

## POSITIONSPAPIER ZUM VORSCHLAG DER EU-KOMMISSION FÜR REFUELEU AVIATION – NACHHALTIGE FLUGZEUGTREIBSTOFFE

### ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets hat die EU-Kommission in der neuen Verordnung „ReFuelEU Aviation“ eine verbindliche Quote an erneuerbaren Treibstoffen für die Luftfahrt vorgeschlagen. An den derzeit 500 Flughäfen in der EU müssen die Flugzeugtreibstofflieferanten im Jahr 2025 eine Beimischung von mindestens 2 % nachhaltigen Flugtreibstoffs (SAF) garantieren, der in der Richtlinie für erneuerbare Energien (RED) als fortschrittlicher Biokraftstoff aus Abfällen und Reststoffen definiert ist. Im Jahr 2030 steigt die Quote auf 5 % und umfasst eine Unterquote für synthetische Kraftstoffe, sogenannte eFuels, von 0,7 %. Die Quote steigt weiter auf 63 % SAF, mit einem Minimum von 28 % eFuels, im Jahr 2050.

Die eFuel Alliance begrüßt die neue „ReFuelEU Aviation“-Verordnung als wichtiges Instrument zur Unterstützung der notwendigen Markteinführung synthetischer Kraftstoffe und als Anreiz für weitere Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe. ReFuelEU Aviation stellt eine große Chance zur Defossilisierung des Luftverkehrs dar, jedoch sind mehrere Änderungen am Vorschlag der Kommission notwendig:

#### EMPFEHLUNGEN

- ▶ *Erstens handelt es sich bei den vorgeschlagenen Quoten nicht um zusätzliche Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen zu den in der RED festgelegten Quoten. Es werden daher vorhandene erneuerbare Kraftstoffe vom Straßenverkehr auf den Luftverkehr verlagert, was aus ganzheitlicher Sicht keine weitere Reduzierung der Treibhausgasemissionen bewirkt und ein enormes CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial ungenutzt lässt. **Die Quoten für SAF und eFuels in der ReFuelEU Aviation sollten daher nur für zusätzliche Kraftstoffmengen zu den bestehenden RED-Quoten gelten.***
- ▶ ***Zweitens sollten die vorgeschlagenen Quoten erhöht werden.** Von mehreren Mitgliedstaaten und Luftfahrtunternehmen bereits festgelegte höhere Quoten zeigen, dass ehrgeizigere Quoten in der ReFuelEU Aviation-Verordnung möglich und notwendig sind, um Klimaneutralität im Luftverkehr im Jahr 2050 zu erreichen.*
- ▶ *Außerdem ist es wichtig zu beachten, dass der Luftverkehr ein globaler Sektor ist und die **Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs auf globaler Ebene erhalten werden muss.** Es müssen Unterstützungsmechanismen vorhanden sein, um die globale Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten und die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu vermeiden.*

Um diese Herausforderungen zu meistern, den notwendigen Weg zu einem klimaneutralen Luftverkehr zu ebnen und die ehrgeizigen Klimaziele der EU zu erreichen, empfehlen wir dem Europäischen Parlament und dem Rat, die folgenden Änderungen am Vorschlag der EU-Kommission vorzunehmen.

### LÖSUNG DER WICHTIGSTEN HERAUSFORDERUNGEN

#### 1. Wie können zusätzliche erneuerbare Kraftstoffmengen realisiert werden?

Während die eFuel Alliance die von der EU-Kommission vorgeschlagenen steigenden Quoten für SAF und eFuels begrüßt, liegt die Hauptkritik darin, dass die SAF-Quote durch die Nutzung vorhandener Kraftstoffmengen erfüllt werden kann, die z. B. derzeit im Straßenverkehr verwendet werden.

Kraftstofflieferanten könnten vorhandene erneuerbare Kraftstoffe, die in der Vergangenheit zur Erfüllung der RED auf den Markt gebracht wurden, vom Straßen- auf den Luftfahrtsektor verlagern, um beide Gesetze zu erfüllen. Dies würde bedeuten, dass ReFuelEU Aviation in der vorgeschlagenen Form keine zusätzlichen Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen auf den Markt bringen und somit keine zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionseinsparungen realisieren würde. Um eine doppelte Anrechnung der CO<sub>2</sub>-Reduktion in verschiedenen Gesetzgebungen zu vermeiden und Anreize für neue Investitionen zu schaffen, sollten die Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen nur in einem Bereich angerechnet werden dürfen – entweder in der RED oder in der ReFuelEU Aviation.

Da die Kommission derzeit eine „Unionsdatenbank“ für erneuerbare Kraftstoffe entwickelt, mit der die Verwendung von Kraftstoffmengen in verschiedenen Sektoren nachverfolgt werden kann, würde die Zusätzlichkeit in der ReFuelEU Aviation-Verordnung keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand mit sich bringen. Es ist auch wichtig anzumerken, dass alle Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen – unabhängig davon, ob sie zum Erreichen der Ziele der RED oder der ReFuelEU Aviation verwendet werden – die Nachhaltigkeitskriterien und Beschränkungen der RED erfüllen müssen. Diesem Ansatz folgend sind pflanzliche Biokraftstoffe in allen Verkehrsmärkten auf maximal 7 % beschränkt. Wir verstehen daher nicht, warum sich die Definition von SAF nur auf die fortschrittlichen Biokraftstoffe in Anhang IX der RED und auf eFuels beschränkt, wenn eine weitere Ausweitung pflanzlicher Biokraftstoffe unmöglich ist. Hier werden Rohstoffe ausgeschlossen, die nicht im Anhang IX stehen, aber durchaus nachhaltig und verfügbar sind. Wir empfehlen daher, folgende Änderung in die ReFuelEU Aviation-Verordnung aufzunehmen:

