel versprechendes High-Level Advisory Panel on Climate Change Finance (AGF), eingerichtet durch UN-Generalsekretär Ban Ki Moon, zur Zeit mögliche Finanzierungsquellen analysiert und seine Empfehlungen Ende Oktober 2010 dem UNFCCC vorlegen wird. Gerade die Bunkers könnten in diesem Empfehlungskatalog eine bedeutende Rolle spielen, da sie „frische“ Gelder generieren könnten und dabei ein hohes Potential zur Mittelgenerierung aufweisen. Würde man die CO₂-Zertifikate zu 100% auktionieren, so könnte der internationale Flugverkehr jährlich 10-25 Mrd. USD einbringen und der internationale Schiffsverkehr 10-15 Mrd. USD. Eine Flugverkehrssteuer von nur 6,5 USD pro Passagier könnte 10-15 Mrd. USD jährlich generieren.

3. KLIMAFINANZIERUNG UND ENGPÄSSE: „BUNKER FINANCE“ ALS BEISPIEL FÜR INNOVATIVE FINANZIERUNGSTRUMENTE

Dr. Susan Krohn, BMU

Schwierigkeiten sieht Krohn allerdings auch in den bunkers. Da es sich um internationale Emissionen handelt, können nicht nur die Industrieländer in ein regime mit einbezogen werden, sondern um einem „carbon leakage“ vorzubeugen, müssten auch die Entwicklungsländer in die Pflicht genommen werden. Gerade die kleinen Inselstaaten wehren sich gegen eine solche Maßnahme, da sie wirtschaftliche Einbrüche befürchten. Ein ausreichender Kompensationsmechanismus muss geschaffen werden, damit die Entwicklungsländer vertrauen in diese Maßnah-

me gewinnen können. Da aber IMO und ICAO die ausführenden Organe wären, ist gerade dies schwierig, da nur der UNFCCC, nicht aber die beiden Organisationen IMO und ICAO dem Prinzip der „gemeinsamen aber differenzierten Verantwortung“ unterliegen. Krohn sieht den Weltklimagipfel in Cancun 2010 als Beginn des Prozesses zum Aufsetzen des „Copenhagen Green Climate Fund“ als Teil eines Gesamtpaketes und hofft dass die hilfreichen Vorschläge des AGF-Reports auch ihren Weg in die Verhandlungstexte finden.

Präsentation:


1



**Internationale Klimafinanzierung:
„Copenhagen Accord“**

- Höhere, neue und zusätzliche, voraussehbare und angemessene Finanzierung von Klimaschutz in EL mit erleichtertem Zugang zu Ressourcen
- Langfristfinanzierungsziel: 100 Mrd. USD in 2020
- Vielfalt der Finanzierungsquellen: öffentlich/privat, multilateral/bilateral, einschließlich innovativer Finanzierungsquellen
- Zahlungen nur seitens IL
- Copenhagen Green Climate Fund
- High-Level Panel: Analyse potentieller Finanzquellen
- 30 Mrd. USD Soforthilfe f. 2010-2012


2



Innovative Finanzierungsquellen

- Keine allgemeinverbindliche Definition
- Tendenz: Gelder aus spezifischen Finanzierungsinstrumenten
 - keine allg. staatliche Haushaltsfinanzierung
 - Zweckbindung der Gelder
 - denkbare Zweckbindungen: national/international - politisch/rechtlich
- Innovativer Finanzierungsinstrumente i. d. UNFCCC-Verhandlungen:
 - international generierte Quellen: Versteigerung von AAUs, Share of Proceeds bei CDM/JI
 - national generierte Quellen: Erlöse EU-ETS-Zertifikate, Flugverkehrsabgabe

3




**Vor- und Nachteile innovativer
Finanzierungsinstrumente I**

Vorteile:

- Höhere Transparenz in der Mittelgenerierung und –bereitstellung
- Höhere Voraussehbarkeit, dass Gelder fließen, aber nicht in welcher Höhe
- Beitrag zur Additionalität der Mittel
- Höhere Gewähr f. Erfüllung v. Finanzierungspflichten („compliance“)
- Ggf. Beitrag zur fairen Lastenteilung

4



**Vor- und Nachteile innovativer
Finanzierungsinstrumente II**

Nachteile:

- Stärkere Einschränkung der Souveränität/ Budgetflexibilität
- Volatilität der zu generierenden Mittel

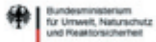
Vor-/Nachteil?

