

# KLIMASCHUTZ UND FLUGVERKEHR: DAS GLOBALE ABKOMMEN „CORSA“

## ENVIRONMENTALISM AND AIR TRAVEL: THE GLOBAL AGREEMENT “CORSA”

**D**er internationale Flugverkehr für Personen und Güter trägt nach wohl übereinstimmender Ansicht zu etwa zwei bis drei Prozent zur globalen Emission von Kohlenstoffdioxid bei. Dies entspricht in etwa dem Wert des Ausstoßes der globalen Schifffahrt, liegt aber wohl unter dem der IT-Industrie. Neben der Automobilindustrie bemüht sich auch die Luftfahrt um eine Verringerung der Emissionen auf globaler Ebene.

Die globale zivile Luftfahrt unterliegt den Regelungen der ICAO, der International Civil Aviation Organisation, einer Unterorganisation der Vereinten Nationen. Auf dem Programm der ICAO steht auch die Minderung der Emissionen des Luftverkehrs. Hierzu wurden Anfang Oktober auf der 40. Jahreskonferenz in Montreal 2020 weitere Ergänzungen zum Programm „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“, abgekürzt „CORSA“, beschlossen. Es handelt sich hierbei übrigens um das erste weltweite Programm der Luftfahrt zur Minderung von CO<sup>2</sup>-Emissionen und zur Erreichung von Neutralität. Die ICAO beschloss im Oktober 2016 die Einführung dieses globalen Mechanismus für die Regulierung der Treibhausgasemissionen der internationalen Zivilluftfahrt. Danach müssen die Fluggesellschaften ihre Emissionen durch sogenannte Offset-Zertifikate kompensieren.

It's pretty well-established knowledge that international air travel for people and goods contributes to about two to three percent of global CO<sub>2</sub> emissions. This is about the same rate of global shipping, but is way below that of the IT industry. Similar to the automobile industry, air travel is attempting to achieve a reduction in emissions on a global level.

Global civil aviation is subject to the regulations of the ICAO, the International Civil Aviation Organisation, which is a sub-organisation of the United Nations. Reducing emissions in air travel is one of the goals of the ICAO. For this purpose, the 40th annual conference in Montreal 2020 included further additions to the “Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation” program, known as “Corsia.” This is the first global aviation program that aims to reduce emissions and reach CO<sub>2</sub> neutrality. The ICAO decided in October 2016 to introduce global mechanisms for regulating greenhouse gases in international civil aviation. Aviation companies will have to compensate their emissions through so-called offset-certificates.

The system will be introduced in phases: There will be a pilot phase (2021-2023) and the first phase (2024-2026), which states can choose to participate in. In the second

Das System wird in Phasen eingeführt: An einer Pilotphase (2021–2023) und einer ersten Phase (2024–2026) können Staaten freiwillig teilnehmen. In der zweiten Phase (2027–2035) ist die Teilnahme für alle Staaten verpflichtend. Ausgenommen sind Staaten mit einem sehr geringen Anteil an den globalen Flugbewegungen, derzeit insbesondere in Afrika.

Ziel der Luftfahrtindustrie ist ein CO<sup>2</sup>-neutrales Wachstum ab 2020, jedoch keine absolute Minderung. Der Ausstoß soll damit auf dem Stand von 2020 eingefroren werden.

Die Ziele von Corsia werden in vollem Umfang von der IATA, der International Air Transport Association, unterstützt. Sicher wurde hier auch ein Kompromiss zwischen den stärker ambitionierten Vorstellungen der Länder der EU beziehungsweise Nordamerikas und den auf Wachstum gerichteten Interessen der Staaten des Mittleren Ostens und Asiens geschaffen. Umweltorganisationen kritisieren, das System komme zu spät, schreibe den Stand auf 2020 fest und helfe damit kaum angesichts der gegenwärtigen Bedrohung. Auch sei die Kompensation offen. Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass lediglich die CO<sup>2</sup>-Emissionen erfasst werden sollen, andere Emissionen blieben außen vor.

### Power-to-Liquid-Verfahren

Es bahnt sich ein möglicher Konflikt zwischen der EU und den Fluglinien der Mitgliedsstaaten an. Innerhalb der EU sind die Fluggesellschaften seit 2012 Teil des EU-Emissionshandels und damit, wie die Industrie oder die Energiewirtschaft, verpflichtet, CO<sup>2</sup>-Zertifikate zu erwerben. Für jede Tonne CO<sup>2</sup> werden 20 Euro fällig. Würden in Folge des globalen Corsia-Abkommens die EU-Fluggesellschaften aus dem EU-Emissionshandel ausgenommen, könnte dies nach einer Berechnung der europäischen Umweltverbände zu einer Mehrbelastung von bis zu 683 Millionen Tonnen CO<sup>2</sup> führen, das heißt einem Wert von etwa Zweidrittel des gesamten jährlichen Ausstoßes der Bundesrepublik Deutschland.