Es ist auch wichtig, die methodischen Diskrepanzen zwischen den relevanten Verordnungen des "Fit for 55"-Pakets zu beachten: Während es sich bei ReFuelEU Aviation um eine volumenbasierte Verordnung handelt, wird in der entsprechenden Verordnung für den maritimen Sektor, FuelEU Maritime, sowie in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie eine Berechnung auf Basis des CO<sub>2</sub>-Gehalts vorgenommen. Diese unterschiedlichen Ansätze sollten im Hinblick auf eine Harmonisierung und Angleichung des Pakets überdacht werden.

## **2. Anhebung des Ambitionsniveaus**

Wir empfehlen weiterhin, das Ambitionsniveau zu erhöhen, um sicherzustellen, dass ein klimaneutraler Luftverkehr im Jahr 2050 erreicht wird. Einige Mitgliedstaaten haben bereits höhere Ziele. Deutschland zum Beispiel hat ein verbindliches Teilziel von 2 % eFuels im Jahr 2030. Auch viele Fluggesellschaften haben sich höhere Ziele gesetzt: Ryanair will im Jahr 2030 mit einem SAF-Anteil von 12,5 % fliegen. Die International Airlines Group (IAG) hat sich 10 % SAF bis 2030 zum Ziel gesetzt. Die skandinavische Fluggesellschaft SAS will bis 2025 20 % Biotreibstoffe verwenden, und Norwegian Air Shuttle strebt bis 2030 eine SAF-Beimischung von 16-28 % an. Auch Aussagen und Prognosen von Unternehmen, die SAF und eFuels herstellen, zeigen, dass die derzeitigen Quoten bereits erreichbar sind, was bedeutet, dass höhere Quoten auch einen Anreiz für zusätzliche Investitionen auf der Angebotsseite dieser Treibstoffe darstellen würden.

Die Expertengruppe „Clean Skies for Tomorrow“<sup>1</sup> des Weltwirtschaftsforums hat in Zusammenarbeit mit vielen Industriepartnern das Marktpotenzial für SAF und eFuels analysiert. In Übereinstimmung mit der Expertengruppe empfehlen wir mindestens 10 % SAF und mindestens 2 % eFuels im Jahr 2030. Der Anteil der SAF sollte bis 2050 auf mindestens 75 % steigen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, über die vorgeschlagenen Ziele hinauszugehen. Um eine Verzerrung des europäischen Binnenmarktes zu vermeiden, sollten jedoch finanzielle Kompensationen im Auge behalten werden. Wir empfehlen daher die folgenden Änderungen in der Verordnung:

## **3. Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Drehkreuzen außerhalb der EU**

Die neue ReFuelEU Aviation-Verordnung erhöht – wie auch andere Vorschläge des „Fit for 55“-Pakets wie die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie (ETD) und des Emissionshandelssystems (ETS) – die Kosten für Flüge, die von Flughäfen in der EU ausgehen. Da Flughäfen außerhalb der EU diese Verpflichtungen nicht erfüllen müssen, besteht die Gefahr, dass sich der interkontinentale Flugverkehr

---

<sup>1</sup> Weltwirtschaftsforum 2021. „[Leitlinien für ein Mandat zu nachhaltigen Flugtreibstoffmischungen in Europa](#)“

von EU-Drehkreuzen auf Drehkreuze außerhalb der EU verlagert. Die daraus resultierende Zunahme von Anschlussflügen verlängert die Reisewege, wobei der größte Teil dieser Reisewege nicht in den Geltungsbereich der EU-Rechtsvorschriften fällt. Das bedeutet, dass mehr Treibhausgase ausgestoßen und weniger erneuerbare Kraftstoffe verwendet werden. Die Kommission hat dieses Problem der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit und der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in ihrem Vorschlag nicht angesprochen. Mögliche Lösungen hierfür sind CO<sub>2</sub>-Differenzverträge oder IPCEI, um den europäischen Luftfahrtsektor bei seinem Wandel zu unterstützen, oder Ausgleichszahlungen für die zusätzlichen durch die Beimischung erneuerbarer Kraftstoffe entstandenen Kosten, die zum Beispiel über eine Reduktion der nationalen Luftverkehrssteuern erfolgen können. Die Lösung dieses Problems ist von entscheidender Bedeutung, um die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern, einen klimaneutralen Luftverkehr zu ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit des EU-Luftfahrtsektors zu erhalten.

## ÜBER DIE eFUEL ALLIANCE

Die eFuel Alliance ist eine Interessengemeinschaft, die sich für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von eFuels und für deren Zulassung einsetzt. Wir vertreten mehr als 150 Unternehmen und Verbände entlang der Wertschöpfungskette der eFuel-Produktion. Wir stehen für einen fairen Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle relevanten Emissionsminderungslösungen. Wir bekennen uns klar zu mehr Klimaschutz und wollen erreichen, dass der bedeutende Beitrag von eFuels zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz breiter anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und breite Nutzung von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen.