



Brüssel, den 19. November 2021
(OR. en)

13853/21

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

TRANS 670
AVIATION 280
ENV 871
ENER 490
IND 341
COMPET 810
ECO 122
RECH 505
CODEC 1467
CLIMA 371
RELEX 970

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Komm.dok.:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr – Fortschrittsbericht/Orientierungsaussprache

Der Vorsitz hat für die Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 9. Dezember 2021 einen Fortschrittsbericht und eine Orientierungsaussprache zum oben genannten Vorschlag vorgesehen. Um die Ministerinnen und Minister über die bisherigen Fortschritte zu unterrichten und Orientierung für einen Gedankenaustausch über wesentliche Fragen zu geben, hat der Vorsitz einen Fortschrittsbericht (Anlage I) erstellt. In Anlage II ist ein Orientierungsvermerk für die Delegationen im Hinblick auf die Orientierungsaussprache auf Ministerebene zu finden.

Der AStV/Rat wird ersucht, den Fortschrittsbericht (Anlage I) zur Kenntnis zu nehmen. Der Rat wird ersucht, sich mit den in Anlage II dargelegten Fragen zu befassen.

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 14. Juli 2021 den oben genannten Vorschlag als Teil des Pakets „Fit für 55“¹ vorgelegt, mit dem die Klima-, Energie-, Flächennutzungs-, Verkehrs- und Steuerpolitik der EU so gestaltet werden soll, dass das Ziel der EU, die Treibhausgasemissionen bis 2030 intern netto um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren, erreicht werden kann.

Ziel des Pakets „Fit für 55“ ist es, die im Europäischen Klimagesetz² vereinbarten Ziele zu erreichen, um Wirtschaft und Gesellschaft für eine gerechtere, grünere und wohlhabendere Zukunft grundlegend umzugestalten. Die Emissionen im nächsten Jahrzehnt zu verringern ist von entscheidender Bedeutung, damit Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt wird und der europäische Grüne Deal verwirklicht wird.

Um das Ziel zu erreichen, die EU auf den Weg zur Klimaneutralität bis 2050 zu bringen, müssten die verkehrsbedingten Emissionen um etwa 90 % verringert werden. Der oben genannte Vorschlag würde dabei eine wichtige Rolle spielen, da sein Hauptziel darin besteht, sowohl die Nachfrage nach als auch das Angebot an nachhaltigen Flugkraftstoffen, einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, zu steigern und zugleich für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem gesamten Luftverkehrsmarkt der EU zu sorgen. Die wichtigsten Bestimmungen betreffen vor allem die folgenden Aspekte:

¹ Das Paket umfasst zwölf Vorschläge der Kommission in den Bereichen Energie, Umwelt, Steuern, Handel und Verkehr; weitere Vorschläge im Bereich Energiepolitik werden noch vor Ende dieses Jahres erwartet. Drei Gesetzgebungsvorschläge stehen unmittelbar mit der Verkehrspolitik im Zusammenhang: der oben genannte Vorschlag, „FuelEU Maritime“ und die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (*Alternative Fuel Infrastructure Regulation, AFIR*).

² Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

- (i) Festlegung von Anforderungen für die Vertankung von nachhaltigem Flugkraftstoff und synthetischem Flugkraftstoff ab 2025 mit einer schrittweisen Erhöhung bis 2050;
- (ii) Festlegung einer Übergangsfrist, innerhalb deren die Kraftstoffanbieter die im Anhang enthaltenen Ziele als gewichteten Durchschnittswert insgesamt in der Union erreichen können;
- (iii) Sicherstellung von Maßnahmen gegen „Tankering“;
- iv) Festlegung von Berichtspflichten für Kraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber.

Der oben genannte Vorschlag ist mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ verknüpft. Insbesondere stammen die darin enthaltenen Begriffsbestimmungen für nachhaltigen Flugkraftstoff und synthetischen Flugkraftstoff aus der Erneuerbare-Energien-Richtlinie³. Die Bestimmung über die Verpflichtung der Flughäfen der Union zur Bereitstellung der Infrastruktur ist mit der AFIR⁴ verknüpft.

³ 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).

⁴ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates – COM(2021) 559 final.

II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag⁵ benannt; Herr Søren GADE (DK, RENEW) ist der Berichterstatter.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 20. Oktober 2021 angenommen.⁶ Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme zu dem Vorschlag noch nicht angenommen.

Das spanische Parlament hat am 27. Oktober 2021 eine Stellungnahme⁷ zur Anwendung des Subsidiaritätsprinzips angenommen, und der tschechische Senat hat eine Entschließung⁸ zu dem Vorschlag angenommen.

⁵ Die Ausschüsse ITRE und ENVI des Parlaments werden im Rahmen des Verfahrens mit assoziierten Ausschüssen tätig werden (Artikel 57 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments).

⁶ Dok. ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ Dok. ST 13710/21.

⁸ Dok. ST 14035/21.

III. ARBEITEN IM RAT UND SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

Unter slowenischem Vorsitz war der oben genannte Vorschlag Gegenstand zahlreicher Sitzungen auf Ebene der Gruppe „Luftverkehr“. Bislang wurden sieben Sitzungen der Vorstellung des Vorschlags, der Analyse seiner Folgenabschätzung, der eingehenden Prüfung der einzelnen Artikel sowie der Prüfung von drei Kompromissvorschlägen des Vorsitzes gewidmet.