- Ggf. Zentralisierung der Klimafinanzarchitektur durch Verknüpfung d. Instruments mit einem Fonds

3. KLIMAFINANZIERUNG UND ENGPÄSSE: „BUNKER FINANCE“ ALS BEISPIEL FÜR INNOVATIVE FINANZIERUNGSMITTEL

Dr. Susan Krohn, BMU

5



Advisory Group on Finance

- Eingerichtet durch UN-Generalsekretär Ban Ki Moon
- Vorsitz: Stoltenberg (NOR) / Meles Zenawi (ET)
- 20 Mitglieder, u.a. Koch-Weser, Dt. Bank (AG Privatsektor)
- Mandat: Erarbeitung v. praktischen Vorschlägen zur Erreichung d. Langfristfinanzierungsziels
- Geplante Übergabe Bericht am 29.10.2010 an UN-Generalsekretär

6



Bunkers als innovative Finanzierungsquelle I

- Vorschläge in UNFCCC:
 - Schiffsverkehr: Indien - nationale Transportsteuer in IL Tuvalu/Nicaragua - globale Steuer African Group/Nigeria – Kompensationselement f. EL
 - Flugverkehr: LDCs - Internat. Flugverkehrssteuer f. Anpassung Nicaragua, Bangladesh, Tuvalu – Steuer
- Potential zur Mittelgenerierung (UNFCCC 2007):
 - Erlöse 100 % Zertifikats-Auktionierung: 10 – 25 Mrd. USD f. int. Flugv. 10 – 15 Mrd. USD f. int. Schiffsv.
 - Flugverkehrssteuer: 6.5 USD pro Passagier: 10 – 15 Mrd. USD
- Institutionelle „Arbeitsteilung“
IMO/ICAO: Instrumente UNFCCC: Verwendung der Erlöse

7



Bunkers als innovative Finanzierungsquelle II

- Bedenken:
 - politisch:
 - Einbeziehung der EL in Klimaschutz /-finanzierung - Kompensationsstrukturen?
 - IMO/ICAO: keine Bindung an UNFCCC- Konzept des CDR
 - Reduktion auf IL: P der Attributierung / „carbon leakage“
 - wirtschaftlich:
 - (indirekte) Belastung der Volkswirtschaften der EL, v.a. Inselstaaten

8



Finanzen: Ausblick auf Cancun

- Beginn des Prozesses zum Aufsetzen des „Copenhagen Green Climate Fund“ als Teil eines Gesamtpakets
- Inkorporation der Vorschläge der AGF i.d. Verhandlungstext
- Stärkere Transparenz der „fast start“-Leistungen (EU-Bericht, andere Geber)

4. IAPAL: FLUGTICKETABGABE ZUR ANPASSUNGSFINANZIERUNG

Dr. Muyeye Chambwera, IIED

Dr. Muyeye Chambwera, promovierter Sozialwissenschaftler, befasst sich in seiner Tätigkeit als Forscher und Referent beim International Institute for Environment and Development (IIED), mit Sitz in London, mit der Ökonomie des Klimawandels und Anpassungsmaßnahmen. Im Auftrag der Least Developed Countries hat sein Institut gemeinsam mit dem Oxford Institute for Energy Studies die IAPAL konzipiert.

Dr. Muyeye Chambwera
International Institute for Environment and Development
(IIED)
Muyeye.chambwera@iied.org



Kurzfassung:

Dr. Muyeye Chambwera erläutert in seinem Vortrag die Potenziale der Flugticketabgabe zur Finanzierung von Klimaanpassungsmaßnahmen in Entwicklungsländern (IAPAL - International Air Passenger Adaptation Levy), deren Grundlagen, potenzielle Einnahmen sowie Auswirkungen.

Am stärksten betroffen von den Folgen des Klimawandels sind die in Armut lebenden Menschen in Entwicklungsländern. Gleichzeitig seien sie am wenigsten für den Klimawandel verantwortlich. Die Mittel, die den Entwicklungsländern zur Verfügung stehen, um sich den klimatischen Veränderungen anzupassen, liegen weit unter dem Bedarf. Frische und vor allem konstante Mittel sind nötig. Bereits im Jahr 2008 haben die Malediven im Auftrag der Least Developed Countries (LDCs) beim Weltklimagipfel in Poznan den Vorschlag eingebracht, international eine Flugticketabgabe einzuführen, um Mittel für Klimaanpassungsmaßnahmen in den ärmsten und

vom Klimawandel am stärksten betroffenen Länder zu finanzieren. Das Konzept hierzu hat das Oxford Institute for Energy Studies zusammen mit dem International Institute for Environment and Development erarbeitet. Vom Prinzip her soll die IAPAL nur eine Solidaritätsabgabe sein, die sich an der „French Solidarity Levy“ orientiert. In Frankreich wurde eine Flugticketabgabe eingeführt, die daraus generierten finanziellen Mittel sollen Maßnahmen und Programme zur Bekämpfung von HIV/AIDS in Entwicklungsländern unterstützen.

