aireg Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.

# Position von aireg – Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.

**zum Vorschlag der Europäischen Kommission für ein Review des EU Emissionshandelssystem (EU ETS) für den Schiffverkehr, Luftverkehr und stationären Anlagen sowie der Markstabilitätsreserve**
Stand: 03.11.2026

---

Die Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. (aireg) sieht im ETS einen der zentralen Bausteine für den Klimaschutz im Luftverkehr und für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF). Die anstehende Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS) sollte genutzt werden, die rechtlichen Rahmenbedingungen für einen klimaneutralen Luftverkehr weiterzuentwickeln und an Marktrealitäten, wissenschaftliche Erkenntnisse und klimapolitische Erfordernisse anzupassen.

aireg sieht in dem von der Kommission vorgelegten Vorschlag positive Ansätze zur Beseitigung regulatorischer Schwächen, unter anderem induzierter Wettbewerbsverzerrungen. Die intendierte Ausweitung des Anwendungsbereichs bringt allerdings eine zusätzliche Belastung für die Luftverkehrsgesellschaften mit sich. Grundsätzlich müssen die Einnahmen aus dem ETS gezielt dafür verwendet werden, die Preisdifferenz zwischen fossilem Kerosin und SAF in relevantem Maße zu verringern und durch die Förderung langfristiger Abnahmeverträge den Aufbau von Produktionskapazitäten zu ermöglichen (Earmarking).

## 1. Erweiterung des Anwendungsbereichs

Im Jahr 2012 hat die Europäische Kommission mit dem Instrument *Stop the Clock* dafür gesorgt, dass Flügen, die außerhalb des EWR starten oder landen, nicht dem EU ETS unterfallen. Dies auch vor dem Hintergrund der Geltung von CORSIA. Dieser Stop wurde mehrere Male verlängert und läuft de lege lata zum Ende des Jahres 2026 aus. aireg hält es für richtig, die ursprünglich vorgesehene Ausweitung auf alle abgehenden Flüge aus der EEA nicht zu vollziehen, da sich die Erwartung der EU, andere Länder und Regionen würden ähnliche ETS implementieren und damit ein „level playing field“ für die Luftfahrt herzustellen, nicht erfüllt hat. aireg sieht im Vorschlag der Kommission, den EU ETS-Anwendungsbereich auf den gesamten Flugverkehr, der im EEA startet und in einem 5.000 km-Radius um den Flughafen Frankfurt landet, allerdings auch eine erhebliche Belastung für europäische Fluggesellschaften. Der Vorschlag kann zwar zu einer erheblichen Verringerung von Carbon Leakage führen, die erheblichen Mehrbelastungen können allerdings zu globalen Wettbewerbsnachteilen führen. Es muss sichergestellt werden, dass die zu erwartenden Einnahmen für die Defossilisierung des Luftverkehrs bzw. für den Markthochlauf von SAF gebunden werden. Die Einnahmen müssen zwingend der Luftfahrtindustrie zugutekommen und sie von zusätzlichen Kosten entlasten.

Die steigenden Preise für die $CO_2$-Emissionen führen auch ohne Erweiterung des Anwendungsbereichs zu erheblichen Mehrbelastungen. Das darf nicht aus dem Blick geraten und muss ggfs. zu Begrenzungen führen.

Vorstand: Prof. Dr. Jürgen Ringbeck (Präsident Industrie und Luftfahrt), Prof. Dr.-Ing. Manfred Aigner (Präsident Wissenschaft und Forschung), Volker Ratzmann (Vorsitzender), Uwe Gaudig (stellv. Vorsitzender), Prof. Dr.-Ing. Martin Kaltschmitt (stellv. Vorsitzender)
Dorotheenstraße 3 ● 10117 Berlin ● Email: kontakt@aireg.de
aireg e.V. ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Charlottenburg unter VR 31026 B eingetragen und beim Lobbyregister des Deutschen Bundestages unter der Registernummer R000070 zu finden. Steuernummer 27/640/59362
Bank: Commerzbank AG Bank, IBAN: DE38 1004 0000 0210 2606 00, BIC: COBADEFFXXX

## 2. SAF Allowances

SAF Allowances haben bereits bewiesen, dass sie auf effektive Weise den Markthochlauf von SAF stärken können. Für Luftverkehrsgesellschaften stellen sie ein entscheidendes Instrument dar, um Investitionsanreize für den Kauf von SAF zu setzen und die daraus resultierenden Kostenbelastungen wirtschaftlicher darstellen zu können. Wichtig zu betonen ist jedoch, dass SAF Allowances zwar dabei helfen den Markthochlauf von SAF für Luftverkehrsgesellschaften finanziell darzustellen, es für Investitionsentscheidungen im Bereich eSAF und auch für den Hochlauf fortschrittlicher Biokraftstoffe weitere unterstützende Instrumente benötigt.

