



## Kernpunkte für eine SAF Markt-Strategie auf nationaler und europäischer Ebene

Die Begrenzung des anthropogenen Klimawandels durch die Einhaltung der international vereinbarten Reduktionsziele klimaschädlicher Emissionen ist für die **Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrs** von großer Bedeutung. Der sukzessive Ersatz von fossilem Kerosin durch **Sustainable Aviation Fuels (SAF)** ist dabei der entscheidende Hebel, um die angestrebte Senkung klimaschädlicher Emissionen im internationalen Luftverkehr zu erreichen. Neben der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen vermindern SAF ebenfalls die **Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte**, die für einen erheblichen Teil der Klimawirkung der Luftfahrt verantwortlich sind. Durch die Verfügbarkeit verschiedener Herstellungspfade von SAF produziert aus unterschiedlichen Rohstoffen erfolgt zudem eine Diversifizierung, die **Europas Resilienz und Unabhängigkeit** bei der Energieerzeugung stärkt. Nachdem SAF auf Basis **biogener Rohstoffe** bereits im industriellen Maßstab produziert werden und vor allem kurz- und mittelfristig die Erfüllung der SAF-Mindestanteile sicherstellen, muss der Fokus langfristig auf Grund des hohen Potentials zur Minderung der Klimawirkung auf SAF auf Basis nicht-biogener Rohstoffe (**eSAF**) liegen.

Für SAF müssen in den kommenden Jahren Produktionskapazitäten in- und außerhalb Europas und ein funktionierender Markt entstehen, der sich perspektivisch selbst finanziert. Die in der EU geschaffenen **Rahmenbedingungen** sind noch nicht geeignet, das notwendige private Kapital für solche Anlagen zu aktivieren.

Dabei müssen folgende **Defizite** adressiert und behoben werden:

1. **Eingeschränkte Offenheit** gegenüber allen zur Verfügung stehenden Technologien zur Erreichung der Ziele: **Technologieoffenheit** ist auch hier eine unabdingbare Voraussetzung.
2. Teilweise nicht erfüllbare **Standardsetzung** bei Rohstoffen bzw. fehlende Übergangsregelungen, um erste Anlagen rechtssicher und wirtschaftlich betreiben zu können.
3. Fehlende **Investitionssicherheit und Erlössicherheit** für Anlagenbetreiber über die Laufzeit oder Abschreibungsdauer einer Anlage.
4. **Fehlende Mechanismen** zum Schutz europäischer Netzwerk-Airlines vor **Wettbewerbsnachteilen** im Interkontinentalangebot gegenüber Wettbewerbern mit Drehkreuzen außerhalb der EU, die keine vergleichbaren Maßnahmen zum Klimaschutz ergreifen.
5. Regulierungslücken, insbesondere bei Importen sowie bei einer **ortsflexiblen Anrechenbarkeit** von SAF über ein auch aus Airline-Sicht anwendbares **Massenbilanzierungssystem**.

Daraus leiten sich die folgenden konkreten **Forderungen an die Bundesregierung** ab, die auf nationaler und auf EU-Ebene umgesetzt werden sollten.

Die Bundesregierung sollte sich dafür einsetzen, dass auf europäischer Ebene **kurzfristig** (spätestens innerhalb der nächsten 24 Monate) die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

1. Die EU-Kommission sollte **SAF** zum **Kernbestandteil des Clean Industrial Deal** machen und Projekte zur SAF-Herstellung in den **EU Innovation Fund** einbinden.
2. Weiterhin ambitionierte, aber auch **realistisch umsetzbare Nachhaltigkeitskriterien** für die **SAF-Rohstoffe** inkl. Importen (Annex IX und delegierte Rechtsakte mit Bezug zu erneuerbarem Strom und CO<sub>2</sub>-Nutzung).
3. Schaffung eines auch aus Airline-Sicht anwendbaren, nationalen **Massenbilanzierungssystems**.
4. Umgestaltung des **Flexibilitätsmechanismus** unter ReFuelEU Aviation.
5. **Co-Processing**: Freie Allokation der nachhaltigen Rohstoffe auf die unterschiedlichen Endprodukte bei eSAF.