Die IAPAL ist eine Flugticketabgabe zur Anpassungsfinanzierung, die dementsprechend nach dem Verursacherprinzip funktioniert. Der Fluggast zahlt hierbei verbindlich eine Gebühr (je nach Klasse und Entfernung 4 bis 40 €) beim Kauf eines Tickets. Der Anteil dieser Abgabe an den gesamten Reiseausgaben ist sehr gering und würde laut Umfragen kundenseitig gerne in Kauf genommen werden. Innerhalb eines Jahres könnten so bis zu 10 Mrd. USD erwirtschaftet werden. Diese „frischen“ Gelder sollten in den UN Kyoto-Anpassungsfonds fließen um damit die LDCs unterstützen.

4. IAPAL: FLUGTICKETABGABE ZUR ANPASSUNGSFINANZIERUNG

Dr. Muyeye Chambwera, IIED

Sogar die pessimistischsten Szenarien bezüglich der erwarteten Einnahmen wären deutlich höher als die gegenwärtige Abgabenfinanzierung, die deutlich unter dem Bedarf der LDCs liegt.

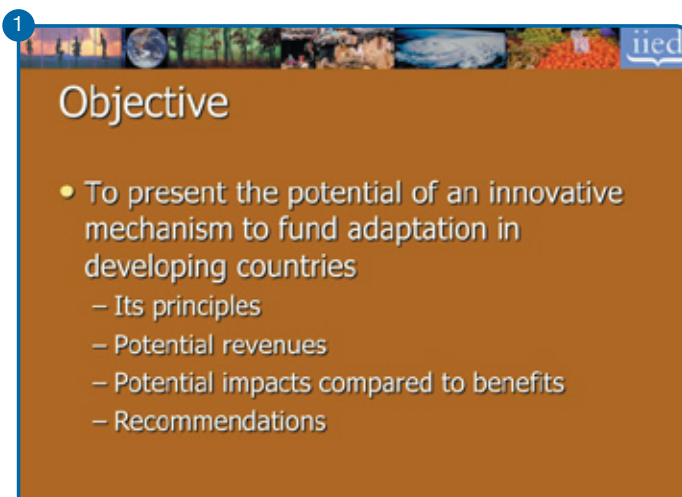
Die Einnahmen wären konstant und im Voraus berechenbar. Zwar helfe diese Maßnahme nicht, die internationalen bunker Emissionen zu reduzieren, aber immerhin sei es ein Weg, schnell und effizient Gelder zu generieren, die dringend benötigt werden. Die „Nebenwirkungen“ dieser Maßnahme seien sehr gering. Die Angst der Entwicklungsländer, eine Besteuerung von Kerosin oder die Einbindung der bunkers in einen Emissionshandel könnte sich negativ auf ihre Wirtschaft auswirken, ist bei einer Abgabe nicht gegeben. Die ärmsten Länder würden von den Einnahmen einer IAPAL viel mehr profitieren, als sie verlieren würden.

Chambwera zeigt dennoch Verständnis für die Bedenken der Entwicklungsländer, gerade die bunkers nicht als Mittel der Klimafinanzierung einzusetzen,

denn dies würde auch sie direkt betreffen und sie mit in die Pflicht nehmen. Sie hätten nicht zum Klimawandel beigetragen, daher möchten sie auch keinen finanziellen Beitrag leisten, was durch die Einbindung der bunkers in einen Emissionshandel oder eine Treibstoffsteuer jedoch der Fall wäre. Daher bringen die ärmsten Länder sich auch nicht stark ein in den Debatten zu bunkers im UNFCCC. Die IAPAL hätte allerdings eine Chance breite Unterstützung bei den ärmsten Ländern und Entwicklungsländern zu finden, da nur Flugpassagiere geringfügig belastet werden und dementsprechend auch Airlines, nicht aber Länder oder Regionen. Gerade bei den Entwicklungsländern sieht Chambwera noch Aufklärungsbedarf bezüglich der IAPAL, da die Vorteile und kaum bestehende Nachteile bei den Vertretern noch nicht ganz angekommen seien. Es sei wichtig, hier Vertrauen aufzubauen und zu vermitteln, dass die ärmsten und am meisten vom Klimawandel betroffenen Länder die Profiteure einer solchen Maßnahme sind.

Präsentation:

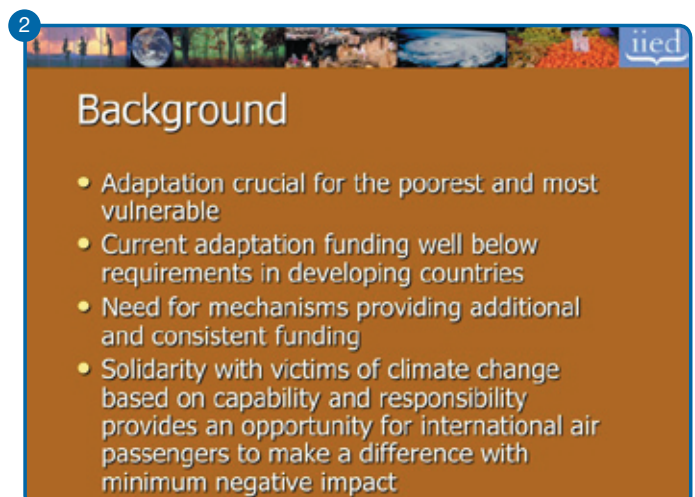
1



Objective

- To present the potential of an innovative mechanism to fund adaptation in developing countries
 - Its principles
 - Potential revenues
 - Potential impacts compared to benefits
 - Recommendations

