[redacted] EU-ETS-Revision [redacted]

Im Luftverkehr ist die Stärkung von Wettbewerbsfähigkeit durch wettbewerbsneutrale Regulierung und die Begrenzung regulatorischer Kosten überfällig.

Der Vorschlag der EU-Kommission zur Revision des europäischen Emissionshandelssystems (ETS) bietet einen Ansatz für mehr Fairness im internationalen Luftverkehr: Durch eine Ausweitung des ETS auf einen 5000-km-Radius würden erstmals Zubringerflüge zu Drehkreuzen in der Türkei und am Persischen Golf bepreist. Airlines, die diese Drehkreuze nutzen, unterliegen heute nur einer marginalen Belastung durch EU-Klimaregulierung. Das 5000-km-Kriterium könnte diese Kostenvorteile gegenüber EU-Airlines teilweise reduzieren.

Damit dies gelingt, darf eine Ausweitung des ETS nicht gleichzeitig zu weiteren Kostensteigerungen für EU-Airlines führen. Der vorliegende Kommissionsvorschlag würde allein für die Lufthansa Group Mehrkosten von rd. 100 Millionen Euro pro Jahr verursachen. Der Schlüssel, um dieser Belastung entgegenzuwirken, ist der ETS-Fördermechanismus „FEETS“ (Fuels Eligible for ETS Support). Airlines erhalten im Rahmen dieses Fördermechanismus kostenlose Emissionszertifikate, um die Mehrkosten eines Teils der im Rahmen der EU-SAF-Quote getankten nachhaltigen Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF) gegenüber fossilem Kerosin auszugleichen.

Gleichzeitig gilt: Ein reformierter ETS ist nur eine Seite der Medaille. Wettbewerbsverzerrung im internationalen Luftverkehr entsteht maßgeblich durch die EU-SAF-Quote. Im Zuge der für 2027 geplanten Überarbeitung muss die Quote zwingend ebenfalls wettbewerbsneutral korrigiert werden, z.B. durch eine endreisezielbezogene Passagierabgabe („SAF Levy“). Nur eine solche Korrektur kann dafür sorgen, EU-Airlines und Nicht-EU-Airlines im internationalen Wettbewerb gleichzustellen.

Sollten die europäischen Gesetzgeber zu dem Schluss kommen, dass eine Ausweitung des ETS-Geltungsbereichs unumgänglich ist, muss der Kommissionsvorschlag zwingend unter Berücksichtigung der folgenden Anpassungen weiterentwickelt werden, um zusätzliche finanzielle Belastungen für EU-Airlines zu dämpfen und faire Wettbewerbsbedingungen im internationalen Luftverkehr zu fördern.

1. **FEETS-Umfang ausweiten:** Die von der Kommission vorgeschlagenen 110 Millionen Zertifikate zum Ausgleich der SAF-Mehrkosten decken rd. 16,7% des gesamten Bedarfs der Luftfahrt an ETS-Zertifikaten von 2029 bis 2040 ab. Andere Industriesektoren im ETS erhalten im selben Zeitraum 78% der benötigten Zertifikate als kostenlose Zuteilung. Übertragen auf den Bedarf der Luftfahrt entspräche ein vergleichbares Unterstützungsniveau ungefähr 500 Millionen Zertifikaten. Eine angemessene Förderung des Luftverkehrs erfordert daher eine entsprechende Aufstockung der vorgesehenen 110 Millionen SAF-Allowances auf mindestens 500 Millionen.

2. **Derzeitige FEETS-Fördersätze für SAF beibehalten:** Die von der Kommission vorgeschlagene Verringerung der FEETS-Fördersätze für SAF wird die Kostenbelastung für EU-Airlines weiter steigern. Da die bestehenden Anreize bislang nicht ausgereicht haben, um die erforderlichen Investitionen in Produktionshochlauf und Nutzung auszulösen, würde eine Abschwächung der Förderung dazu führen, diese Ziele noch deutlicher zu verfehlen. Es braucht mehr Unterstützung, nicht weniger, um die Produktion von SAF und eSAF in den erforderlichen Umfang zu skalieren. Mindestens sollten die derzeit geltenden Fördersätze beibehalten werden, für fortschrittliche Technologien sollten sie sogar erhöht werden.

3. **FEETS für HEFA-SAF erhalten:** HEFA-SAF aus Altspeiseöl (Used Cooking Oil, UCO) ist derzeit der einzig verfügbare und am schnellsten skalierbare SAF-Produktionspfad und wird dies auf absehbare

Zeit bleiben. Ein Auslaufen der FEETS-Förderung für diesen Kraftstoff ab 2029, wie von der Kommission gefordert, würde ausgerechnet jene Kraftstoffart benachteiligen, auf die Airlines heute am stärksten angewiesen sind. Auch nach 2029 werden Airlines die EU-SAF-Quote maßgeblich mit HEFA-SAF erfüllen. Allein die HEFA-Kosten der Lufthansa Group werden sich dann auf rd. 600 Millionen Euro pro Jahr belaufen. Die Fortführung der Förderung ist damit ein entscheidender Hebel, um Kostenbelastungen – und damit Wettbewerbsverzerrungen – aus der Quote entgegenzuwirken.

4. **Globalen SAF-Markt und wettbewerbsfähige Preise sichern:** Aufgrund mangelnder Produktionskapazitäten und fehlender Verfügbarkeit von Feedstocks in der EU wird ein erheblicher Teil des heute und in Zukunft benötigten SAFs importiert. Eine Beschränkung der Förderfähigkeit durch FEETS auf in der EU produziertes SAF birgt das Risiko, SAF-Preise zugunsten einer kleinen Anzahl von EU-Produzenten zu erhöhen. Insbesondere bei ansteigender SAF-Quotenverpflichtung. Eine solche Regelung konterkariert den Zweck von FEETS, Mehrkosten für Airlines zu mitigieren und SAF-Nutzung anzureizen. Der Import von SAF trägt damit entscheidend zur Dämpfung der Kostenbelastung von EU-Airlines bei. EU-Resilienz wird nicht nur durch lokale SAF-Produktion gesichert, sondern durch eine global diversifizierte SAF-Versorgung, die zu geringeren Preisen führt.