



Brüssel, den 1. Juni 2022
(OR. fr, en)

8859/22

**Interinstitutionelles Dossier:
2021/0205(COD)**

TRANS 270
AVIATION 81
ENV 405
ENER 159
IND 152
COMPET 307
ECO 36
RECH 224
CODEC 640
CLIMA 198
RELEX 612
IA 64

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Rat

Nr. Komm.dok.: 10884/21 REV1 + ADD1-3

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr – „ReFuel Aviation“

- Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Am 14. Juli 2021 hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ einen Vorschlag für eine Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr¹ (Initiative „RefuelEU Aviation“) vorgelegt.

¹ Dok. ST 10884/21 REV 1 + ADD 1-3.

2. Nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels/SAF) werden von entscheidender Bedeutung sein, wenn es darum geht, den CO₂-Fußabdruck des Luftverkehrssektors ab 2025 zu verringern. Es ist allerdings festzustellen, dass die SAF-Nutzung derzeit unbedeutend ist, da keine ausreichenden Mengen hergestellt werden. Hauptziel des Vorschlags ist es, sowohl die Nachfrage nach als auch das Angebot an SAF zu steigern und gleichzeitig für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem gesamten Luftverkehrsmarkt der Union zu sorgen. Die wichtigsten Bestimmungen des Vorschlags betreffen folgende Aspekte:
- i) Verpflichtung für die Flugkraftstoffanbieter, sicherzustellen, dass ab 2025 jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern auf Flughäfen der Union angeboten wird, einen Mindestanteil an SAF, und ab 2030 einen Mindestanteil an synthetischem Kraftstoff enthält, wobei diese Anteile bis 2050 schrittweise angehoben werden („Beimischungsverpflichtung und nachrangige Beimischungsverpflichtung“);
 - ii) Festlegung einer Übergangsfrist, innerhalb derer die Kraftstoffanbieter die Beimischungsverpflichtung in Bezug auf SAF als gewichteten Durchschnittswert der in der Union gelieferten Mengen erreichen können;
 - iii) Verpflichtung für die Luftfahrzeugbetreiber, sicherzustellen, dass die jährliche Menge an Flugkraftstoff, die an einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, mindestens 90 % des Jahresbedarfs des erforderlichen Flugkraftstoffs ausmacht, um das „Tankering“ zu bekämpfen;
 - iv) für die Kraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber geltende Berichterstattungspflichten;
 - v) Vorschriften über die von den Mitgliedstaaten für die Durchsetzung dieser Verordnung zu benennenden zuständigen Behörden und Vorschriften über Geldbußen.

II. PRÜFUNG DURCH DIE ANDEREN ORGANE

3. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Herrn Søren GADE (DK, RENEW) als Berichterstatter benannt. Das Europäische Parlament wird seinen Standpunkt in erster Lesung voraussichtlich im Laufe des Monats Juli 2022 festlegen.
4. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme zu dem Vorschlag am 20. Oktober 2021 abgegeben, während der Europäische Ausschuss der Regionen keine Stellungnahme verabschiedet hat.
5. Das spanische Parlament, der Senat des Parlaments der Tschechischen Republik und der Gemischte Parlamentarische Ausschuss für Verkehr und Kommunikation Irlands haben Stellungnahmen zur Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit abgegeben.

III. STAND DER BERATUNGEN IM RAT

6. Die Gruppe „Luftverkehr“ hat ihre Arbeit am 19. Juli 2021 mit einer allgemeinen Vorstellung des Vorschlags aufgenommen. Die Folgenabschätzung der Kommission² wurde am 2. September 2021 in der Gruppe „Luftverkehr“ erörtert. Dieses Dossier steht seither ständig auf der Tagesordnung für die Arbeiten der Gruppe. Der Juristische Dienst des Rates hat ein schriftliches Gutachten zu Artikel 11 Absatz 7 des Vorschlags betreffend die Verwendung der Einnahmen aus gegen die Betreiber bei Verstößen gegen die Verordnung verhängten Bußgeldern abgegeben³.
7. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) in der Zusammensetzung der für Verkehrsfragen zuständigen Ministerinnen und Minister hat auf seiner Tagung vom 9. Dezember 2021 eine Orientierungsaussprache über das Dossier zur Vermittlung einer Orientierung für die weiteren Beratungen in den Vorbereitungsgremien geführt. Bei dieser Gelegenheit brachte eine Mehrheit der Mitgliedstaaten insbesondere ihre Besorgnis über die kumulativen Auswirkungen der Vorschläge des Pakets „Fit für 55“ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und auf die Luftverkehrsanbindung der Union zum Ausdruck.

² Dok. ST 10884/21 ADD 2.

³ Dok. ST 8727/22.

8. Ferner fand am 6. April 2022 im Ausschuss der Ständigen Vertreter eine Aussprache mit dem Ziel statt, die Beratungen zu vertiefen und Leitvorgaben der Delegationen zu den beiden folgenden Aspekten einzuholen: i) Bereich der in Betracht der verfügbaren Ressourcen in Betracht kommenden Kraftstoffe und seine Fähigkeit, die mit der Beimischungsverpflichtung sowie der nachrangigen Verpflichtung in Bezug auf synthetische Kraftstoffe verfolgten Ziele zu erreichen; ii) Niveau der Ziele der Verpflichtung zur Beimischung von SAF und der nachrangigen Verpflichtung in Bezug auf synthetische Kraftstoffe mit Blick auf die prognostizierten Produktionskapazitäten.
9. Auf seinen Tagungen vom 20. und 25. Mai sowie vom 1. Juni hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter die Prüfung des Textes vertieft, sodass die letzten Punkte ermittelt werden konnten, über die unter den Mitgliedstaaten noch diskutiert wurde. Es handelte sich um Folgendes:
- a) Die Bestimmung der in Betracht kommenden Kraftstoffe,
 - b) die den Mitgliedstaaten eingeräumte Möglichkeit, für einen begrenzten Zeitraum und auf geordnete Weise einen zusätzlichen Mindestanteil an synthetischem Kraftstoff auf einigen ihrer Flughäfen einzuführen,
 - c) Ausnahmen von der Begrenzung des „Tanking“ in ganz speziellen Fällen.

Zu diesen drei Punkten wurden Änderungen vorgenommen, um den Anliegen der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen; die Änderungen sind im Hinblick auf eine allgemeine Ausrichtung in den Text in der Anlage aufgenommen worden.

IV. FAZIT

10. Der Rat wird daher ersucht, zu einer allgemeinen Ausrichtung zu dem Vorschlag für eine Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr zu gelangen.

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den letzten Jahrzehnten hat der Luftverkehr als einer der leistungsfähigsten und dynamischsten Wirtschaftszweige der Union eine entscheidende Rolle sowohl in der Wirtschaft als auch im Alltag der Bürgerinnen und Bürger der Union gespielt. Er stellt insbesondere im Rahmen des Luftfahrtbinnenmarkts der Union einen wichtigen Impulsgeber für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, Handel und Tourismus, aber auch für die Verkehrsanbindung und die Mobilität von Unternehmen sowie von Bürgerinnen und Bürgern dar. Die Zunahme des Luftverkehrs hat erheblich zur Verbesserung der Verkehrsanbindungen sowohl innerhalb der Union als auch mit Drittländern beigetragen und ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaft der Union.

⁴ ABl. C ... vom ..., S.

⁵ ABl. C ... vom ..., S.

- (2) Seit 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. Mit der Aussicht auf ein Ende der Pandemie dürfte der Luftverkehr in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und schließlich wieder das Vorkrisenniveau erreichen. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie wieder fortsetzen. Daher gilt es, sich auf die Zukunft vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit der Luftverkehrsmarkt weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union leistet und dabei sein hohes Niveau an Konnektivität und Sicherheit aufrechterhält.
- (3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union. Die externe Luftverkehrspolitik wird durch Vorschriften geregelt, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern.
- (4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein unionsweit starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage der Chancengleichheit agieren können. Marktverzerrungen bergen die Gefahr, dass Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen zur Verfügung stehen.

- (5) Insbesondere kommt es darauf an, auf dem Luftverkehrsmarkt der Union für gleiche Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf Flugkraftstoff zu sorgen, auf den ein erheblicher Teil der Kosten der Luftfahrzeugbetreiber entfällt, und gleichzeitig die Dekarbonisierung des Luftverkehrs durch die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe voranzubringen. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken und den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Bestehen zwischen Flughäfen der Union oder zwischen Flughäfen in der Union und Flughäfen außerhalb der Union Unterschiede bei den Flugkraftstoffpreisen, kann dies Luftfahrzeugbetreiber dazu veranlassen, aus wirtschaftlichen Gründen ihre Betankungsstrategien anzupassen. Das so genannte „Tankering“ von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering“ durch Luftfahrzeugbetreiber die Umweltschutzbemühungen der Union. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen. Dies kann sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und die Konnektivität im Luftverkehr auswirken. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher Praktiken festgelegt werden, um unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten.
- (6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.