2



Background

- Adaptation crucial for the poorest and most vulnerable
- Current adaptation funding well below requirements in developing countries
- Need for mechanisms providing additional and consistent funding
- Solidarity with victims of climate change based on capability and responsibility provides an opportunity for international air passengers to make a difference with minimum negative impact

4. IAPAL: FLUGTICKETABGABE ZUR ANPASSUNGSFINANZIERUNG

Dr. Muyeye Chambwera, IIED

3

IAPAL Proposition

- A solidarity levy imposed on all international air passengers to support adaptation in developing countries
- Differentiated by class of travel to reflect capability
- **Mandatory** instead of **voluntary** for all international travel to maximize revenue

4

Momentum

- **Concept** - International Air Travel Adaptation Levy (IATAL) proposed by Mueller and Hepburn (2007)
- **Precedent** - French 'Leading Group' Solidarity Levy for HIV/AIDS an example of international passengers' solidarity with vulnerable societies
- **Willingness** - 75% of international passengers surveyed at Schiphol Airport (Netherlands) willing to pay a carbon tax in addition to price of ticket (IAPAL is not a carbon tax)
- **Outlook** - 5.1% annual growth in passenger numbers forecast by IATA

5

Principles

- Solidarity
- Polluter pays
- Respective capabilities
 - ability to fly internationally
 - class of travel
- Maximize predictable revenue
- Simplicity of scheme

6

Underpinning variables

- **Size of levy**
 - Basic scenario uses French Levy as:
 - Economy trip \$6 (€4)
 - Business/first class trip \$62 (€40)
 - Can be reviewed upwards or downwards
- **Revenue base**
 - 2006 airline industry handled 760 million international passengers
 - IATA forecasts annual passenger number growth of 5.1% between 2007 and 2011
 - Fluctuations due to global economic trends possible

7

Underpinning variables (cont)

- **Efficiency of collection**
 - Passenger duty collection has high efficiency (99% in UK)
- **Global coverage – rate of participation**
 - 93 % assumed participation by airlines based on:
 - By April 2008, 92% of all countries had deposited articles of ratification, accession, approval, or acceptance of Kyoto protocol
 - 94% of all scheduled international flights run by members of IATA

8

Expected revenue

Year	Revenue (billion US\$)		Total
	Economy class	Higher classes	
1	3.9	3.9	7.8
2	4.1	4.1	8.2
3	4.3	4.4	8.7
4	4.5	4.6	9.1
5	4.7	4.8	9.5
6	5.0	5.1	10.1

4. IAPAL: FLUGTICKETABGABE ZUR ANPASSUNGSFINANZIERUNG

Dr. Muyeye Chambwera, IIED

9

Revenues under various scenarios

Variable	Worst-case scenario	Conservative scenario	Best-case scenario
Variation of levy by capability (flight class)	Same for all passengers	Same for all passengers	Varied by class
Levy size	\$2	\$2	\$20 economy \$100 premium
Passenger demand growth	0%	2%	5.1%
Collection efficiency	50%	80%	99%
Participation/compliance rate	30%	80%	94%
Annual revenue by year 6	\$228 million	\$1.1 billion	\$24.6 billion

10

Operational option

- Revenues go to Adaptation Fund
- Collection by airlines at points of ticket sale and transferred to an Adaptation Fund account
- Adaptation Fund compensates airlines for reasonable administrative costs
- Adaptation Fund works in consultation with international bodies concerned with aviation sector

11

Potential impacts

- Levy effectively increases the cost of travelling raising genuine concerns about:
 - Development especially in poor developing countries' sectors such as tourism
 - Tourism accounts for 20% and >60% of Maldives' GDP and foreign exchange receipts
 - Airline business and competition
 - Passenger welfare
- What are the likely magnitudes of these impacts compared to the benefits?