**Mittelfristig** sind auf europäischer Ebene folgende Schritte notwendig:

1. Einführung einer **europaweiten enddestinationsgebundenen Klimaabgabe** in der Luftfahrt mit **zweckgebundener Mittelverwendung** für Ko-Finanzierung des SAF-Markthochlaufs zur primären **Finanzierung der SAF-Mindestanteile**.
2. **Aufstockung der SAF-Allowances** auf eine höhere Anzahl verfügbarer Zertifikate, sowie Optimierung der Verteilung, um höhere Planungssicherheit zu ermöglichen. Zusätzliche Verwendung der **kostenfreien Zertifikate (FEETS)** zur Minderung der Wettbewerbsnachteile europäischer Netzwerk-Airlines im interkontinentalen Wettbewerb. Des Weiteren sollen durch entsprechende Ausgestaltung eigene eSAF-Anreize geschaffen werden.
3. Schaffung von **Anti-Dumping-Maßnahmen** auf SAF-Importe aus Drittländern in die EU, die die **EU-Nachhaltigkeitsanforderungen** nicht erfüllen, um **faire Wettbewerbsbedingungen** für europäische SAF-Produzenten zu gewährleisten.

Auf **Bundesebene** sollte sich die zukünftige Bundesregierung **kurzfristig** folgenden Themen widmen und entsprechende Maßnahmen verlässlich und rechtssicher implementieren:

1. Rasche **Umsetzung** und **Klarstellung** aller **nationalen Regelungen** von **ReFuelEU Aviation**. Es sollte hier keine über das EU-Recht hinausgehenden nationalen Vorgaben geben. Zur Planungssicherheit der Produzenten und Nutzer ist eine **verlässliche Definition** der Höhe der in der ReFuelEU Aviation vorgesehenen **Pönale** erforderlich.
2. **Bündelung der Zuständigkeiten** für **SAF** in einem Ressort bei struktureller **Verfestigung** des **Arbeitskreis Klimaneutrale Luftfahrt**.
3. Sicherstellung der Anerkennung von SAF im Rahmen des EU ETS MRV der Airlines bei den zuständigen deutschen Behörden, unter Zuhilfenahme der Union Database.
4. **Finanzielle Unterstützung** für ein bis zwei bereits **geplante Anlagen** im Industriemaßstab als first-of-its-kind Anlagen, damit diese FID erreichen können.
5. Schaffung eines **spezifischen Bürgschaftsprogramms** für Vorhabenträger zur Absicherung gegen regulatorische Risiken, mindestens bezogen auf die Mengen, die für die Erfüllung der eSAF-Mindestanteile nach ReFuelEU Aviation erforderlich sein werden.

6. Die Luftverkehrsteuer sollte abgeschafft werden. Sofern die Abschaffung der **Luftverkehrsteuer** politisch nicht durchsetzbar ist, muss sie in eine **zweckgebundene Abgabe** zur Finanzierung des Markthochlaufs von SAF, insb. eSAF, bzw. für dessen Nutzung durch Airlines umgewandelt werden (bis zur Ablösung durch eine europaweite enddestinationsgebundene Klimaabgabe).
7. Prüfung, ob die Unterstützung der Airlines bei der Nutzung von SAF durch **Steuergutschriften** geleistet werden kann (**Tax Credits für SAF**).
8. Verwendung der **EU ETS-Einnahmen** aus dem Luftverkehr ausschließlich für Maßnahmen zur Finanzierung der Defossilisierung der Luftfahrt.
9. Schaffung von geeigneten **Unterstützungsinstrumenten** sowohl für **FEED-Erstellung** als auch für **FID für komplette Anlagen**: Aufbau und Betrieb von Anlagen, die Mindestanteile erfüllen können in- und außerhalb der EU mit den Einnahmen aus Luftverkehrsteuer (Klimaabgabe) und EU ETS (insbesondere gezielte Förderung von eSAF-Anlagen).
10. Einführung von Maßnahmen, die die Nutzung von **SAF für Bundesbehörden** anreizen, z.B.:
  - Buchung von **SAF-Anteilen** bei **Dienstreisen** (Bundesreisekostengesetz).
  - Betankung der „Weißen Flotte“ der **Flugbereitschaft** und der **Hubschrauberstaffel** mit SAF.
  - Etablierung von SAF-Anteilen in der **Bundeswehr**.

Als gemeinnützige Initiative setzt sich **aireg – Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.** - für die Verfügbarkeit und Verwendung **erneuerbarer Energien im Luftverkehr** ein, um die ehrgeizigen **CO<sub>2</sub>-Minderungsziele** der Luftfahrt zu erreichen. Mit unseren **mehr als 60 Mitgliedern** bündeln wir Know-how aus langjähriger Erfahrung aus **Industrie, Wirtschaft, Politik und Wissenschaft** im Bereich der Luftfahrt innerhalb und außerhalb Deutschlands.