- (7) In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁶ legt die Kommission dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten hat der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden. Allerdings wurden die Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder zunichte gemacht. Zwar dürften neue Technologien dazu beitragen, dass sich in den nächsten Jahrzehnten für die Kurzstrecke die Abhängigkeit des Luftverkehrs von fossilen Energieträgern verringert, doch die einzige Lösung für eine erhebliche Verringerung der CO₂-Emissionen für alle Reichweiten bieten bereits kurzfristig die nachhaltigen Flugkraftstoffe. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt.
- (8) Nachhaltige Flugkraftstoffe sind flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger Flugkraftstoffe für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. Mittel- und langfristig wird davon ausgegangen, dass sie einen Großteil des Kraftstoffmix für den Luftverkehr ausmachen werden. Darüber hinaus könnten, sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen, nachhaltige Flugkraftstoffe dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Betreiber eingesetzten Kraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO₂-Emissionen zu verringern. Andere Alternativen für den Antrieb von Luftfahrzeugen, wie Strom oder flüssiger Wasserstoff, dürften – zunächst für die Kurzstrecke – schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen.
- (9) Die schrittweise Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe auf dem Luftverkehrsmarkt wird die Kraftstoffkosten der Luftfahrtunternehmen erhöhen, da die entsprechenden Kraftstofftechnologien in der Produktion derzeit teurer sind als die konventioneller Flugkraftstoffe. Dies dürfte die auf dem Luftverkehrsmarkt in Bezug auf Flugkraftstoff bereits bestehenden Wettbewerbsprobleme noch verschärfen und zu weiteren Marktverzerrungen zwischen Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen führen. Mit dieser Verordnung sollen Maßnahmen ergriffen werden, die durch unionsweit harmonisierte Anforderungen verhindern, dass die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors beeinträchtigt.

⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final) vom 9.12.2020.

- (10) Auf globaler Ebene werden nachhaltige Flugkraftstoffe von der ICAO geregelt. Insbesondere legt die ICAO detaillierte Anforderungen an die Nachhaltigkeit, Rückverfolgbarkeit und Bilanzierung nachhaltiger Flugkraftstoffe für Flüge fest, die unter das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) fallen. Zwar werden mit CORSIA Anreize gesetzt und nachhaltige Flugkraftstoffe als wichtige Säule zur Umsetzung der für den internationalen Luftverkehr langfristig angestrebten Ziele betrachtet, doch gibt es derzeit kein System, das die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe bei internationalen Flügen vorschreibt. In der Regel enthalten die umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU oder ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten Umweltschutzbestimmungen. Derzeit sehen solche Bestimmungen jedoch für die Vertragsparteien keine verbindlichen Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe vor.
- (11) Auf EU-Ebene sind in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ allgemeine Vorschriften für erneuerbare Energien im Verkehrssektor festgelegt. In der Vergangenheit haben sich solche horizontalen sektorübergreifenden Regulierungsrahmen als nicht wirksam erwiesen, um einen Übergang von fossilen Kraftstoffen zu nachhaltigen Flugkraftstoffen im Luftverkehr herbeizuführen. Die Richtlinie (EU) 2018/2001 und ihre Vorläufer enthalten übergeordnete Ziele für alle Verkehrsträger, für die erneuerbare Kraftstoffe bereitstehen sollen. Da der Kraftstoffmarkt für die Luftfahrt klein und die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe für diesen Markt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern teurer ist, sollten solche Regulierungsrahmen durch luftverkehrsspezifische Maßnahmen ergänzt werden, um den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe wirksam zu fördern. Zudem besteht die Gefahr, dass es mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 auf nationaler Ebene zu einer erheblichen Fragmentierung des Luftverkehrsmarkts kommt, auf dem national sehr unterschiedliche Ziele für nachhaltige Flugkraftstoffe vorgegeben würden. Dies dürfte die Frage gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr weiter verschärfen.

⁷ Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

- (12) Daher müssen zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 und mit Blick auf deren übergeordnete Ziele einheitliche Vorschriften für den Luftfahrtbinnenmarkt der EU festgelegt werden und dabei den besonderen Bedürfnissen und Anforderungen dieses Markts Rechnung getragen werden. Die vorliegende Verordnung zielt insbesondere darauf ab, eine Fragmentierung des Luftfahrtmarktes, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Wirtschaftsakteuren oder unlautere Praktiken von Luftfahrzeugbetreibern zur Vermeidung von Betankungskosten zu verhindern und gleichzeitig die Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe zu fördern. Diese Verordnung sollte jedoch die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Verpflichtungen unberührt lassen; die Mitgliedstaaten können unter den Bedingungen und innerhalb der Grenzen jener Richtlinie die Verwendung von unter die vorliegende Verordnung fallenden Flugkraftstoffen zur Erreichung der in jener Richtlinie festgelegten Ziele und Vorgaben geltend machen.
- (13) Mit dieser Verordnung soll in erster Linie ein Rahmen geschaffen werden, mit dem gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Luftverkehrsmarkt in Bezug auf die Verwendung von Flugkraftstoffen wiederhergestellt und aufrechterhalten werden. Ein solcher Rahmen soll verhindern, dass in der Union unterschiedliche Anforderungen gelten, die die Betankungspraktiken noch verschärfen, die den Wettbewerb zwischen Luftfahrzeugbetreibern verzerren oder Flughäfen im Wettbewerb mit anderen Flughäfen benachteiligen. Zudem zielt der Vorschlag darauf ab, den Luftfahrtmarkt der EU mit robusten Vorschriften auszustatten, damit an Flughäfen der Union eine schrittweise Anhebung der Anteile nachhaltiger Flugkraftstoffe eingeführt werden kann, ohne dass sich dies nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des EU-Luftfahrtbinnenmarkts auswirkt.
- (14) Es ist unabdingbar, für den gesamten EU-Binnenmarkt harmonisierte Vorschriften festzulegen, die zum einen auf die Akteure des Luftfahrtmarkts und zum anderen auf die des Flugkraftstoffmarkts unmittelbar und einheitlich Anwendung finden. Der in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegte übergreifende Rahmen sollte durch ein *lex specialis* für den Luftverkehr ergänzt werden. Die Verordnung sollte eine schrittweise Anhebung der Ziele für die Versorgung mit nachhaltigen Flugkraftstoffen enthalten. Diese Ziele sollten mit Sorgfalt und unter Berücksichtigung eines gut funktionierenden Luftverkehrsmarkts, der erforderlichen Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors und des aktuellen Stands der Branche für nachhaltige Flugkraftstoffe festgelegt werden.

(15) Die vorliegende Verordnung sollte für im zivilen gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Luftfahrzeuge gelten. Sie sollte nicht für militärische Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge gelten, die für humanitäre Zwecke, Repatriierung und Ausweisung, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für Ambulanzflüge sowie für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt werden. Flüge, die unter solchen Umständen durchgeführt werden, sind aufgrund ihres Ausnahmecharakters im Vergleich zu regulären Flügen nicht immer planbar. Aufgrund der Art ihres Flugbetriebs können möglicherweise nicht immer die Verpflichtungen aus dieser Verordnung, die einen unnötigen Aufwand darstellen könnten, erfüllt werden. Im Hinblick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftfahrtbinnenmarkt sollte diese Verordnung einen größtmöglichen Teil des von Flughäfen im Gebiet der EU abgehenden gewerblichen Flugverkehrs abdecken. Dabei sollten im Sinne eines den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Regionen der EU zugutekommenden Luftverkehrsnetzes dem Flugbetrieb an kleinen Flughäfen keine übermäßigen Belastungen auferlegt werden. Deshalb sollte ein Schwellenwert für den jährlichen Passagierflug- und Luftfrachtverkehr festgelegt werden, bei dessen Unterschreitung Flughäfen nicht unter diese Verordnung fallen. Allerdings sollte der Anwendungsbereich der Verordnung mindestens 95 % des gesamten von Flughäfen der Union abgehenden Verkehrs abdecken. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten entscheiden können, dass ein Flughafen in ihrem Hoheitsgebiet, der diesen Schwellenwert nicht erreicht, für die Zwecke dieser Verordnung als Flughafen der Union behandelt werden sollte und daher dieser Verordnung unterliegen sollte. Aus denselben Gründen sollte für solche Luftfahrzeugbetreiber ein Schwellenwert festgelegt werden, die nur sehr wenige Abflüge von Flughäfen im Gebiet der EU durchführen und daher ausgenommen werden.

- (16) Die Entwicklung und der Einsatz nachhaltiger und kommerziell ausgereifter Flugkraftstoffe mit hohem Nachhaltigkeits-, Innovations- und Wachstumspotenzial sollten im Hinblick auf die Deckung des künftigen Bedarfs gefördert werden. Dies dürfte den Aufbau innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte unterstützen sowie kurz- und langfristig eine ausreichende Versorgung der Luftfahrt mit nachhaltigen Flugkraftstoffen sicherstellen; gleichzeitig würde die Union in ihren Bemühungen unterstützt, ihre Dekarbonisierungsziele im Verkehrsbereich und ein hohes Umweltschutzniveau zu erreichen. Zu diesem Zweck sollten alle Biokraftstoffe, die die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen erfüllen und gemäß jener Richtlinie zertifiziert sind, mit Ausnahme von aus „Nahrungs- und Futtermittelpflanzen“ erzeugten Biokraftstoffen, erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs und alle wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Flugkraftstoffe, die den in jener Richtlinie genannten Schwellenwert für Treibhausgaseinsparungen einhalten, förderfähig sein. Um die Kohärenz mit anderen damit zusammenhängenden EU-Politiken zu gewährleisten, sollte die Förderfähigkeit von Biokraftstoffen, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen auf die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Nachhaltigkeitskriterien und Schwellenwerte gestützt sein.

Von großer Bedeutung sind insbesondere die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellten nachhaltigen Flugkraftstoffe, da sie durch ihre derzeit kommerziell am weitesten ausgereifte Technologie bereits kurzfristig für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs eingesetzt werden können. Der erneuerbare Anteil an Kraftstoffen, die durch gemeinsame Verarbeitung erzeugt werden, sollte im Rahmen der Definition nachhaltiger Flugkraftstoffe förderfähig sein, sofern der erneuerbare Anteil aus in der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen erzeugt wird, mit Ausnahme von Biokraftstoffen, die aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 40 der genannten Richtlinie erzeugt werden, und dieser Anteil sollte gemäß der in dem delegierten Rechtsakt [XXX] festgelegten Methode bestimmt werden.

Synthetische CO₂-arme Flugkraftstoffe, die eine vergleichbare Verringerung von Treibhausgasemissionen erreichen wie erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, sollten auch in den Geltungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden.

- (16a) Angesichts ihrer Verwendung für Kosmetika und Futtermittel sollten höchstens 3 % Biokraftstoffe, die keine fortschrittlichen Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 und keine aus den in Anhang IX Teil B der genannten Richtlinie aufgeführten Rohstoffen erzeugten Biokraftstoffe sind, und die von jedem Kraftstoffanbieter an allen Flughäfen der Union angeboten werden, für die Einhaltung des Mindestanteils an nachhaltigen Flugkraftstoffen verwendet werden, der gemäß dieser Verordnung an allen Flughäfen der Union bereitgestellt werden muss.

(17) Aus Gründen der Nachhaltigkeit sollten Kraftstoffe auf der Basis von Futter- und Nahrungsmittelpflanzen nicht gefördert werden. Insbesondere kommt es dann zu einer indirekten Landnutzungsänderung, wenn der Anbau von Pflanzen für Biokraftstoffe die traditionelle Erzeugung von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen verdrängt. Die so entstehende zusätzliche Nachfrage erhöht den Druck auf die Flächen und kann dazu führen, dass landwirtschaftliche Nutzflächen auf Gebiete mit hohem Kohlenstoffbestand, wie Wälder, Feuchtgebiete und Torfmoorflächen, ausgedehnt werden, wobei zusätzliche Treibhausgase freigesetzt werden und sich Bedenken im Hinblick auf den Verlust der biologischen Vielfalt stellen. Untersuchungen haben gezeigt, dass das Ausmaß der Auswirkungen von einer Vielzahl von Faktoren abhängt, darunter die Art der für die Kraftstoffherstellung verwendeten Rohstoffe, der Umfang der zusätzlichen Nachfrage nach Rohstoffen, die durch die Verwendung von Biokraftstoffen ausgelöst wird, und das Ausmaß, in dem Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand weltweit geschützt sind. Ein besonders hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen wurde für aus Rohstoffen hergestellte Biokraftstoffe ermittelt, bei denen eine wesentliche Ausdehnung der Produktionsflächen auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu beobachten ist. Daher sollten Kraftstoffe auf der Basis von Futter- und Nahrungsmittelpflanzen nicht gefördert werden. Dieser Ansatz steht im Einklang mit der Politik der Union und insbesondere mit der Richtlinie (EU) 2018/2001, die unter Berücksichtigung der geringeren Umweltvorteile, des geringeren Treibhausgasemissionspotenzials und der allgemeineren Bedenken hinsichtlich der Nachhaltigkeit solcher Biokraftstoffe Beschränkungen und Obergrenzen für deren Verwendung im Straßen- und Schienenverkehr festlegt. Indirekte Landnutzungsänderungen können nicht nur zu Treibhausgasemissionen führen, die die Emissionseinsparungen einzelner Biokraftstoffe ganz oder teilweise wieder zunichtemachen, sondern stellen auch Risiken für die biologische Vielfalt dar. Dieses Risiko ist dann besonders hoch, wenn es infolge eines deutlichen Anstiegs der Nachfrage möglicherweise zu einer starken Ausweitung der Produktion kommt. Die Nachfrage des Luftfahrtsektors nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen ist derzeit vernachlässigbar, da über 99 % der derzeit verwendeten Flugkraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Daher gilt es zu vermeiden, dass mit dieser Verordnung die Verwendung von aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen gefördert und eine potenziell große Nachfrage nach diesen Kraftstoffen geschaffen wird. Mit dem in dieser Verordnung festgelegten Ausschluss von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis von der Förderfähigkeit wird auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs verringert, das sich andernfalls aus einer Verlagerung von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis vom Straßensektor auf den Luftfahrtsektor ergeben könnte. Die Gefahr einer solchen Verlagerung gilt es unbedingt zu minimieren, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist.

- (18) [...]
- (19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an den unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Um einen klaren und berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Technologien mit Wachstumspotenzial im Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe, einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden. Kraftstoffanbieter sollten die Option haben, die in dieser Verordnung festgelegten Mindestanteile durch Nutzung synthetischer CO₂-armer Flugkraftstoffe aus CO₂-armem Wasserstoff zu erzielen, die eine vergleichbare Verringerung von Treibhausgasemissionen erreichen wie erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs.
- (20) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass der Luftfahrtmarkt erfolgreich ohne Versorgungsengpässe mit dem Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe beliefert werden kann. Daher sollte der Branche für erneuerbare Kraftstoffe eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt werden, damit sie die entsprechenden Produktionskapazitäten ausbauen kann. Die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte ab 2025 verbindlich vorgeschrieben werden. In diesem Sinne sollten auch die Bedingungen dieser Verordnung über einen langen Zeitraum stabil bleiben, damit auf dem Markt Rechtssicherheit und Berechenbarkeit herrscht und Investitionen dauerhaft in die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe gelenkt werden.

(20a) Da in der Verordnung kein Höchstwert für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe an allen Flugkraftstoffen festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten. Entsprechend sollte es dem Markt freistehen, größere Mengen an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitzustellen und zu verwenden als die, die für die Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Mindestanteile erforderlich sind. Um die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors weiter zu verstärken und mit Blick auf das erhebliche Dekarbonisierungspotenzial synthetischer Flugkraftstoffe, sollten die Mitgliedstaaten darüber hinaus während eines begrenzten Zeitraums und bis zu bestimmten Obergrenzen höhere Mindestanteile solcher Kraftstoffe als die, die in dieser Verordnung festgelegt sind, an einem oder mehreren Flughäfen der Union in ihrem Hoheitsgebiet anwenden können, wenn der in dieser Verordnung festgelegte Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe, einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, im vorangegangenen Berichtszeitraum im Durchschnitt an allen Flughäfen der Union oder zu einem beliebigen Zeitpunkt vor dem 1. Januar 2027 erreicht worden ist. Die Mitgliedstaaten sollten auch die Option haben, im Falle kleiner Flughäfen, bei denen das jährliche ausländische Passagieraufkommen weniger als zwei Millionen Passagiere beträgt, diese Obergrenzen nicht anzuwenden, da sich diese weitere Option nicht nachteilig auf den Luftverkehrsbinnenmarkt auswirken würde. Wenn die Verteilung synthetischer Flugkraftstoffe an allen Flughäfen der Union jedoch aufgrund struktureller Mängel bei der Produktion oder Bereitstellung dieser Kraftstoffe in der Union nicht gewährleistet werden kann, sollte die Kommission einen Beschluss erlassen, mit dem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, die Anwendung dieser höheren nationalen Mindestanteile auszusetzen. Die Bestimmungen dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, andere als die in dieser Verordnung festgelegten gezielten Maßnahmen umzusetzen, durch die die Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe auf Inlandsflügen erleichtert werden soll.