In der ursprünglichen Fassung hatte die EU den Emissionshandel im Luftverkehr auch auf Flüge in und aus Drittstaaten erweitern wollen. Auf Druck verschiedener Seiten – unter anderem mit dem Hinweis, Landrechte zu entziehen und Bestellungen auf Airbus-Flugzeuge auszusetzen – wurde dieser Plan verworfen. Auf der Konferenz der ICAO in Montreal waren die einzelnen Staaten stimmberechtigt,

phase (2027–2035), states are required to participate. States with a very low participation in global aviation, such as certain countries in Africa, are exempt from this.

The goal of the aviation industry is to experience a CO<sub>2</sub>-neutral growth by 2020, but no absolute decrease. This means that emissions should remain frozen at their 2020 levels. Corsia's goals are fully supported by the IATA, the International Air Transport Association. Surely there was also a compromise reached between the more ambitious expectations of countries in the EU and North America and the interests of states in the Middle East and Asia, who are concerned with growth. Environmental organisations were critical and said that this system was implemented too late and that freezing emissions at 2020 levels would barely alleviate the current threat. The issue of compensation was also unclear. A further point of criticism is that the plan is only aimed at CO<sub>2</sub> emissions and doesn't include other types of emissions.

### Power-to-Liquid Procedures

The possibility of a conflict between the EU and the airlines of member states is growing. Within the EU, airlines have been part of the EU emissions trade since 2012, and are therefore required--just like manufacturing or the energy industry--to purchase CO<sub>2</sub> certificates. For every ton of CO<sub>2</sub> they have to pay 20 euro. If EU airlines were exempt from the EU emissions trade due to the global Corsia agreement, then this could lead to an added burden of up to 683 million tons of CO<sub>2</sub>, according to estimates from European environmental organisations. This would correspond to about two thirds of Germany's annual emissions.

In the original iteration, the EU wanted to expand the emissions trade in aviation to flights also going in and out of third-party countries. But pressure from different sides--which included threats to withdraw landing rights and suspend orders for Airbus crafts--caused this plan to fall through. At the ICAO conference in Montreal, individual states all had votes, but the emission trade was decided by both the Council of Ministers from the 28 EU countries and the European Parliament. Therefore changes cannot be made by individual EU member states.

So what can still be done? In comparison to models from earlier this century, modern aircrafts use about half the amount of fuel. Synthetic fuel from regenerative sources is currently being developed, although it's only used in about one to two percent of cases right now. The main focus is on synthetic kerosene, which is created in a so-



der Emissionshandel ist aber sowohl vom Ministerrat der 28-EU-Länder und dem Europaparlament beschlossen worden. Änderungen können daher nicht von einzelnen EU-Mitgliedsstaaten beschlossen werden.

Was kann noch getan werden? Im Vergleich zu Modellen aus der Zeit des Anfangs des Jahrhunderts verbrauchen moderne Flugzeuge heute oft nur die Hälfte an Sprit. Synthetische Kraftstoffe auf regenerativer Basis sind in der Entwicklung, werden derzeit aber nur zu ein bis zwei Prozent eingesetzt. Im Vordergrund steht synthetisches Kerosin, das im sogenannten Power-to-Liquid-Verfahren aus Wasserstoff und CO<sup>2</sup> erzeugt wird. Durch die jährlichen Wachstumsraten des globalen Luftverkehrs von derzeit 7,1 Prozent werden die Einsparungen unter anderem durch sparsamere Antriebe allerdings bei weitem zunichtegemacht. Das heißt, dass die Triebwerke zwar in Bezug auf den Schadstoffausstoß optimiert werden, durch immer mehr Flüge und Flugzeuge die Emissionen jedoch stärker anwachsen. Ein Vergleich zur Automobilindustrie drängt sich auf.

