BARIG
Board of Airline Representatives in Germany

Frankfurt Airport Center (FAC) 1
BK 27
Hugo-Eckener-Ring
60549 Frankfurt am Main
Germany

+49 · 69 · 23 72 88
barig@barig.aero
www.barig.aero

03. August 2026

BARIG-Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe

Das BARIG begrüßt, dass mit dem vorliegenden Referentenentwurf die bislang noch ausstehende nationale Umsetzung der Vorgaben aus der Verordnung (EU) 2023/2405 („ReFuelEU Aviation") angegangen wird. Die Schaffung klarer nationaler Regelungen ist aus Sicht der in Deutschland tätigen nationalen und internationalen Fluggesellschafen wichtig, um Rechtssicherheit und verlässliche Rahmenbedingungen für die Umsetzung der europäischen Vorgaben zu gewährleisten.

Gleichzeitig bedauert BARIG, dass die nationale Umsetzung erst mit erheblicher Verzögerung erfolgt. Da die Verpflichtungen für Luftfahrtunternehmen aus der Verordnung (EU) 2023/2405 bereits 2024 bzw. 2025 wirksam geworden sind, hat die verspätete nationale Umsetzung zu rechtlichen Unsicherheiten hinsichtlich der Durchführung der Verordnung sowie insbesondere hinsichtlich des anzuwendenden Sanktionsrahmens geführt. Für die nationalen und international Fluggesellschafen, die ihre operativen und wirtschaftlichen Planungen langfristig und grenzüberschreitend ausrichten müssen, sind klare und verlässliche Rahmenbedingungen von besonderer Bedeutung.

BARIG begrüßt, dass sich die in § 29d LuftVG vorgesehene Regelung für Verstöße gegen die Betankungspflicht an der Mindesthöhe der in Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 vorgesehenen Sanktion orientiert. Dies schafft Klarheit hinsichtlich der Bemessung der Sanktionen und vermeidet eine über die unionsrechtlichen Vorgaben hinausgehende nationale Verschärfung des Sanktionsrahmens. Aus Sicht von BARIG ist dies ein wichtiger Beitrag zu fairen und möglichst einheitlichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Europäischen Union.

Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass Einnahmen aus Sanktionen im Zusammenhang mit der Verordnung (EU) 2023/2405 möglichst entsprechend der Zielsetzung des Artikels 12 der Verordnung für die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) eingesetzt werden. Eine Vereinnahmung der entsprechenden Mittel im Einzelplan 12, wie sie für Einnahmen nach § 29d LuftVG vorgesehen ist, hat aus Sicht von BARIG das tatsächliche Risiko, dass diese Mittel nicht gezielt für den Markthochlauf von SAF eingesetzt werden. Eine zweckorientierte Verwendung würde hingegen klar und unmittelbar zur Erreichung der mit ReFuelEU Aviation verfolgten Klimaschutzziele

Schriftstück bearbeiten

beitragen und zugleich die Fluggesellschafen bei der Bewältigung der mit den SAF-Vorgaben verbundenen zusätzlichen Kosten unterstützen.

Bei der praktischen Durchführung der Verordnung muss darauf geachtet werden, dass Genehmigungs-, Berichts- und Kontrollverfahren möglichst effizient und unbürokratisch ausgestaltet werden. Dies gilt insbesondere für die Bearbeitung von Anträgen auf vorübergehende Ausnahmen von der Betankungspflicht. Die vorgesehenen Verfahren müssen den operativen Gegebenheiten des internationalen Luftverkehrs Rechnung tragen und unnötige administrative Belastungen für Luftfahrtunternehmen unbedingt vermeiden.

Auch die in Artikel 3 des Entwurfs vorgesehenen Gebühren für Verwaltungsakte des Luftfahrt-Bundesamtes sollen nach Auffassung von BARIG auf ihre Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit überprüft werden. Soweit diese Tätigkeiten der Umsetzung und Durchführung unmittelbar geltenden europäischen Rechts dienen, soll geprüft werden, ob die Finanzierung der damit verbundenen Verwaltungsaufgaben aus allgemeinen Haushaltsmitteln erfolgen kann. Zusätzliche Gebührenbelastungen der Luftfahrtunternehmen müssen insbesondere dann vermieden werden, wenn sie keinen unmittelbaren Mehrwert für die effektive Umsetzung der europäischen Vorgaben schaffen.

Darüber hinaus hält BARIG die vorgesehene Begründung eines Wertzuschlags bei der Bearbeitung eines Antrags auf vorübergehende Ausnahme von der Betankungspflicht für nicht sachgerecht. Nach der Verordnung (EU) 2023/2405 kommen entsprechende Ausnahmen nur bei schwerwiegenden betrieblichen oder strukturellen Schwierigkeiten bei der Versorgung mit Kraftstoffen in Betracht. Sie dienen damit ausdrücklich der Bewältigung außergewöhnlicher Belastungssituationen und nicht der Erlangung eines wirtschaftlichen Vorteils durch Luftfahrtunternehmen.

Frankfurt, 03. August 2026

Schriftstück bearbeiten