- (21) Die Einführung und der zunehmende Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie die damit steigenden Kraftstoffkosten auf Flughäfen der Union können zu einer Zunahme von Praktiken wie des „Tankering“ führen. „Tankering“-Praktiken sind nicht nachhaltig und sollten vermieden werden, da sie die Bemühungen der Union zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs untergraben. Solche Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für den Luftverkehr, da – bezogen auf einen bestimmten Flug – ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen erhöhen würde. Sie würden auch dazu führen, dass in der EU zwischen Luftfahrzeugbetreibern, aber auch zwischen Flughäfen, keine gleichen Wettbewerbsbedingungen mehr herrschen. Die Luftfahrzeugbetreiber sollten nach dieser Verordnung daher verpflichtet sein, vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union Kraftstoff zu tanken. Die Menge an Kraftstoff, die vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, sollte der Kraftstoffmenge entsprechen, die für die Durchführung der von diesem Flughafen abgehenden Flüge erforderlich ist, und zwar unbeschadet der Kraftstoffreserve, die zu vertanken ist, um die geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften, wie insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission⁸, einzuhalten. Mit dieser Anforderung wird ein hohes Umweltschutzniveau gewährleistet und gleichzeitig sichergestellt, dass für den Flugbetrieb in der Union Betreiber aus der Union und Drittlandbetreiber gleichen Bedingungen unterliegen.
- (21a) Diese Verordnung sollte jedoch die Möglichkeit vorsehen, dass Luftfahrzeugbetreiber während eines begrenzten Zeitraums von der Pflicht des Betankens vor dem Abflug auf bestimmten Strecken von weniger als 1 200 Kilometern, die von Flughäfen der Union abgehen, befreit werden, wenn diese Betreiber nachweisen können, dass schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten beim Betanken von Luftfahrzeugen an einem bestimmten Flughafen der Union bestehen, die sie an der Durchführung von Turnaround-Flügen innerhalb einer angemessenen Frist hindern, was insbesondere für Regionen in Randlage Auswirkungen auf die Konnektivität haben könnte, oder dass strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff bestehen, die zu wesentlich höheren Kraftstoffpreisen im Vergleich zu den durchschnittlich an anderen Flughäfen der Union angewandten Preisen für ähnliche Arten von Kraftstoffen führen. Die deutlich höheren Preise an dem betreffenden Flughafen sollten nicht in erster Linie auf die stärkere Nutzung von nachhaltigen Flugkraftstoffen an diesem Flughafen zurückzuführen sein.

⁸ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

- (22) Das Leitungsorgan eines Flughafens der Union, der unter diese Verordnung fällt, sollte die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen zu ermöglichen, damit der Markthochlauf dieser Kraftstoffe nicht behindert wird. Erforderlichenfalls sollten die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Flughafen gelegen ist, von dem Leitungsorgan eines Flughafens der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, wie der nahtlose Vertrieb und die nahtlose Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe für Luftfahrzeugbetreiber gewährleistet werden. Die zuständigen Behörden sollten den Leitungsorganen von Flughäfen der Union und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind.
- (23) Die Luftfahrzeugbetreiber sollten verpflichtet werden, den zuständigen Behörden und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) jährlich über die von ihnen bezogenen nachhaltigen Flugkraftstoffe sowie über die Merkmale dieser Kraftstoffe Bericht zu erstatten. Dabei sollten Angaben zu den Merkmalen der bezogenen nachhaltigen Flugkraftstoffe, z. B. zur Art und Herkunft der Rohstoffe, zum Transformationspfad und zu den Lebenszyklusemissionen gemacht werden.
- (24) Die Luftfahrzeugbetreiber sollten ferner für den Nachweis, dass kein „Tankering“ durchgeführt wurde, verpflichtet werden, jährlich über die tatsächlich an den einzelnen Flughäfen der Union vertankten Mengen Flugkraftstoff Bericht zu erstatten. Die Berichte sollten von unabhängigen Prüfstellen überprüft und den zuständigen Behörden sowie der Agentur zur Überwachung und Bewertung der Einhaltung übermittelt werden. Unabhängigen Prüfstellen sollte zur Feststellung der Richtigkeit des von den Betreibern gemeldeten Jahresbedarfs an Flugkraftstoff ein von der Kommission genehmigtes Instrument zur Verfügung stehen.
- (25) Die Flugkraftstoffanbieter sollten verpflichtet werden, jährlich in die in Artikel 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannte Datenbank der Union Daten zu den von ihnen gelieferten Mengen von Flugkraftstoff, auch von nachhaltigen Flugkraftstoffen, einzugeben.
- (25a) Die Mitgliedstaaten sollten die zuständigen Behörden benennen, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung gegenüber Luftfahrzeugbetreibern, Flughäfen der Union und Kraftstoffanbietern zuständig sind. Diese Verordnung sollte die Vorschriften darüber festlegen, welche zuständigen Behörden für welche Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union und Kraftstoffanbieter zuständig sind. Die Agentur sollte den zuständigen Behörden auch aggregierte Daten über die Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter übermitteln, für die diese Behörden zuständig sind. Soweit möglich sollte die Aggregationsebene den zuständigen Behörden auch einen Vergleich mit anderen Datenquellen ermöglichen.

- (25b) Die Agentur sollte jährlich einen technischen Bericht erstellen und ihn dem Rat und dem Europäischen Parlament übermitteln. Dies ist insbesondere wichtig, um sich ein klares Bild darüber zu verschaffen, inwieweit die Verordnung eingehalten wird, wie nachhaltige Flugkraftstoffe in der Union und in Drittländern verwendet werden, wie die Marktlage ist, einschließlich Informationen über die Entwicklung der Preisunterschiede zwischen nachhaltigen Flugkraftstoffen und fossilen Kraftstoffen, und wie Flugkraftstoffe zusammengesetzt sind.
- (26) Ohne zusätzliche Verfahren lässt sich nicht genau feststellen, ob Luftfahrzeugbetreiber an einem bestimmten Flughafen der Union Anteile nachhaltiger Flugkraftstoffe physisch tatsächlich vertankt haben. Daher sollten Luftfahrzeugbetreiber den von ihnen eingesetzten nachhaltigen Flugkraftstoff auf der Grundlage von Kaufunterlagen melden können. Luftfahrzeugbetreiber sollten das Recht haben, vom Flugkraftstoffanbieter die Informationen zu verlangen, die sie für die Meldung des Kaufs von nachhaltigem Flugkraftstoff benötigen. Kraftstoffanbieter können die Einhaltung dieser Verordnung nachweisen, indem sie das in Artikel 30 der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannte Massenbilanzsystem verwenden.
- (27) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass Luftfahrzeugbetreiber nach eigenem Ermessen die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen von Treibhausgasminderungssystemen wie dem Emissionshandelssystem der EU oder CORSIA geltend machen können. Dabei darf diese Verordnung auf keinen Fall zu einer Doppelzählung von Emissionsreduktionen führen. Luftfahrzeugbetreiber sollten ein und dieselbe Charge nachhaltiger Flugkraftstoffe nur einmal geltend machen dürfen. Kraftstoffanbieter sollten verpflichtet werden, Luftfahrzeugbetreibern kostenlos alle Daten über die Eigenschaften der an diese verkauften nachhaltigen Flugkraftstoffe zur Verfügung zu stellen, die diese benötigen, um ihren Berichtspflichten im Rahmen dieser Verordnung oder von Treibhausgasminderungssystemen nachzukommen.
- (28) Zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftfahrtbinnenmarkt und mit Blick auf die Einhaltung der Klimaschutzziele der Union sollten mit dieser Verordnung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen eingeführt werden, die bei Nichtbeachtung der Bestimmungen durch Kraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber gegen diese verhängt werden. Die Höhe der Sanktionen muss in einem angemessenen Verhältnis zum Umweltschaden und zur Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf dem Binnenmarkt stehen, die durch die Nichteinhaltung verursacht wurden. Bei der Verhängung von Bußgeldern sollten die Behörden die Entwicklung der Preise für Flugkraftstoff und nachhaltige Flugkraftstoffe im Berichtsjahr berücksichtigen.

- (28b) Der Übergang von fossilen Kraftstoffen zu nachhaltigen Flugkraftstoffen wird eine wichtige Rolle bei der Förderung der Dekarbonisierung spielen. Da es derzeit keinen EU-Markt für nachhaltige Flugkraftstoffe gibt, und angesichts des starken Wettbewerbs zwischen Luftfahrzeugbetreibern und der großen Preisunterschiede zwischen fossilem Kerosin und nachhaltigen Flugkraftstoffen sollte dieser Übergang jedoch durch Anreize unterstützt werden, die den ökologischen Nutzen von nachhaltigen Flugkraftstoffen widerspiegeln und sie für Luftfahrzeugbetreiber attraktiver machen. Die Verwendung der Einnahmen aus Bußgeldern oder des finanziellen Gegenwerts dieser Einnahmen zur Unterstützung von Forschungs- und Innovationsvorhaben im Bereich der nachhaltigen Flugkraftstoffe, der Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe oder von Mechanismen, die eine Überbrückung der Preisunterschiede zwischen nachhaltigen Flugkraftstoffen und konventionellen Flugkraftstoffen ermöglichen, würde zu diesem Ziel beitragen.
- (29) Die Sanktionen für Kraftstoffanbieter, die die in dieser Verordnung festgelegten Ziele nicht erreichen, sollten durch die Auflage ergänzt werden, den Markt mit den zur Einhaltung der Quote fehlenden Mengen im darauffolgenden Jahr zu beliefern.
- (29a) Damit die Flugkraftstoffanbieter sowie die Flughäfen der Union und Luftfahrzeugbetreiber eine angemessene Vorlaufzeit haben, um die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen, sollte ein Übergangszeitraum von zehn Jahren vorgesehen werden, um die in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen bezüglich des Mindestanteils nachhaltiger Flugkraftstoffe zu erfüllen. In dieser Phase kann an bestimmten Flughäfen als Ausgleich für einen geringeren Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe oder die geringere Verfügbarkeit von konventionellem Flugkraftstoff an anderen Flughäfen Flugkraftstoff mit einem höheren Anteil an nachhaltigem Flugkraftstoff verwendet werden.
- (30) Diese Verordnung sollte Bestimmungen für die regelmäßige Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über die Entwicklung des Luftfahrt- und des Kraftstoffmarktes und die Auswirkungen dieser Verordnung auf den Luftfahrtbinnenmarkt der Union, auf die Konnektivität für Inseln und entlegene Gebiete und auf die Wettbewerbsfähigkeit von europäischen Luftfahrtunternehmen und Flughafendrehkreuzen gegenüber ihren Wettbewerbern in Nachbarländern, über die Wirksamkeit zentraler Merkmale der Verordnung, wie die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe, die Höhe der Bußgelder oder politische Entwicklungen beim Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf internationaler Ebene, enthalten. Solche Elemente sind für einen genauen Überblick über den Markt für nachhaltige Flugkraftstoffe unerlässlich und sollten im Hinblick auf eine Überarbeitung der Verordnung berücksichtigt werden.

In diesen Berichten sollte die Kommission gegebenenfalls Optionen für Änderungen prüfen, einschließlich Mechanismen zur Unterstützung der Erzeugung und Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie Mechanismen zur Überbrückung der Preisunterschiede zwischen nachhaltigen Flugkraftstoffen und konventionellen Flugkraftstoffen, um die negativen Auswirkungen dieser Verordnung auf die Konnektivität im Luftverkehr und den Wettbewerb zu begrenzen und die Verlagerung von CO₂-Emissionen einzudämmen.

Die in dieser Verordnung festgelegte Verpflichtung, zu gewährleisten, dass an jedem Flughafen der Union ein Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe bereitgestellt wird, könnte Luftfahrzeugbetreiber, die von Flughäfen der Union abgehende Anschlussflüge mit einem Endziel außerhalb der Union durchführen, dazu verleiten, anstatt über Flughafendrehkreuze in der EU über Nicht-EU-Drehkreuze zu fliegen, die dieser Verpflichtung nicht unterliegen. Dies könnte zu Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil von Flughäfen der Union und Betreibern, die diese Flughäfen nutzen, und zur Gefahr der Verlagerung von CO₂-Emissionen führen. Solange es keine verbindlichen Regelungen für die Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe für internationale Flüge auf Ebene der ICAO oder in umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und/oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern gibt, die mit den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen und den Zielen des Übereinkommens von Paris vergleichbar sind, bzw. solange es keine auf internationaler Ebene entwickelten Mechanismen zur Vermeidung der Gefahr der Verlagerung von CO₂-Emissionen und von Wettbewerbsverzerrungen gibt, sollte die Kommission insbesondere die Entwicklung gezielter Mechanismen zur Vermeidung dieser Auswirkungen erwägen.

(31) [...].

(31a) Damit einheitliche Bedingungen für die Umsetzung des Artikels 4 Absatz 3 und des Artikels 5 Absatz 2 gewährleistet werden können, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf die Anwendung höherer Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe durch die Mitgliedstaaten und in Bezug auf die Befreiung von der Pflicht des Betankens vor dem Abflug, die Luftfahrzeugbetreibern gewährt werden kann, übertragen werden.

(32) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Aufrechterhaltung gleicher Wettbewerbsbedingungen auf dem Luftverkehrsmarkt der Union bei gleichzeitiger Steigerung der Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe, von den Mitgliedstaaten aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters des Luftverkehrs nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern wegen der Merkmale des Marktes und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung werden harmonisierte Vorschriften für den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe festgelegt.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union und Anbieter von Flugkraftstoff.

Ein Mitgliedstaat kann gegebenenfalls entscheiden, dass ein Flughafen in seinem Hoheitsgebiet für die Zwecke dieser Verordnung als Flughafen der Union zu behandeln ist. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) diese Entscheidung ein Jahr, bevor sie zur Anwendung gelangt, mit. Die Kommission veröffentlicht die Information im *Amtsblatt der Europäischen Union* und stellt eine leicht zugängliche aktualisierte und konsolidierte Liste der betreffenden Flughäfen bereit.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- „Flughafen der Union“ einen Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁹, auf dem im Berichtszeitraum mehr als eine Million Fluggäste oder über 100 000 Tonnen Fracht befördert wurden und der sich nicht in einem in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage befindet;
- „Leitungsorgan eines Flughafens“ die in Artikel 3 der Richtlinie 96/67/EG¹⁰ genannte Stelle oder, wenn der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 8 der Richtlinie 96/67/EG die Verwaltung und den Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen für Treibstoffverteilungsanlagen einer anderen Stelle vorbehalten hat, diese andere Stelle;
- „Luftfahrzeugbetreiber“ eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens 500 Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, den Eigentümer des Luftfahrzeugs;
- „Flug im gewerblichen Luftverkehr“ einen Flug, der zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post oder für den Betrieb von Geschäftsreisen durchgeführt wird;
- „Flugkraftstoff“ einen Kraftstoff, der zur unmittelbaren Verwendung für Luftfahrzeuge produziert wird;

⁹ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

¹⁰ Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).

- „nachhaltige Flugkraftstoffe“ sogenannte Drop-in-Flugkraftstoffe, bei denen es sich entweder a) um Biokraftstoffe, die die Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind, mit Ausnahme von Biokraftstoffen, die aus „Nahrungs- und Futtermittelpflanzen“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 40 jener Richtlinie erzeugt werden, b) um synthetische Flugkraftstoffe oder c) um wiederverwertete kohlenstoffhaltige Flugkraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die den in Artikel 25 Absatz 2 Unterabsatz 2 jener Richtlinie genannten Mindestschwellenwert für Treibhausgaseinsparungen einhalten, handelt;
- „Charge“ eine Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe, die anhand einer Ziffer identifiziert und nachverfolgt werden kann;
- „Lebenszyklusemissionen“ Emissionen nachhaltiger Flugkraftstoffe (angegeben in Kohlendioxidäquivalent), bei denen die nach Artikel 31 der Richtlinie (EU) 2018/2001 berechneten Emissionen (angegeben in Kohlendioxidäquivalent) bei Energieerzeugung, -transport, -verteilung und -nutzung an Bord, auch während der Verbrennung, berücksichtigt werden;
- „synthetische Flugkraftstoffe“ sogenannte Drop-in-Flugkraftstoffe, bei denen es sich um erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die den in Artikel 25 Absatz 2 Unterabsatz 1 jener Richtlinie genannten Mindestschwellenwert für Treibhausgaseinsparungen einhalten;
- „synthetische CO₂-arme Flugkraftstoffe“ synthetische Drop-In-Flugkraftstoffe aus CO₂-armem Wasserstoff, bei denen die Einsparungen der im Verlauf des gesamten Lebenszyklus entstehenden Treibhausgasemissionen durch ihre Nutzung mindestens 70 % betragen;
- „konventionelle Flugkraftstoffe“ Kraftstoffe, die aus fossilen, nicht erneuerbaren Quellen von Kohlenwasserstoff-Kraftstoffen produziert und im Luftverkehr verwendet werden;
- „Flugkraftstoffanbieter“ einen Kraftstoffanbieter im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 38 der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Flugkraftstoff an einem Flughafen der Union bereitstellt;
- „Berichtsjahr“ den Zeitraum von einem Jahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember, in dem die Berichte nach den Artikeln 7 und 9 zu übermitteln sind;

- „Berichtszeitraum“ den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des dem Berichtsjahr vorausgehenden Jahres;
- „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“ die Menge an Flugkraftstoff, die in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission¹¹ als Kraftstoff für den Reiseflug (Trip Fuel) und als Kraftstoff für das Rollen (Taxi Fuel) bezeichnet wird und die für den gesamten gewerblichen Luftverkehr benötigt wird, der von einem Luftfahrzeugbetreiber während eines Berichtszeitraums ab einem bestimmten Flughafen der Union betrieben wird;
- „jährliche nicht vertankte Menge“ die in einem Berichtszeitraum festzustellende Differenz zwischen dem Jahresbedarf an Flugkraftstoff und dem von einem Luftfahrzeugbetreiber vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union tatsächlich vertankten Kraftstoff;
- „jährliche nicht vertankte Gesamtmenge“ die Summe des in einem Berichtszeitraum jährlich von einem Luftfahrzeugbetreiber an allen Flughäfen der Union nicht vertankten Kraftstoffs;
- „Treibhausgasminderungssystem“ ein System, aus dem Luftfahrzeugbetreibern Vorteile für die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe erwachsen.

Artikel 4

Anteil der an Flughäfen der Union verfügbaren nachhaltigen Flugkraftstoffe

(1) Die Flugkraftstoffanbieter stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten.

Diese Verpflichtung gilt als erfüllt, wenn die in Unterabsatz 1 genannten Anteile durch Nutzung synthetischer CO₂-armer Flugkraftstoffe erreicht werden.

¹¹ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

(2) Für jeden Berichtszeitraum dürfen höchstens 3 % Biokraftstoffe, die keine fortschrittlichen Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 und keine aus den in Anhang IX Teil B der genannten Richtlinie aufgeführten Rohstoffen erzeugten Biokraftstoffe sind und die von jedem Kraftstoffanbieter an allen Flughäfen der Union angeboten werden, für die Einhaltung der in Absatz 1 und in Anhang I genannten Mindestanteile verwendet werden.

(3) Geht aus dem in Artikel 12 genannten technischen Bericht hervor, dass der in Anhang I festgelegte Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff, einschließlich synthetischer Flugkraftstoff, im vorangegangenen Berichtszeitraum im Durchschnitt an allen Flughäfen der Union oder zu einem beliebigen Zeitpunkt vor dem 1. Januar 2027 erreicht worden ist, so kann ein Mitgliedstaat für die Zwecke des Absatzes 1 für die folgenden Berichtszeiträume und bis zum 31. Dezember 2034 auf einem oder mehreren Flughäfen der Union in seinem Hoheitsgebiet einen höheren als den in Anhang I festgelegten Mindestanteil an synthetischem Flugkraftstoff anwenden. Der betreffende Mitgliedstaat teilt den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission die ergriffene Maßnahme mit. Die Kommission veröffentlicht diese Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

Wenn – nachdem der betreffende Mitgliedstaat eine Maßnahme nach Unterabsatz 1 dieses Absatzes angenommen hat – der in Anhang I festgelegte Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff, einschließlich synthetischer Flugkraftstoff, aufgrund struktureller Mängel bei der Produktion oder Bereitstellung solcher Kraftstoffe in der Union während zwei aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen im Durchschnitt an allen Flughäfen der Union nicht erreicht werden kann, erlässt die Kommission gemäß dem in Artikel 13a Absatz 2 genannten Prüfverfahren einen Beschluss, mit dem der Mitgliedstaat verpflichtet wird, die Anwendung dieser Maßnahme auszusetzen.

(4) Der von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß Absatz 3 Unterabsatz 1 angewandte höhere Mindestanteil darf im Zeitraum bis zum 31. Dezember 2029 nicht mehr als 1 % betragen und im Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034 den in Anhang I festgelegten Mindestanteil für synthetische Flugkraftstoffe nicht um mehr als 3 % überschreiten. Diese Obergrenzen gelten nicht für Flughäfen der Union, bei denen das jährliche ausländische Passagieraufkommen weniger als 2 Millionen Passagiere beträgt.

(5) Die Kraftstoffanbieter können die Einhaltung der Verpflichtung nach Absatz 1 und der von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 3 Unterabsatz 1 angenommenen Maßnahmen nachweisen, indem sie das in Artikel 30 der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannte Massenbilanzsystem verwenden.

Unbeschadet der Anwendung von Artikel 11 Absätze 3 und 4 muss ein Flugkraftstoffanbieter, der die in Anhang I festgelegten Mindestanteile für einen bestimmten Berichtszeitraum nicht bereitstellt, diese Fehlmengen im darauffolgenden Berichtszeitraum mindestens ergänzen.

Artikel 5

Betankungspflicht für Luftfahrzeugbetreiber

(1) Die jährliche Menge an Flugkraftstoff, die von einem bestimmten Luftfahrzeugbetreiber an einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, muss mindestens 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff des Luftfahrzeugbetreibers decken; dies gilt unbeschadet der Menge an Kraftstoff, die zu vertanken ist, um die geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften einzuhalten.

(2) Ein Luftfahrzeugbetreiber kann bei der in Artikel 10 Absatz 4 genannten zuständigen Behörde beantragen, dass die Flüge auf einer bestimmten bestehenden oder neuen von einem Flughafen der Union abgehenden Strecke von weniger als 1 200 Kilometern von der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegten Verpflichtung ausgenommen werden. Diese Entfernung wird nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt.

Ein solcher Antrag muss mindestens drei Monate vor dem Anwendungszeitpunkt der geplanten Befreiung gestellt werden. Er muss eine angemessene Begründung enthalten, die darauf gestützt ist, dass schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten beim Betanken von Luftfahrzeugen an einem bestimmten Flughafen der Union bestehen, die die Durchführung von Turnaround-Flügen innerhalb einer angemessenen Frist verhindern, oder dass strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff aufgrund der geografischen Merkmale eines bestimmten Flughafens der Union bestehen, die insbesondere aufgrund spezifischer Beschränkungen des Kraftstofftransports oder der begrenzten Verfügbarkeit von Kraftstoffen an diesem Flughafen zu wesentlich höheren Kraftstoffpreisen im Vergleich zu den durchschnittlich an anderen Flughäfen der Union bei ähnlichen Arten von Kraftstoffen angewandten Preisen führen.

Die zuständige Behörde bewertet diesen Antrag, und sie kann auf Grundlage der angeführten Begründung zusätzliche Informationen anfordern.

Die zuständige Behörde entscheidet spätestens einen Monat vor dem Anwendungszeitpunkt der geplanten Befreiung über den Antrag. Die gewährte Befreiung hat eine befristete Geltungsdauer von höchstens einem Jahr; danach wird sie auf Antrag des Luftfahrzeugbetreibers überprüft.

Wird innerhalb der in Unterabsatz 4 festgelegten Frist keine Entscheidung gemäß diesem Unterabsatz getroffen, so gilt dies als stillschweigende Entscheidung, die Anwendung der beantragten Befreiung für einen Zeitraum von einem Jahr zu genehmigen; danach wird sie auf Antrag des Luftfahrzeugbetreibers überprüft.

Die zuständige Behörde übermittelt die Liste der genehmigten Befreiungen der Kommission, die diese Liste im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und sie mindestens einmal jährlich aktualisiert.

Die Kommission kann die zuständige Behörde – aufgrund einer schriftlich eingereichten Beschwerde eines Mitgliedstaats, eines Luftfahrzeugbetreibers, des Leitungsorgans des betreffenden Flughafens der Union oder eines Flugkraftstoffanbieters oder von sich aus – nach der Bewertung der Begründung, die für die anhand der in Unterabsatz 2 dieses Absatzes festgelegten Kriterien gewährte Befreiung vorgelegt wurde, im Wege eines nach Artikel 13a Absatz 2 zu erlassenden Durchführungsrechtsakts auffordern, einen Beschluss zur Aufhebung der betreffenden Befreiung mit Beginn ab der nächsten Flugplanperiode im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 zu erlassen. Beginnt diese Flugplanperiode weniger als zwei Monate nach der Veröffentlichung des Durchführungsrechtsakts, so gilt der Beschluss zur Aufhebung der Befreiung ab dem Beginn der darauffolgenden Flugplanperiode.

Artikel 6

Verpflichtung der Flughäfen der Union zur Bereitstellung des Zugangs zu nachhaltigen Flugkraftstoffen

Die Leitungsorgane der Flughäfen der Union ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu Flugkraftstoffen haben, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in dieser Verordnung angegebenen Anteilen enthalten.