Was kann national getan werden? Die französische Regierung wollte beim Treffen der EU-Verkehrsminister im Juni in Luxemburg eine europaweite Flugsteuer vorschlagen. Diese Steuer könnte auf Flugtickets und Kerosin aufgeschlagen oder durch Änderungen beim EU-Emissionshandel erhoben werden. Der Punkt wurde zurückgestellt. Für Deutschland erscheinen die im aktuellen „Klimaschutzpaket 2030“ der Bundesregierung aufgeführten Maßnahmen moderat. Inlandsflüge sollen ab 1. April 2020 um drei Euro teurer werden, bei Fernflügen soll die Abgabe um 16,50 Euro auf knapp 59 Euro steigen. Die Mehreinnahmen dienen der Finanzierung

called power-to-liquid process out of hydrogen and CO<sub>2</sub>. But the effectiveness of these measures are mostly nullified by the annual 7.1 percent growth in air travel. That means that the engines are certainly being optimised when it comes to their emission levels, but emissions still continue to grow due to the sheer number of flights and aircrafts. A comparison to the automobile industry feels evermore present.

What can be done on a national level? The French government wanted to propose a Europe-wide flight tax during a meeting of the EU transport ministers in June in Luxembourg. This tax could be reflected in ticket prices or kerosene or through changes in the EU emissions trade. The point was rejected. The current measures proposed in the German government's "Climate Protection Package 2030" seem moderate for the country. Starting on April 1, 2020, domestic flights would become three euros more expensive, and for international flights taxes would rise from 16.50 euro to about 59. The additional revenue are meant to help reduce value added tax for train travel from 19 percent to seven --- but the aviation industry would obviously prefer the financing of further research for regenerative fuel. There will also be a regulation that prohibits the sale of tickets at prices below the applicable taxes, fees, and charges.

### **It won't work without China**

81 countries have currently joined the Corsia agreement, including many from Europe, North- and Central Amer-

der Senkung der Mehrwertsteuer auf Bahnreisen von 19 Prozent auf sieben Prozent – der Luftfahrtbranche wäre eine Nutzung zur weiteren Forschung regenerativer Kraftstoffe lieber. Hinzu soll eine Regelung kommen, die die Abgabe von Tickets zu Preisen unterhalb der Steuern, Zuschläge und Gebühren verbietet.

### Ohne China wird es nicht gehen

Dem Corsia-Abkommen sind zum derzeitigen Stand 81 Länder beigetreten, darunter viele aus Europa, Nord- und Mittelamerika und Südostasien. Es fehlen wichtige Länder aus Asien, wie Indien und China, ebenso fehlen Brasilien und Russland. Ohne China und Umgebung wird es aber nicht gehen. Der Großraum Asien wird immer unabhängiger von westlicher Nachfrage und westlichen Investitionen: „Neun der zehn weltweit meist genutzten internationalen Flugverbindungen verlaufen zwischen asiatischen Städten“, so Parag Khanna, Zukunftsforscher aus Singapur. Zurückhaltung beim Fliegen sei dort genauso unbekannt wie bisher in Europa, wo dieses Jahr so viele Flugreisen wie nie zuvor gezählt wurden.

Wir sollten uns daran gewöhnen, dass 4,5 Milliarden Asiaten sich überhaupt nicht darum scheren, was der Westen denkt. Wir im Westen sollten eher überlegen, die Asiaten zu überzeugen, wie wichtig der Westen für sie ist und nicht umgekehrt. ■

ica, and Southeast Asia. Important countries from Asia, such as India and China, are missing, as are Brazil and Russia. Without China and others, it simply won't work. Larger Asia is becoming more independent from western demand and western investments: "Nine of the ten most globally used international flight connections take place between Asian cities," said Parag Khanna, a researcher from Singapore. Reducing flights is as unheard of as it has been in Europe, where a record number of flights were taken this year.

We should become used to the fact that 4.5 billion Asians don't care what the west thinks. We in the west should rather be thinking about how we can convince Asian states about how important the west is for them, and not the other way around. ■



#### AUTOR / AUTHOR: Ferry Wittchen

Rechtsanwalt und Steuerberater im Raum Stuttgart. Er berät insbesondere mittelständische Unternehmen im Rahmen der Internationalisierung.

Lawyer and tax-advisor in the Stuttgart region, and advises especially medium-sized enterprises within the context of internationalisation.

**Highlight your country.** Nation Branding – we tell your country's success stories in the right way to the right people.

**WMP**  
EUROCOM AG  
BUSINESS • MEDIA • POLITICS • CONSULTING

Katharina-Heinroth-Ufer 1 · 10787 Berlin  
Fon +49 30 . 20 61 14 – 0  
Fax +49 30 . 20 61 14 – 12  
berlin@wmp-ag.de

[www.wmp-ag.de](http://www.wmp-ag.de)