12

Potential impact on tourism

- Sensitivity of long-haul travel demand low compared to domestic demand
- Economy travel more sensitive to price increases than premium travel but not large to deter travel
 - \$6 levy on a \$750 economy ticket results in 0.47% and 0.52% drop in demand for long-haul and short-haul international travel respectively
 - \$6 represents only 0.006% of a \$1,000 ticket
 - Impact much less than:
 - 5.1% expected growth in passenger numbers
 - >6% annual growth in tourist arrivals in Africa and Asia Pacific between 1996-2006
- Benefits going to developing countries through adaptation revenue more than expected impacts

13

Potential impact on airline business and competition

- Passenger levy borne directly by passengers
- Only impact on airlines is reduced demand, with elasticity of demand being low for international travel
- Unfair distortions on competition in industry avoided by universal application of levy on international travel, not selective by regions, routes, countries or airlines


14

Potential impact on passenger welfare

- Size of levy very low compared to total passenger travel budgets/expenses per trip
- An average willingness to pay for emissions (though different from willingness to pay for adaptation, but still represents consciousness to climate change impacts of travel) for an inter-continental round trip estimated at €92 at a Schiphol passenger survey
 - Represents willingness to partly forego welfare

4. IAPAL: FLUGTICKETABGABE ZUR ANPASSUNGSFINANZIERUNG

15



Conclusions

- IAPAL represents a significant additional contribution to adaptation funds that are so critical for the poorest
 - Even at the most pessimistic levels, anticipated revenues higher than current adaptation resources
- Revenues are consistent, predictable and not dependent on annual reviews by governments
- Potential negative impacts much less than benefits: Poor countries benefit more than they lose with and without IAPAL
- IAPAL a genuine case for more detailed implementation analysis and engagement

5. FLUGTICKETABGABE: ERFAHRUNGEN MIT DER EINFÜHRUNG IN DEUTSCHLAND

Damian Ludewig, FÖS

Damian Ludewig, Diplom-Volkswirt, ist seit 2008 Geschäftsführer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS). Er ist außerdem Mitglied im Sprecherrat der Klima-Allianz.

Damian Ludewig
Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)
Damian.Ludewig@foes.de



Kurzfassung:

Damian Ludewig, Geschäftsführer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, berichtet von den Erfahrungen mit der Einführung der Luftverkehrsabgabe (Ticketsteuer) in Deutschland.

Der Flugverkehr sei die klimaschädlichste Fortbewegungsart mit bis zu 14% Anteil am anthropogenen Klimawandel. Insbesondere Menschen in armen Ländern, die selbst kaum fliegen, sind überproportional stark durch die klimaschädlichen Auswirkungen betroffen. Besonders ungerecht sei, dass gerade der Flugverkehr, an dem nur 5% der Menschheit aktiv teilnimmt, von zahlreichen Subventionen und Steuervergünstigungen profitiere. Durch die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge und die Steuerbefreiung des Kerosins erfährt der Flugverkehr jährlich Subventionen von 11,5 Mrd. Euro, die sich letztlich klimaschädlich auswirken. Die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Europäischen Emissionshandel ab 2012 sei ein Schritt in die richtige Rich-

tung, jedoch seien die Ziele nicht sehr ambitioniert. Die CO₂-Zertifikate würden nicht zu 100% auktioniert, sondern im Gegenteil zu 85% verschenkt werden. Die Airlines müssten nur 15% der CO₂-Zertifikate erwerben. Daher erwarte man auch lediglich Einnahmen von rund 100 Mio. Euro, was nur 1% der bisherigen Subventionen entspreche. Im Vergleich dazu wird der Schienenverkehr durch Strom zu 100% belastet, was zu einer Wettbewerbsverzerrung der beiden Verkehrsträger führe. Eine ökologische Lenkungswirkung sei durch die geringe Emissionsobergrenze auch nicht zu erwarten, denn die Emissionen müssen 2012 gegenüber den durchschnittlichen Gesamtemissionen in der Periode 2004-2006 nur um 3% gesenkt werden. Im Grunde hätten diese Maßnahmen nur eine Stabilisierung der Emissionen auf hohem Niveau zur Folge. Als langfristiges Ziel gelte der Komplettabbau der klimaschädlichen Subventionen, vor allem die Befreiung von der Kerosinsteuer habe einen besonders klimaschädlichen Effekt. Der Beschluss der Bundesregierung, eine Flugticketabgabe einzuführen, wurde von einem Bündnis deutscher NGOs (unter Federführung des FÖS, gehören dazu u.a. EED, Attac,

5. FLUGTICKETABGABE: ERFAHRUNGEN MIT DER EINFÜHRUNG IN DEUTSCHLAND

Damian Ludewig, FÖS

Greenpeace, WWF, BUND, Germanwatch) als Schritt in die richtige Richtung bewertet. Sehr kritisch sieht dieses Bündnis, dass die vorraussichtlichen Einnahmen von 1 Mrd. Euro ausschliesslich zur Konsolidierung des Bundeshaushalts eingesetzt werden sollen und nicht zumindest teilweise zur Klima- und Entwicklungsfinanzierung. Das Bündnis fordert, dass die Abgabe stärker differenziert ausgestaltet werden solle. Neben den drei Distanzen (8, 25, 45 €/ pro Flug) sollten auch die Flug-Klassen unterschiedlich besteuert werden. Mit Einbeziehung und entsprechender Bepreisung von Business and First Class

