Europäische Umweltregulierung im Luftverkehr: ETS und SAF-Quote

Im Luftverkehr ist die Stärkung von Wettbewerbsfähigkeit durch wettbewerbsneutrale Regulierung und die Begrenzung regulatorischer Kosten überfällig. Diesem Ziel hat sich auch die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag verpflichtet. Zwei Instrumente sind hierfür auf EU-Ebene entscheidend: das Emissionshandelssystem (ETS) und die Quote für nachhaltige Kraftstoffe (ReFuelEU Aviation). Beide müssen Wettbewerbsneutralität zwischen EU- und Nicht-EU-Airlines gewährleisten. Sowohl das Design der SAF-Quote als auch der Vorschlag der EU-Kommission zur ETS-Revision werden dem nicht gerecht.

1. ETS-Ausweitung verhindern, CORSIA stärken

Die bestehende EU-Regulierung sorgt für Wettbewerbsverzerrungen und Verlagerung von Verkehr und Emissionen. EU-Airlines werden einseitig belastet, für Wettbewerber aus Drittstaaten entstehen keine Mehrkosten. [redacted]

Weil der Luftverkehr global ist, braucht ein fairer Wettbewerb globale Regulierungen. Das internationale System CORSIA wird 2027 ca. 90 Prozent der Emissionen des weltweiten Luftverkehrs abdecken. Statt den ETS auszuweiten, wäre jetzt ein anderer Weg angezeigt: Ausklammerung der innereuropäischen Zubringerflüge aus dem ETS und die konsequente Stärkung von CORSIA durch die EU.

2. Vorschlag der EU-Kommission

In jedem Fall muss die Reform des ETS genutzt werden, um Belastungen für EU-Airlines abzubauen und Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der heimischen Unternehmen zu verringern. Der Vorschlag der EU-Kommission bietet mit dem 5000km-Kriterium einen ersten Ansatz. Allerdings ist derzeit vollkommen offen, wie konsequent eine Einbeziehung von Staatsairlines außerhalb der EU erfolgen soll. Um vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen zwischen Airlines aus der EU und solchen aus Drittstaaten näher zu kommen, sind innerhalb einer ETS-Reform folgende Elemente wesentlich:

- ***5000km-Kriterium***

Der 5.000km-Radius muss konsequent für alle davon betroffenen Drittstaaten gelten. Ausnahmen müssen vermieden werden. Nur so können Kostenvorteile von Hub-Airlines außerhalb der EU tatsächlich verringert werden.

- ***Ausweitung der SAF-Förderung***

Damit die geplante Ausweitung des SAF-Fördermechanismus „FEETS“ die einseitig hohe Kostenlast von EU-Airlines wirklich senkt, braucht es eine deutliche Erweiterung der SAF-Allowances über die vorgesehenen 110 Millionen hinaus, insbesondere angesichts der geplanten und notwendigen Ausweitung der Förderung auf Interkont-Verkehre. Zudem muss HEFA-SAF über das Jahr 2029 hinaus gefördert werden. Die Förderung sollte auch für außerhalb der EU produziertes SAF gelten, um das knappe Angebot nicht weiter zu verteuern und die Versorgungssicherheit zu garantieren. ETS-Einnahmen aus dem Luftverkehr müssen zur Absenkung der Kostenbelastung im Sektor verbleiben, wie von der Bundesregierung im Koalitionsvertrag festgelegt.

- ***EU-SAF-Quote an Marktrealitäten anpassen***

Ein reformierter Emissionshandel ist nur eine Seite der Medaille. Eine noch größere Bedeutung hat der regulatorische Umgang mit nachhaltigen Kraftstoffen. Die SAF-Quote muss wettbewerbsneutral korrigiert werden, etwa durch eine endzielbezogene Passagierabgabe („SAF Levy“) oder einen Ausgleichsmechanismus für Strecken, die nicht von ReFuelEU Aviation erfasst sind. Die Einführung der für 2030 vorgesehenen eSAF-Quote muss verschoben werden, bis eine industrielle Verfügbarkeit zu angemessenen Preisen sichergestellt ist.