14. Oktober 2026
Positionspapier

GBAA
GERMAN BUSINESS AVIATION ASSOCIATION

EU ETS: Verhältnismäßigkeit und fairer Wettbewerb für die Bedarfsluftfahrt

Zum Kommissionsvorschlag COM(2026) 616 vom 17. Juli 2026

Kernforderungen

Wir bitten Sie, sich bei der Novellierung des EU ETS für Verhältnismäßigkeit und fairen Wettbewerb einzusetzen. Die gleichzeitige, erhebliche Absenkung des De-minimis-Schwellenwerts und die Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs ist unverhältnismäßig und trifft kleinere Betreiber der Bedarfsluftfahrt überproportional.

Die GBAA fordert

1. **Schwelle beibehalten:** Die bisherige 10.000-t-CO_2-Grenze für EASA-Part-CAT-Betreiber muss bestehen bleiben.
2. **Impact Assessment, das zwingend untersucht:**

– die Einbeziehung der Inbound- und Oubound-Flüge der Bedarfsluftfahrt,
– die Absenkung des Schwellenwerts von 10.000 t auf 1.000 t CO_2 sowie
– den zusätzlichen administrativen Aufwand für Luftfahrzeugbetreiber und zuständige Behörden.

3. **Gleichbehandlung:** Bedarfsluftfahrt und Airlines müssen gleich behandelt werden; keine gesonderte, verschärfte Definition von „Business Flight“ und „Business Aircraft“.
4. **SAF-Zugang:** Uneingeschränkter Zugang zu SAF-Förderung und „Book & Claim“.
5. **Kumulierte Belastung beachten:** Die bestehende Kostenlast aus EU ETS, Schweizer ETS, UK ETS, CORSIA und ReFuelEU ist bei jeder weiteren Verschärfung zu berücksichtigen; europäische Betreiber dürfen keine zusätzlichen Wettbewerbsnachteile erfahren.

Warum die GBAA diesen Kommissionsvorschlag entschieden ablehnt

– **Doppelte Ausweitung.** Der Vorschlag kombiniert eine deutlich niedrigere Erfassungsschwelle mit einem größeren Geltungsbereich (Flüge bis 5.000 km um Frankfurt). Beides zusammen trifft kleine Betreiber mit wenigen Flugzeugen und Mitarbeitern am härtesten und ist ohne belastbare Folgenabschätzung nicht zu rechtfertigen.
– **Ungleiche Behandlung.** Betreiber unterhalb der CORSIA-Schwelle von 10.000 t CO_2 sollen einer deutlich höheren Abgabepflicht unterliegen als wesentlich größere Fluggesellschaften, die dieselben internationalen Strecken bedienen. Das ist sachlich nicht zu rechtfertigen, zumal die Kosten für die Kompensierung der unter CORSIA fallenden CO_2 Emissionen deutlich geringer sind wie unter dem EU ETS.
– **Ausschluss von der SAF-Förderung.** „Business Flights“ sollen von den für nachhaltige Flugkraftstoffe reservierten Zertifikaten ausgenommen werden, obwohl die Branche bereits erheblichen Pflichten aus EU ETS, CORSIA und ReFuelEU unterliegt. Wer Pflichten auferlegt, muss auch Zugang zu den Instrumenten gewähren, die sie erfüllbar machen. SAF ist die wichtigste kurzfristig skalierbare Minderungsmaßnahme der Luftfahrt; sie einem Teil der Branche vorzuenthalten, widerspricht dem erklärten Ziel der Kommission.

Lassen Sie uns ins Gespräch kommen.

Steffen Merz
Vorstand
merz@gbaa.de



Andreas Mundsinger
CEO
mundsinger@gbaa.de