–Tickets könnten im Jahr statt 1 Mrd. Euro bis zu 3 Mrd. Euro generiert werden. Das Bündnis fordert eine entsprechende Weiterentwicklung des Instrumentariums und dass die 2 Mrd. Euro Mehreinnahmen für Klima- und Entwicklungsfinanzierungen in Entwicklungsländern eingesetzt werden sollen. Die Kritik der Luftverkehrslobby, dass diese Abgabe zu Arbeitsplatzverlusten führen würde, weist Ludewig ab. Weder in Frankreich, noch Großbritannien oder den Niederlanden, wo eine ähnliche Abgabe eingeführt wurde, konnten solche Effekte statistisch nachgewiesen werden.

Präsentation:

1

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

- **Gemeinnütziger Verein**
gegründet 1994
- **Haupttätigkeit:**
Entwicklung und Vermarktung von Konzepten ökonomischer Umweltpolitik, Studien/Experten, Konferenzen
- **Kompetenzfelder:**
 - Ökologische Steuerreform/ Steuern und Abgaben auf den Verbrauch von Energie und Ressourcen
 - Abbau umweltschädlicher Subventionen
 - Konzepte marktwirtschaftlicher Umweltpolitik in anderen Bereichen, z. B. Flächenverbrauch
 - Emissionshandel
 - Finanztransaktion- und Vermögensteuer



FÖS
GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT


FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

3

2

Ausgangslage

- **Globale Zusammenhänge**
 - Flugverkehr ist die klimaschädlichste Fortbewegungsart (bis zu 14% Anteil am anthropogenen Klimawandel)
 - 95% der Menschen sind noch nie geflogen
 - Insbesondere Menschen in armen Ländern, die selbst niemals fliegen, sind überproportional stark durch die klimaschädlichen Auswirkungen betroffen



FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

4

5. FLUGTICKETABGABE: ERFAHRUNGEN MIT DER EINFÜHRUNG IN DEUTSCHLAND

Damian Ludewig, FÖS

3 Nachhaltig aus der Krise...

„Wir müssen jetzt den Paradigmenwechsel hin zu einer Wirtschaftsweise einleiten, die unser Planet verkraftet und die letztlich auch mehr Sinn stiftet.“

„Die Nation, die sich am schnellsten, am intelligentesten auf diese Situation einstellt, wird Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen.“

„Das Preissignal ist immer noch das stärkste Signal, damit Menschen ihr Verhalten ändern.“



Horst Köhler, Bundespräsident a.D.
Fokusinterview, 22.03.2010

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 5

4 Ausgangslage

Heute dominieren „perverse Anreize“ :

- Wer sich ökologisch verhält, wird bestraft; wer sich unökologisch verhält, wird belohnt (Bsp.: Bahn – Flugzeug, Ökostrom – Atomstrom)
- Steuer- und Abgabensystem lenkt in die falsche Richtung
- Umweltschädliches Verhalten wird staatlich subventioniert
- Externe Effekte verursachen Marktversagen

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 6

3 Nachhaltig aus der Krise...

„Wir müssen jetzt den Paradigmenwechsel hin zu einer Wirtschaftsweise einleiten, die unser Planet verkraftet und die letztlich auch mehr Sinn stiftet.“

„Die Nation, die sich am schnellsten, am intelligentesten auf diese Situation einstellt, wird Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen.“

„Das Preissignal ist immer noch das stärkste Signal, damit Menschen ihr Verhalten ändern.“



Horst Köhler, Bundespräsident a.D.
Fokusinterview, 22.03.2010

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 5

4 Ausgangslage


Heute dominieren „perverse Anreize“ :

- Wer sich ökologisch verhält, wird bestraft; wer sich unökologisch verhält, wird belohnt (Bsp.: Bahn – Flugzeug, Ökostrom – Atomstrom)
- Steuer- und Abgabensystem lenkt in die falsche Richtung
- Umweltschädliches Verhalten wird staatlich subventioniert
- Externe Effekte verursachen Marktversagen

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 6

5 Lenkungswirkung von Steuern

„Energie ist heute zu billig. (...) es müssen aus meiner Sicht gezielt die Steuern auf Energie angehoben werden, sei es über Mineralöl, Heizgas oder Strom. Der gewünschte umweltpolitische Lenkungs- und Lerneffekt tritt freilich nur ein, wenn klar ist, daß die Steuersätze über Jahre allmählich angehoben werden.“




