

Pressemitteilung

Berlin, 17. Juli 2026

EU-Emissionshandel: Reform muss faire Wettbewerbsbedingungen sichern

Mit ihrem Vorschlag zur Revision des EU-Emissionshandels (EU-ETS) hält die EU-Kommission an einer weiteren Verschärfung der klimapolitischen Vorgaben für den Luftverkehr fest. Die vorgesehene Ausweitung des Anwendungsbereichs des EU-ETS wird zusätzliche Kosten für die Airlines bedeuten, und nicht zu einer dringend benötigten Entlastung führen. Gleichzeitig begrüßt der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) ausdrücklich, dass zunächst auf eine vollständige Ausweitung auf alle in Europa startenden Flüge verzichtet wird – und die EU-Kommission erstmals ausdrücklich die Wettbewerbsnachteile europäischer Fluggesellschaften und die Gefahr von Verkehrsverlagerungen an außereuropäische Drehkreuze anerkennt.

Ob der Vorschlag die Wettbewerbsbedingungen tatsächlich verbessert, wird von den weiteren Verhandlungen abhängen. Insbesondere muss geklärt werden, ob die geplante Einbeziehung von Flügen zu Zielen innerhalb von 5000 Kilometern in den europäischen Emissionshandel rechtssicher durchsetzbar ist. Neue Verzerrungen zwischen Airlines und Drehkreuzen in Europa und Drittstaaten müssen ausgeschlossen werden. Gleichzeitig verschiebt der Vorschlag mögliche handelspolitische Konflikte mit China, Indien und den USA, die durch eine Ausweitung des EU-ETS auf alle Flüge drohen würden, auf das Jahr 2032. Eine vollständige Aussetzung wäre konsequenter gewesen.

Europäische Fluggesellschaften sind bereits heute stärker durch klimapolitische Vorgaben belastet als viele Wettbewerber außerhalb der EU. Allein durch den Emissionshandel entstehen deutschen Fluggesellschaften – abhängig vom CO₂-Preis – schon jetzt jährliche Mehrkosten von rund 630 Millionen Euro. Die Revision des EU-ETS darf diese Schieflage nicht weiter verschärfen. Vielmehr muss sie dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Airlines und Flughäfen zu sichern und bestehende Regelungen stärker an internationalen Marktbedingungen auszurichten.

„Maßstab der Reform müssen faire Wettbewerbsbedingungen im internationalen Luftverkehr sein. Dass die EU-Kommission die bestehenden Nachteile von EU-Airlines und -Drehkreuzen nun erstmals anerkennt, ist ein wichtiger Schritt. Entscheidend ist, dass für EU-Airlines keine zusätzlichen einseitigen Kosten entstehen und die Verlagerung von Verkehr, Emissionen und Fracht wirksam verhindert wird. Eine vergleichbare Erkenntnis wünschen wir uns bei der EU-Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe“, erklärt BDL-Präsident Lars Redeligx.

SAF-Allowances: Notwendig sind verlässliche und gerechte Zuteilungsregeln

Die angekündigte Ausweitung der sogenannten SAF-Allowances, die für die Nutzung von alternativen Flugkraftstoffen ausgegeben werden, ist positiv zu bewerten. SAF-Allowances sind ein wichtiges Instrument, um den wesentlich höheren Preis von nachhaltigen Kraftstoffen abzdämpfen. Ob diese Ausweitung einen wirksamen Beitrag leisten kann, hängt jedoch von der konkreten Ausgestaltung ab. Notwendig sind verlässliche und gerechte Zuteilungsregeln, die den Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe in Europa beschleunigen.

„Europa kann beim klimafreundlichen Luftverkehr eine führende Rolle übernehmen. Voraussetzung dafür ist, dass Klimaschutz, internationale Wettbewerbsfähigkeit und globale Zusammenarbeit gemeinsam gedacht werden. Der Kommissionsvorschlag bietet dafür Ansatzpunkte, muss in den weiteren Beratungen aber entsprechend ausgestaltet werden“, betont Redeligx.

Zugleich darf die Reform das internationale Klimaschutzabkommen CORSIA nicht schwächen, das bereits 2021 auf Ebene der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) eingeführt worden ist. Mit Beginn der verpflichtenden Phase ab 2027 erfasst es rund 90 Prozent des internationalen Luftverkehrs. Mit jeder Schwächung von CORSIA stellt die EU ihre Verlässlichkeit bei internationalen Verhandlungen in Frage.

„Klimaschutz im internationalen Luftverkehr kann dauerhaft nur mit global abgestimmten Instrumenten erfolgreich sein. Auch die vorgesehene Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe muss so ausgestaltet werden, dass sie den Markthochlauf wirksam unterstützt, ohne europäische Unternehmen zusätzlich zu belasten“, betont BDL-Präsident Lars Redeligx.

Kontakt

Alexander Klay
Pressesprecher

alexander.klay@bdl.aero
+49 30 520077-165

Carola Scheffler
Pressesprecherin

carola.scheffler@bdl.aero
+49 30 520 077-117

Elisabeth Schnell
Pressesprecherin

elisabeth.schnell@bdl.aero
+49 30 520077-116

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)
Haus der Luftfahrt / Friedrichstraße 79 / 10117 Berlin / www.bdl.aero

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.