Der vorgelegte Entwurf sieht vor, die Förderung für den Einsatz nicht-fortschrittlicher biobasierter Kraftstoffe durch SAF-Allowances ab dem Jahr 2030 auslaufen zu lassen. Während aireg die im Entwurf vorgeschlagene Absenkung der Deckungsgrade nachvollziehen kann, sieht die Initiative das gänzliche Auslaufen der Förderung für nicht-fortschrittliche biobasierte Kraftstoffe als nicht marktgerecht an und fordert eine Fortsetzung der Förderung dieser Kraftstoffe in Höhe von 30 % der Mehrkosten auch über 2029 hinaus. Der Einsatz dieser Kraftstoffe wird auch Anfang der 2030er, gerade auf Grund der Erhöhung der Quote von ReFuelEU Aviation im Jahr 2030, weiter Förderung benötigen. Eine Differenzierung der Förderung im Vergleich zu fortschrittlichen Biokraftstoffen sieht der Entwurf vor.

Darüber hinaus setzt sich aireg für den vorgeschlagenen Ausbau des Instruments der SAF Allowances ein und misst folgenden Vorschlägen aus dem Entwurf eine große Bedeutung bei und unterstützt diese explizit:

- Die zusätzliche Reservierung von 110 Millionen SAF Allowances bis zum 31. Dezember 2040 ist ein Schritt in die richtige Richtung. Es sollte jedoch geprüft werden, ob eine deutlich größere Menge SAF Allowances bereitgestellt werden kann. Die prognostizierten Einnahmen des EU ETS aus der Luftfahrt lassen dafür ausreichend Raum (Earmarking). Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass es zu keiner Versorgungslücke zwischen einem realistisch möglichen Auslaufen der aktuellen 20 Milllionen SAF Allowances im Laufe des Jahrs 2028 und der Verfügbarkeit der zusätzlichen SAF Allowances ab dem Jahr 2029 gibt. Außerdem sollte eine Menge von Allowances explizit für die Förderung von RFBNOs reserviert werden, um Versorgungsunsicherheiten im Bereich der RFNBO-Produktion und -Abnahme zu verhindern.
- Die vorgesehene Absenkung der Deckungsgrade der SAF Allowances – mit Ausnahme des geplanten Wegfalls der Förderung für Biokraftstoffe aus Rohstoffen nach Anhang IX Teil B der RED ab 2030. Für diese sollte die ab 2029 vorgesehene Deckung von 30 % der Mehrkosten über 2030 hinaus fortgeführt werden, um die Finanzierung der entsprechenden SAF-Mengen weiterhin sicherzustellen.
- Die Option, SAF Allowances für RFNBOs und Grünstrom durch das Abschließen von bindenden Abnahmeverträgen über mehrere Jahre zu reservieren, um Early Mover bei Abschlüssen von langfristigen Abnahmeverträgen zu unterstützen. Eine Verlängerung der maximalen Reservierungszeit auf 10 Jahre unterstützt aireg explizit - es sollte bei der Ausgestaltung jedoch darauf geachtet werden Dopplungen mit anderen Instrumenten zu vermeiden.
- Die Anrechenbarkeit von SAF auf das EU ETS bei allen abfliegenden Flügen in und aus dem EWR ab 2029. Der Proportionalitätsfaktor für Airlines sollte abgeschafft werden, solange die physische Lieferung am jeweiligen Airport weiter eine Grundvoraussetzung für den Claim bleibt.

- Die Förderung durch SAF Allowances für SAF das im EEA, in Staaten mit einem mit dem EU ETS verknüpften Emissionshandelssystem oder in Staaten mit einer EU-Klimakooperationsvereinbarung produziert worden ist, sollte auch SAF aus Staaten berücksichtigen, welche nach dem Vorschlag für den Industrial Accelerator Act dem EU-Ursprung als gleichwertig gelten (z. B. Drittstaaten, die ein Freihandelsabkommen mit der EU haben).
- Die zusätzliche Abdeckung der Preisdifferenz um 10 % sollte für Kraftstoffe aus Rohstoffen EU-Ursprungs beibehalten und auf die Förderung aller SAF-Arten ausgeweitet werden. Der Text sollte dahingehend geändert werden, dass diese zusätzliche Förderung für SAF nur dann gewährt wird, wenn die gesamte Rohstoff-Wertschöpfungskette bis hin zur Kraftstoffherstellung in der EU stattfindet.
- Das für das Jahr 2032 vorgesehene Review hinsichtlich der erfolgreichen CORSIA-Implementierung in wichtigen Ländern im Luftfahrtsektor. Sofern das CORSIA-System so weit entwickelt ist, dass es wirksamen Klimaschutz und einen Beitrag zur Unterstützung nachhaltiger Energien in der Luftfahrt darstellt, sollte ein Vorzug von CORSIA gegenüber einer Erweiterung des Scopes vom EU ETS über den EWR hinaus diskutiert werden.

Es sollte grundsätzlich sichergestellt werden, dass die Regeln des ETS zu Anrechenbarkeit und Förderung von SAF in Bezug auf dessen Herkunft in Einklang mit anderen EU-Regularien stehen und ggfs. flexibel auf Marktknappheiten reagiert werden kann.

Folgender Punkt sollte geändert werden:

- Die weiterhin vorgeschlagene Bevorzugung von SAF in Randgebieten mit einem Deckungsgrad der Mehrkosten gegenüber fossilem Kerosin (Insel-Privileg) sollte abgeschafft werden. Die Regelung führt auf Grund der notwendigen Transportwege im Zweifelsfall zu einer schlechteren Klimawirkung des SAF-Einsatzes – außerdem können hierdurch eine geringere Mengen SAF unterstützt werden.

### 3. $CO_2$-Speicherung (CCS), -Nutzung (CCU) und -Entfernung (CDR)

Die Speicherung und Nutzung von $CO_2$ sind für den Übergang Europas zu sauberer Energie von entscheidender Bedeutung, da sie sowohl Gutschriften für die dauerhafte $CO_2$-Entfernung bei schwer zu reduzierenden Emissionen als auch eine Kreislaufwirtschaft für $CO_2$ ermöglichen. Vor diesem Hintergrund begrüßt aireg die Einbeziehung von Emissionen aus kommunalen Müllverbrennungsanlagen in das EU-Emissionshandelssystem. Dies erweitert den Pool an förderfähigem $CO_2$ zur Herstellung von RFNBO-konformen und kohlenstoffarmen Kraftstoffen. Darüber hinaus begrüßt aireg die beschränkte Integration von permanenter Kohlenstoffentnahme in das EU ETS als bedeutsamen konzeptionellen Schritt, um den Markt für permanente Kohlenstoffentnahme anzuregen. Die Verfügbarkeit von $CO_2$-Quellen stellt eine wesentliche Grundvoraussetzung für den Aufbau industrieller eSAF-Produktion dar.

**Über aireg e.V.:**

aireg – Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. wurde 2011 als Verbund von Unternehmen und Organisationen aus Industrie, Forschung und Wissenschaft gegründet. Als gemeinnützige Initiative setzt sich aireg für die Verfügbarkeit und Verwendung von erneuerbaren Energien in der Luftfahrt ein, um die ehrgeizigen $CO_2$-Minderungsziele der Luftverkehrswirtschaft zu erreichen. Die Mitglieder kommen aus allen Bereichen der Wertschöpfungskette regenerativer Energien für die Luftfahrt: Dies reicht von der Forschung an Universitäten und Großforschungseinrichtungen, Anlagenherstellern und Anlagenbetreibern, Bioraffinerien, der Mineralölwirtschaft, Antriebs- und Flugzeugherstellern, Regierungsorganisationen, Nichtregierungsorganisationen und Flughäfen bis zu Fluggesellschaften. Die industriellen Mitglieder decken international die Bandbreite vom Start-up bis zu Großkonzernen ab.

**Ansprechpartner:**
Maximilian Uhl
Leiter der Geschäftsstelle
E-Mail: maximilian.uhl@aireg.de
Tel.: +49 176 21554523