ANGELA MERKEL
als Umweltministerin 1997
Interview mit der FAZ

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 7

6 Steuersystem steuert in die falsche Richtung...

Steuerstruktur: Anteil von Umweltsteuern rückläufig



FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 8

5. FLUGTICKETABGABE: ERFAHRUNGEN MIT DER EINFÜHRUNG IN DEUTSCHLAND

7

Europäischer Vergleich der ökologischen Steuern

Ökologische Steuern:
Deutschland ist kein Hochsteuerland

GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT

9

8

Umweltschädliche Subventionen

„(D)iese Subventionspolitik (ist) nichts anderes ... als eine Form der politischen Korruption. Wir fordern einen radikalen Rückschnitt der Subventionen.“

Guido Westerwelle
Interview mit „Thüringer Allgemeine“
2004 als FDP Vorsitzender
(In Bezug auf Kohlesubventionen)

GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT

10

9

Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen im Bereich Flugverkehr

Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge:
4,24 Mrd. €/ Jahr

Befreiung des gewerblichen Flugverkehrs von der Energiesteuer (Steuerbefreiung des Kerosins):
7,23 Mrd. €/ Jahr

Ca. 11,5 Mrd. €

GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT

11

10

Externe Effekte

„Wenn Umweltgüter keinen Preis haben, können Märkte nicht effizient funktionieren. Dann wird - häufig auf der Grundlage von externen Effekten - zwischen Generationen und Regionen umverteilt.“

Norbert Röttgen und Christian Lindner
SZ, 26.03.2010

GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT

12

11

Externe Kosten: Beispiel Flugverkehr

Ca. 15 Mrd. €/Jahr

GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT

13

12

Einbeziehung in den Emissionshandel

- Tritt im Jahr 2012 in Kraft, aber:
 - Ausgabe von 97% (2012) der durchschnittlichen Gesamtemissionen (2004-2006)
 - 85% der Zertifikate umsonst
 - Schienenverkehr wird durch Strom zu 100% belastet
 - Voraussichtliche Einnahmen von nur 100 Mio. Euro (1% der bisherigen Subventionen)
- Nur Stabilisierung des hohen Niveaus
- Kostenvorteil bleibt weitergehend bestehen

GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT

14

5. FLUGTICKETABGABE: ERFAHRUNGEN MIT DER EINFÜHRUNG IN DEUTSCHLAND

13

Langfristiges Ziel

Einführung einer Kerosinsteuer

- Effektivstes und effizientestes Instrument
- Tatsächlicher Verbrauch wird belastet
- Anreiz, Kerosinverbrauch zu reduzieren

+ Streichung der Mehrwertsteuerbefreiung

- Abbau der Bevorzugung des Luftverkehrs gegenüber anderen Transportmitteln

= Komplettabbau der Subventionen

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 15

14

Kurzfristiges Ziel

Einführung einer Ticket-Tax/ Luftverkehrssteuer:

- England, Frankreich und die Niederlande besitzen Ticket -Abgabe
- Deutschland ist „Steuer-Oase“
- Ziel
 - Beteiligung des Flugverkehrs an Schadenskosten
 - Ökologische Lenkungswirkung
- Politische Situation
 - Beschluss Bundeskabinett: 8, 25, 45 €/ pro Flug
 - Gesamtvolumen: 1 Mrd. Euro/ Jahr
 - Darin nicht berücksichtigt: Flugklassen (sozialer Faktor), Umsteiger und Frachtverkehr

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 16

15

Kurzfristiges Ziel

Einführung einer Luftverkehrssteuer:

- Vorschlag eines breiten Bündnisses (u.a.: eed, Attac, Greenpeace, WWF, BUND, FÖS)
- Volumen: bis zu 3 Mrd. Euro/ Jahr

Empfohlene, nach Klassen differenzierte Abgabe pro Abflug und Passagier (EUR)

	bis 2500 km	2500-6000 km	ab 6000 km
Economy	8	25	45
Business	15	48	86
First Class	21	65	117

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 17

14

Auswirkungen

- **Wettbewerbseffekte?**
 - National: Es ist ein Abbau bisher bestehender Wettbewerbsverzerrungen gegenüber Bus und Bahn.
 - International: Großbritannien, Niederlande, Frankreich haben/ hatten Luftverkehrssteuer.
- **Arbeitsplatzeffekte?**
 - Weder in Frankreich, noch Großbritannien oder den Niederlanden konnten signifikante Verluste von Arbeitsplätzen nachgewiesen werden.
 - Andere Maßnahmen zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes (z. B. Mehrwertsteuererhöhung) hätten gravierende Auswirkungen.

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 18

15

Aktivitäten des Netzwerks

- Gemeinsame Briefe
- Forderungspapier
- Pressekonferenz
- Umfrage
- Lobbygespräche

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 19

16

Das FÖS - Studien und Mitarbeit

- Zahlreiche interessante Publikationen finden Sie unter: <http://www.foes.de/publikationen/>

Wollen Sie mithelfen die Themen des FÖS voranzubringen?