Darüber hinaus wurde dieser Vorschlag im Rahmen eines weiter gefassten Gedankenaustauschs über die drei verkehrsbezogenen Dossiers des Pakets „Fit für 55“ auf der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 12. November 2021 behandelt.

Der slowenische Vorsitz hat ferner den Bericht ST 13977/21 erstellt, der einen allgemeinen Sachstand und einen Überblick über die Fortschritte nicht nur bei diesem Vorschlag, sondern insgesamt beim Paket „Fit für 55“ geben soll. Im Mittelpunkt des Berichts stehen die horizontalen Aspekte, etwa die Verknüpfungen zwischen den Vorschlägen, und die wichtigsten bisher in den Beratungen angesprochenen Fragen. Dieser Bericht ist als Hintergrunddokument an alle Ratsformationen verteilt worden, die für die verschiedenen Vorschläge des Pakets zuständig sind.

IV. BERATUNGEN IM HINBLICK AUF EINEN KOMPROMISS

Der Vorsitz hat mit den Mitgliedern der Gruppe „Luftverkehr“ drei Kompromisstexte⁹, in denen die meisten Themen des Vorschlags behandelt wurden, ausgearbeitet und erörtert. Jedoch sind weitere Beratungen zu den beiden nachstehend aufgeführten wichtigsten strittigen Fragen erforderlich.

Die Aussprache hat gezeigt, wie wichtig der Vorschlag den Mitgliedstaaten ist. Die Mitgliedstaaten unterstützen zwar seine Ziele, doch viele von ihnen verfolgen unterschiedliche Ansätze, wie diese Ziele erreicht werden sollten. Im Rahmen der Beratungen unter slowenischem Vorsitz wurden die folgende Aspekte präzisiert und verbessert:

- 1) Eine Opt-in-Klausel für kleinere Flughäfen, die die Mitgliedstaaten in den Anwendungsbereich des Vorschlags aufnehmen möchten, wurde eingefügt.
- 2) Der Anwendungsbereich für Luftfahrzeugbetreiber wurde ausgeweitet, sodass jetzt mehr Luftfahrzeugbetreiber in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.
- 3) Die Begriffsbestimmung für „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“ und Artikel 5 wurden präzisiert, um Sicherheitsmaßnahmen in den Bestimmungen gegen „Tankering“ zu gewährleisten.
- 4) Der Nachweis der Einhaltung durch Kraftstoffanbieter wurde präzisiert.
- 5) Die Rolle der zuständigen nationalen Behörde insbesondere gegenüber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit wurde präzisiert.
- 6) Die Terminologie im Zusammenhang mit Bußgeldern wurde verbessert.
- 7) Die Datenerhebungs- und Berichterstattungspflichten wurden untermauert, um sicherzustellen, dass die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Wettbewerbsfähigkeit der Betreiber und Drehkreuze der Union überwacht werden.

⁹ Dok. ST 11686/21 + REV 1-2.

V. FAZIT

Auf der Grundlage der bisherigen Arbeiten zieht der Vorsitz folgendes Fazit:

1. Die Mitgliedstaaten unterstützen weitgehend die Ziele des Verordnungsentwurfs.
2. Allerdings vertreten die Mitgliedstaaten unterschiedliche Standpunkte zu zwei wesentlichen Streitpunkten. Das betrifft
 - den Umfang und die zeitliche Dimension der mit dieser Verordnung eingeführten Vorgaben und
 - die Begriffsbestimmung für nachhaltigen Flugkraftstoff, mit der festgelegt wird, welche Kraftstoffe unter diese Verordnung fallen dürfen.
3. Schließlich müssen noch einige noch offene Punkte genauer ausgeführt werden. Dazu zählen
 - die Bestimmungen gegen „Tankering“ bei Flügen innerhalb der EU;
 - die Dauer und der Geltungsbereich des Übergangszeitraums;
 - die Bestimmung der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 über Durchsetzung eingenommenen Bußgelder;
 - die Straffung der Tabellen in Anhang II.

Der Vorsitz ist der Auffassung, dass er zwar ausführlich an dem Text und den weniger umstrittenen Fragen gearbeitet hat, aber noch weitere Vorbereitungsarbeiten erforderlich sind. In seiner letzten Kompromissfassung hat der Vorsitz auch Vorschläge zu den wichtigsten Streitpunkten vorgelegt, doch sind weitere eingehende Beratungen erforderlich.

Vor diesem Hintergrund werden der Ausschuss der Ständigen Vertreter und der Rat ersucht, den Fortschrittsbericht über die Arbeiten im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den nachhaltigen Luftverkehr zur Kenntnis zu nehmen.

ANLAGE II

Die Mitgliedstaaten werden ersucht, sich zu den folgenden Aspekten des Vorschlags zu äußern:

- *Wie angemessen ist das Niveau der von der Kommission vorgeschlagenen Vorgaben für die Mischung von Flugkraftstoffen im Hinblick auf die Verwirklichung der Klimaziele der EU?*
- *Reicht der Ansatz der Kommission zu der Frage, welche Kraftstoffe als nachhaltige Flugkraftstoffe in Frage kommen sollten, aus, um den ehrgeizigen Zielen für nachhaltige Flugkraftstoffe in der gesamten EU gerecht zu werden und zugleich die Umweltintegrität und die Wettbewerbsfähigkeit der Betreiber in der EU zu gewährleisten?*