Melden Luftfahrzeugbetreiber der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Flughafen gelegen ist, Schwierigkeiten beim Zugang zu Flugkraftstoffen mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe an einem bestimmten Flughafen der Union, so fordert die zuständige Behörde das Leitungsorgan dieses Flughafens der Union auf, die zum Nachweis der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen Informationen vorzulegen. Das Leitungsorgan des betreffenden Flughafens der Union stellt die Informationen unverzüglich zur Verfügung. Die zuständige Behörde übermittelt der Agentur diese Informationen zum Zwecke der Erstellung des in Artikel 12 genannten technischen Berichts.

Auf Ersuchen der zuständigen Behörde ergreifen die Leitungsorgane der Flughäfen der Union die erforderlichen Maßnahmen zur Ermittlung und Behebung des mangelnden Zugangs von Luftfahrzeugbetreibern zu Flugkraftstoffen, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in dieser Verordnung angegebenen Anteilen enthalten.

Artikel 7

Berichtspflichten für Luftfahrzeugbetreiber

Bis zum 31. März jedes Berichtsjahres müssen die Luftfahrzeugbetreiber den zuständigen Behörden und der Agentur die folgenden Informationen in Bezug auf einen bestimmten Berichtszeitraum übermitteln:

- a) die Gesamtmenge des auf jedem Flughafen der Union vertankten Flugkraftstoffs, ausgedrückt in Tonnen;
- b) den Jahresbedarf an Flugkraftstoff, ausgedrückt in Tonnen, für jeden Flughafen der Union;
- c) die jährliche nicht vertankte Menge Flugkraftstoff für jeden Flughafen der Union. Ist die jährliche nicht vertankte Menge Flugkraftstoff negativ oder beträgt sie weniger als 10 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff, ist die gemeldete jährliche nicht vertankte Menge mit Null anzugeben;
- d) die Gesamtmenge nachhaltiger Flugkraftstoffe, die sie von Flugkraftstoffanbietern für die Zwecke der Durchführung ihrer Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union beziehen, ausgedrückt in Tonnen;
- e) für jeden Kauf nachhaltiger Flugkraftstoffe den Namen des Flugkraftstoffanbieters, die gekaufte Menge in Tonnen, die Umwandlungstechnik, die Merkmale und den Ursprung der für die Produktion verwendeten Rohstoffe sowie die Lebenszyklusemissionen der nachhaltigen Flugkraftstoffe. Umfasst ein Kauf nachhaltige Flugkraftstoffe mit unterschiedlichen Merkmalen, so müssen in den Bericht die entsprechenden Informationen für jede Art nachhaltigen Flugkraftstoffs aufgenommen werden.

Der Bericht muss nach dem Muster in Anhang II vorgelegt werden.

Der Bericht wird von einer unabhängigen Prüfstelle gemäß den Anforderungen der Artikel 14 und 15 der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹² und der auf der Grundlage der genannten Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte überprüft.

Artikel 8

Geltendmachung nachhaltiger Flugkraftstoffe durch Luftfahrzeugbetreiber

Luftfahrzeugbetreiber dürfen die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe ein und derselben Charge nicht im Rahmen mehrerer Treibhausgasminderungssysteme geltend machen. Zusammen mit dem Bericht nach Artikel 7 müssen die Luftfahrzeugbetreiber der Agentur Folgendes übermitteln:

- a) Eine Erklärung zu den Treibhausgasminderungssystemen, an denen sie teilnehmen und in deren Rahmen die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe geltend gemacht werden kann;
- b) eine Erklärung darüber, dass sie ein und dieselbe Charge nachhaltiger Flugkraftstoffe nicht im Rahmen mehrerer Systeme gemeldet haben.

Für die Zwecke der Meldung der Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe nach Artikel 7 oder im Rahmen eines Treibhausgasminderungssystems müssen die Flugkraftstoffanbieter den Luftfahrzeugbetreibern die einschlägigen Informationen kostenlos zur Verfügung stellen.

¹² Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

Artikel 9

Berichtspflichten für Kraftstoffanbieter

Bis zum 31. März jedes Berichtsjahres machen die Kraftstoffanbieter folgende, sich auf den Berichtszeitraum beziehende Angaben in der Unionsdatenbank nach Artikel 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001:

- a) Die Menge an Flugkraftstoff, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen;
- b) die Menge an nachhaltigen Flugkraftstoffen, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen, aufgeschlüsselt nach der Art des nachhaltigen Flugkraftstoffs entsprechend Buchstabe c;
- c) die Umwandlungstechnik, die Art und der Ursprung der für die Produktion verwendeten Rohstoffe und die Lebenszyklusemissionen jeder Art von nachhaltigem Flugkraftstoff, der an Flughäfen der Union bereitgestellt wird;
- d) die jährliche durchschnittliche Gesamtkonzentration von aromatischen Kohlenwasserstoffen, Naphthalinen und Schwefel in Flugkraftstoffen, die an jedem Flughafen der Union bereitgestellt werden.

Die Agentur und die zuständigen Behörden können auf die Unionsdatenbank zugreifen. Die Agentur verwendet die in der Unionsdatenbank enthaltenen Informationen, sobald diese nach Artikel 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 von den Mitgliedstaaten überprüft wurden.

Artikel 10

Zuständige Behörde

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union und Kraftstoffanbieter zuständig sind. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.
- (2) Die Agentur übermittelt den zuständigen Behörden aggregierte Daten über die Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter, für die die Behörden nach den Absätzen 3, 4 und 5 zuständig sind.

- (3) Der Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörde(n) nach Absatz 1 dieses Artikels für einen bestimmten Luftfahrzeugbetreiber verantwortlich ist bzw. sind, wird nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission¹³ bestimmt.
- (4) Der Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörde(n) nach Absatz 1 dieses Artikels für einen bestimmten Flughafen der Union verantwortlich ist bzw. sind, wird auf der Grundlage der jeweiligen örtlichen Zuständigkeit bestimmt.
- (5) Der Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörde(n) nach Absatz 1 dieses Artikels für einen bestimmten Flugkraftstoffanbieter verantwortlich ist bzw. sind, ist der Mitgliedstaat, in dem der Flugkraftstoffanbieter seinen Sitz hat.

Für Flugkraftstoffanbieter, die keinen Sitz in einem Mitgliedstaat haben, ist der betreffende Mitgliedstaat der Mitgliedstaat, in dem der Flugkraftstoffanbieter im Jahr 2023 oder im ersten Jahr, in dem er Flugkraftstoffe auf dem EU-Markt angeboten hat, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist, die größte Menge an Flugkraftstoffen bereitgestellt hat. Dieser Flugkraftstoffanbieter kann seiner zuständigen Behörde einen begründeten Antrag unterbreiten, einem anderen Mitgliedstaat zugeordnet zu werden, falls er in den zwei Jahren vor der Antragstellung die größte Menge seiner Flugkraftstoffe in diesem Mitgliedstaat bereitgestellt hat. Die Entscheidung über die Neuordnung erfolgt innerhalb von neun Monaten nach der Stellung des Antrags, unterliegt der Zustimmung der zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der Neuordnung und der Kommission und tritt mit Beginn des Berichtszeitraums nach dem Zeitpunkt der Entscheidung in Kraft.

¹³ Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats (ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1).

Artikel 11

Durchsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften spätestens bis zum 31. Dezember 2023 mit und unterrichten sie unverzüglich über alle diese Vorschriften betreffenden späteren Änderungen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen mindestens doppelt so hoch sein wie das Produkt aus dem jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne und der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Flugkraftstoffanbieter, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 4 hinsichtlich des Mindestanteils nachhaltiger Flugkraftstoffe nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen mindestens doppelt so hoch sein wie der Wert, der sich aus der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis nachhaltigen und konventionellen Flugkraftstoffs pro Tonne multipliziert mit der Menge der Flugkraftstoffe, die den in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteil nicht erfüllen, ergibt.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Flugkraftstoffanbieter, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 4 hinsichtlich des Mindestanteils synthetischen Flugkraftstoffs nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen mindestens doppelt so hoch sein wie der Wert, der sich aus der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis synthetischen und konventionellen Flugkraftstoffs pro Tonne multipliziert mit der Menge der Flugkraftstoffe, die den in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteil nicht erfüllen, ergibt.
- (5) In dem Beschluss, mit dem die Bußgelder nach den Absätzen 3 und 4 verhängt werden, erläutert die zuständige Behörde anhand überprüfbarer und objektiver Kriterien die Methode, die sie zur Bestimmung der Preise auf dem Unionsmarkt für Flugkraftstoff, nachhaltige Flugkraftstoffe und synthetischen Flugkraftstoff angewandt hat, einschließlich des letzten verfügbaren technischen Berichts gemäß Artikel 12.

- (6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoffanbieter, der in einem Berichtszeitraum seinen Verpflichtungen nach Artikel 4 nicht nachgekommen ist und Fehlmengen in Bezug auf den Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen oder synthetischen Flugkraftstoffen angehäuft hat, im darauffolgenden Berichtszeitraum den Markt zusätzlich zu den für diesen Berichtszeitraum zu liefernden Mengen mit einer den Fehlmengen entsprechenden Menge des betreffenden Kraftstoffs beliefert. Die Erfüllung dieser Verpflichtung entbindet den Kraftstoffanbieter nicht von der Verpflichtung, die in den Absätzen 3 und 4 genannten Bußgelder zu zahlen.
- (7) Die Mitgliedstaaten verfügen über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Einnahmen aus Bußgeldern oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen zur Unterstützung von Forschungs- und Innovationsvorhaben im Bereich der nachhaltigen Flugkraftstoffe, der Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe oder von Mechanismen, die eine Überbrückung der Preisunterschiede zwischen nachhaltigen Flugkraftstoffen und konventionellen Flugkraftstoffen ermöglichen, verwendet wird.

Artikel 12

Datenerhebung und Veröffentlichung

Die Agentur veröffentlicht jedes Jahr einen technischen Bericht auf der Grundlage der nach den Artikeln 7 und 9 erstellten jährlichen Berichte und übermittelt ihn dem Rat und dem Europäischen Parlament. Dieser Bericht enthält mindestens folgende Angaben:

- a) Die Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt von Luftfahrzeugbetreibern für Flüge im gewerblichen Luftverkehr von einem Flughafen der Union und aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union gekauft wurde;
- b) die Menge nachhaltiger und synthetischer Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt und aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union bereitgestellt wurde, sowie eine Analyse der Kapazität der Anbieter in jedem Mitgliedstaat zur Erfüllung des geplanten Beimischungspfads;

- ba) die Menge an nachhaltigen Flugkraftstoffen, die in den Drittländern, mit denen die Union oder die Union und ihre Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen geschlossen hat bzw. haben, und, soweit möglich, in anderen Drittländern bereitgestellt wurde;
- c) die Marktlage, einschließlich Preisinformationen, und Trends bei der Erzeugung und Verwendung von nachhaltigen Flugkraftstoffen in der Union und in den Drittländern, mit denen die Union oder die Union und ihre Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen geschlossen hat bzw. haben, und, soweit möglich, in anderen Drittländern. Die Marktlage umfasst Informationen über die Entwicklung der Preisunterschiede zwischen nachhaltigen Flugkraftstoffen und fossilen Kraftstoffen;
- d) der Stand der Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 durch die Flughäfen;
- e) der Compliance-Status jedes Luftfahrzeugbetreibers und jedes Flugkraftstoffanbieters, der im Berichtszeitraum einer Verpflichtung aus dieser Verordnung nachkommen muss;
- f) Ursprung und Merkmale aller nachhaltigen Flugkraftstoffe, die von Luftfahrzeugbetreibern zur Verwendung auf Flügen von Flughäfen der Union gekauft wurden;
- g) die jährliche durchschnittliche Gesamtkonzentration von aromatischen Kohlenwasserstoffen, Naphthalinen und Schwefel in Flugkraftstoffen, die auf Unionsebene insgesamt und an jedem Flughafen der Union bereitgestellt werden.

Die Agentur konsultiert den in Artikel 13a Absatz 1 genannten Ausschuss bei der Erstellung dieses Berichts.

Artikel 13

Übergangsfrist

Abweichend von Artikel 4 Absatz 1 kann ein Flugkraftstoffanbieter vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2034 für jeden Berichtszeitraum für den in Anhang I aufgeführten Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe einen gewichteten Durchschnittswert des von ihm in dem betreffenden Berichtszeitraum insgesamt an den Flughäfen der Union bereitgestellten Flugkraftstoffs ansetzen.

Artikel 13a

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird vom Ausschuss „ReFuelEU Aviation“ (im Folgenden der „Ausschuss“) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 14

Berichte und Überprüfung

Bis zum 1. Januar 2027 und danach alle fünf Jahre legen die Kommissionsdienststellen dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und dessen Auswirkungen auf den Luftfahrtbinnenmarkt der Union vor, unter anderem über die mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf andere Energiequellen und andere Arten synthetischer Kraftstoffe gemäß der Richtlinie über erneuerbare Energien, insbesondere auf Elektrizität und Wasserstoff, über die mögliche Überarbeitung der Mindestanteile in Artikel 4 und Anhang I sowie über die Höhe der Bußgelder. Der Bericht muss politische Entwicklungen in anderen Ländern, einschließlich im Kontext multilateraler und bilateraler Abkommen mit der Union, berücksichtigen und eine detaillierte Bewertung der Auswirkungen dieser Verordnung auf die Konnektivität für Inseln und entlegene Gebiete, auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrtunternehmen und Flughafendrehkreuze gegenüber ihren Wettbewerbern in Nachbarländern und auf die Verlagerung von CO₂-Emissionen sowie – soweit verfügbar – Informationen über die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene enthalten. Der Bericht muss zudem Angaben über technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für nachhaltige Flugkraftstoffe relevant sind, auch im Hinblick auf die Verringerung der Nicht-CO₂-Emissionen enthalten.

In dem Bericht können Überlegungen dazu angestellt werden, ob diese Verordnung geändert werden sollte, und gegebenenfalls Optionen für Änderungen im Einklang mit einem potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene dargelegt werden.

Unter diesen Optionen prüft die Kommission die Einbeziehung von Mechanismen zur Unterstützung der Erzeugung und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe, einschließlich der Erhebung und Verwendung von Mitteln, und anderer Mechanismen zur Überbrückung der Preisunterschiede zwischen nachhaltigen und konventionellen Flugkraftstoffen. Diese Mechanismen sollten darauf abzielen, die negativen Auswirkungen dieser Verordnung auf die Konnektivität im Luftverkehr zu begrenzen, um eine Verlagerung des Verkehrs zu Flughafendrehkreuzen in Drittländern zu verhindern und die Verlagerung von CO₂-Emissionen einzudämmen.

Insbesondere muss die Kommission – sofern es bis zum 31. Dezember 2026 keine verpflichtende Regelung auf internationaler Ebene über die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe bei internationalen Flügen, die mit den Anforderungen in dieser Verordnung vergleichbar ist, oder keine auf internationaler Ebene entwickelte Mechanismen, die die Vermeidung der Gefahr der Verlagerung von CO₂-Emissionen und der Wettbewerbsverzerrung für den internationalen Flugverkehr ermöglichen, gibt – gezielte Mechanismen zur Vermeidung dieser Auswirkungen, einschließlich gegebenenfalls der Ausweitung der Verordnung (EU) ...¹⁴ auf den internationalen Flugverkehr, sowie andere Arten von Maßnahmen zur Berücksichtigung des außerhalb des Gebiets der Union gelegenen Endziels erwägen.

Die Kommission konsultiert den in Artikel 13a Absatz 1 genannten Ausschuss bei der Erstellung dieses Berichts und mindestens sechs Monate vor der Annahme des Berichts.

¹⁴ VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES [...] zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems.

Artikel 15

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2023.

Allerdings gelten die Artikel 4 und 5 ab dem 1. Januar 2025 und die Artikel 7 und 9 ab dem 1. April 2024 für den Berichtszeitraum des Jahres 2023.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident / Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident / Die Präsidentin

Anhang I (Volumenanteile)

- a) Ab dem 1. Januar 2025 ein Mindestanteil von 2 % SAF.
- b) Ab dem 1. Januar 2030 ein Mindestvolumenanteil von 6 % SAF, davon mindestens 0,7 % synthetische Flugkraftstoffe.
- c) Ab dem 1. Januar 2035 ein Mindestvolumenanteil von 20 % SAF, davon mindestens 5 % synthetische Flugkraftstoffe.
- d) Ab dem 1. Januar 2040 ein Mindestvolumenanteil von 32 % SAF, davon mindestens 8 % synthetische Flugkraftstoffe.
- e) Ab dem 1. Januar 2045 ein Mindestvolumenanteil von 38 % SAF, davon mindestens 11 % synthetische Flugkraftstoffe.
- f) Ab dem 1. Januar 2050 ein Mindestvolumenanteil von 63 % SAF, davon mindestens 28 % synthetische Flugkraftstoffe.

Anhang II – Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber

Flughafen der Union	ICAO-Code des Flughafens der Union	Jahresbedarf an Flugkraftstoff (Tonnen)	Tatsächlich vertankter Flugkraftstoff (Tonnen)	Jährliche nicht vertankte Menge (Tonnen)	Jährliche nicht vertankte Gesamtmenge (Tonnen)

Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber über den Kauf nachhaltiger Flugkraftstoffe

Kraftstoff-anbieter	Gekaufte Menge (Tonnen)	Umwandlungs-technik	Merkmale	Ursprung der Rohstoffe	Lebenszyklus-emissionen