- Werden Sie Mitglied. Ganz einfach über: <http://www.foes.de/mitglied-werden/>
- Außerdem bieten wir regelmäßig Praktikumsstellen. Aktuelle Ausschreibungen gibt es unter: <http://www.foes.de/ueber-uns/geschaeftsstelle/praktikum/>

FÖS GREEN BUDGET GERMANY FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 20

Moderation: Heinz Fuchs, EED



Fuchs leitet die Diskussionsrunde ein und fasst zusammen, dass ein großer Bogen geschlagen wurde von den bunkers als innovatives Finanzierungsinstrument der Klimafinanzierung in Entwicklungsländern, der IAPAL und den in Zusammenhang gestellten Flugticketabgaben im staatlichen Finanzierungssystem. Doch sei seiner Meinung nach der entscheidende Punkt die Strategie, die Deutschland praktizieren soll. Diese Frage schließe auch Lebensstilfragen und Konsumgewohnheiten, sowie unternehmerische Initiativen auf freiwilliger Basis mit ein. Politische Weichenstellungen seien allerdings eine wichtige Voraussetzung. Fuchs knüpft an diesem Punkt am (Nicht-) Ergebnis der Klimaverhandlungen in Kopenhagen an.

Das Scheitern von Kopenhagen hat bei ihm auch den Eindruck hinterlassen, dass internationale Verhandlungen und das Ausrichten der NGOs auf deren vermeintlichen Erfolg nicht der einzige Weg sei, der seitens der NGOs gegangen werden muss. Vielmehr müssten die Grundlagen für zielgerichtete Verhandlungen im nationalen Kontext entwickelt werden. Wenn auf nationaler Ebene eine gute und klare Positionierung geschaffen werde, dann könnte dies auch auf internationaler Ebene hilfreich sein.

Seine Frage an die Referenten hierzu bezieht sich auf das, was momentan auf der politischen Agenda steht und ob der eingeschlagene Weg der Bundesregierung der Richtige sei.

Ludewig sieht die Notwendigkeit, die nationalen Grundlagen zu schaffen. Laut seiner Analyse fehlt Deutschland ein Wirtschaftsmodell, das globalisierungstauglich ist. Dennoch sieht er gute Chancen, auf nationaler Ebene den richtigen Weg einzuschlagen. Schließlich könne man gerade auf Bundesebene kurzfristig gute Fortschritte erreichen und damit auch als Vorbild fungieren. Hier verweist er auf die Erfolgsmodelle Erneuerbare Energien Gesetz (EEG) oder die Einführung der Ökosteuer.

Krohn unterstützt, dass globaler und nationaler Klimaschutz einander bedingen. Wenn man Erfolgsmodelle international vorstellen könne, wäre es auch einfacher andere zu überzeugen, sich auf den selben Weg zu begeben.

Chambwera sieht gerade in der internationalen Ticketabgabe ein Zeichen, der internationalen Solidarität und des politischen Willens. Wenn auch die ärmsten Länder der Erde davon profitieren, verpflichtet

sich doch die gesamte internationale Gemeinschaft. Dies schaffe Vertrauen bei den Entwicklungsländern und motiviere, aktiv die Verhandlungen mitzugestalten.

Laut Treber müsse man nicht nur Verhandeln sondern auch Handeln, nur so können Fortschritte erreicht werden. Auch wenn z.B. das Energiekonzept in Deutschland in die falsche Richtung gehe, so sei dennoch Bewegung zu erkennen. Wichtig sei, dass man voran schreite. International habe man nur eine Chance, wenn man national schon Rahmenbedingungen setze. Große Hoffnung setzt Treber auf den Empfehlungsbericht der von Ban Ki Moon einberufenen High Level Advisory Group on Climate Change Finance. Der Bericht wird Ende Oktober 2010 erscheinen und hoffentlich bunkers als innovatives Klimafinanzierungsinstrument beinhalten.

Fuchs fasst zusammen, dass sowohl nationale Aktivitäten unterstützt und gefördert, aber auch internationale Initiativen lanciert werden müssen. Diese Prozesse dürften jedoch die Erwartungshaltung nicht überspannen. Man müsse sich möglicherweise damit abfinden, dass die Tatsache, dass diese Prozesse überhaupt stattfinden, und dabei globale Instrumente und Regulierungen gesucht werden bereits ein klei-

ner Erfolg darstelle. Dies sollte auch eine Motivation für die Zivilgesellschaften im Norden sein, globale Netzwerke mit Partnern und Gruppen aus dem Süden aufzubauen und sich weiterhin an diesen Prozessen zu beteiligen.

Er schließt die Veranstaltung mit einem Dank an die Teilnehmenden und Refererierenden und alle, die zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben. Denjenigen, die an den nationalen und internationalen Prozessen aktiv beteiligt sind, wünscht er den notwendigen langen Atem, gute Begegnungen in Gruppen und Netzen und letztlich erfolgreiche Initiativen.

16:00 Ende