



2023/2405

31.10.2023

**VERORDNUNG (EU) 2023/2405 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 18. Oktober 2023**

**zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr  
(Initiative „ReFuelEU Aviation“)**

**(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 Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

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 Luftverkehrsmarkts 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 und zählt zu den wichtigsten Verbindungen zwischen Gebieten in äußerster Randlage und dem Festland. Die Zunahme des Luftverkehrs hat erheblich zur Verbesserung der Verkehrsanbindungen, zur Förderung der Kohäsion und zur Verringerung der regionalen Unterschiede sowohl innerhalb der Union — insbesondere in Bezug auf Randgebiete, Gebiete in äußerster Randlage, dünn besiedelte Gebiete und Inselgebiete — als auch mit Drittländern beigetragen und ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaft der Union.
- (2) Seit 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. Der Flugverkehr dürfte in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und schließlich wieder das Vorkrisenniveau erreichen. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) geht in ihrer Schätzung für die Zeit nach der COVID-19-Pandemie im Rahmen eines Szenarios mit hohem Verkehrsaufkommen von einem jährlichen Wachstum in Europa bis 2050 von bis zu 3,1 % für den Personenverkehr und von bis zu 2,4 % für den Güterverkehr aus. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen aus dem Luftverkehr nach Überwindung der Pandemie wieder fortsetzen. Daher ist es unerlässlich, sich auf die Zukunft vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit der Luftfahrtsektor weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union vollständig leistet und dabei sein hohes Niveau an Konnektivität, Erschwinglichkeit und Sicherheit aufrechterhält. Die Union hat mit der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> den rechtlichen Rahmen geschaffen, um bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken. Um dies zu erreichen, müssen alle Wirtschaftszweige, einschließlich des Verkehrssektors, rasch Schritte zur Dekarbonisierung unternehmen. Für den Luftfahrtsektor erfordert dies einen starken Ausbau der Produktion, der Bereitstellung und des Einsatzes von SAF (sustainable aviation fuels — im Folgenden „SAF“).

<sup>(1)</sup> ABl. C 105 vom 4.3.2022, S. 134.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. September 2023 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 9. Oktober 2023.

<sup>(3)</sup> 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).

- (3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine globale Dimension. Der Luftfahrtmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren im Binnenmarkt. Die externe Luftverkehrspolitik der Union wird durch Vorschriften geregelt, die auf globaler Ebene von der ICAO festgelegt wurden, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern. Daher ist es wichtig, dass die Union die auf internationaler, multilateraler und bilateraler Ebene unternommenen Anstrengungen aufrechterhält, um ein hohes Maß an Ehrgeiz und Konvergenz in Bezug auf den Einsatz von SAF zu fördern und gleichzeitig für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene zu sorgen.
- (4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein weltweit und unionsweit starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, für den gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarkts und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage gleicher Regeln und Chancen agieren können, was zu einem dynamischen Sektor und zu Beschäftigungsmöglichkeiten führt. Flüge innerhalb der EU sind in hohem Maße Teil globale Flugrouten, die in einem globalen Luftverkehrsmarkt stattfinden. Das Gleiche gilt für Flugrouten von Drittländern nach Drittländern über europäische Flughäfen. Bei Marktverzerrungen sind Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen der Gefahr ausgesetzt, gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt zu werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftverkehrsbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert, wodurch Luftverkehrsunternehmen und Arbeitsplätze gefährdet werden, und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen zur Verfügung stehen und ihre Verkehrsträgerwahl eingeschränkt ist.
- (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 von SAF voranzubringen. Schwankungen der Flugkraftstoffpreise können sich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken und den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Höhere Flugkraftstoffpreise, die sich unmittelbar in höheren Preisen für die Endverbraucher niederschlagen, würden die Konnektivität zwischen Regionen, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors sowie die Mobilität verringern. 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 sogenannte „Tankering“ von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering“ durch Luftfahrzeugbetreiber die Umweltschutzbemühungen der Union. Einige Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrzeugbetreibern, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen. Dies kann sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors auswirken und zu Marktverzerrungen führen sowie die Konnektivität beeinträchtigen. 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 der Union wiederherzustellen und zu erhalten.
- (6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union unter Berücksichtigung der sozialen Standards und der Umweltziele sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen, einschließlich Wirtschaftsinstrumenten, zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union abgehen, und die Entwicklung eines Markts für die Produktion und Bereitstellung von SAF. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.
- (7) In der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ wird dargelegt, wie das Verkehrssystem der Union seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors ist ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess, insbesondere auf kurze Sicht. In den letzten Jahrzehnten haben der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme hervorgebrachte technologische Fortschritt und ein klares Bekenntnis der Luftfahrtbranche dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden. Allerdings wurden die Emissionssenkungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Flugverkehrs wieder zunichte gemacht. Während neue Technologien, einschließlich der Entwicklung emissionsfreier Luftfahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb, zwar dazu beitragen dürften, dass sich in den nächsten Jahrzehnten für die Kurzstrecke die Abhängigkeit der Luftfahrt von fossilen Energieträgern verringert, und mittel- und langfristig eine wichtige Rolle in der gewerblichen Luftfahrt spielen könnten, bieten SAF sowohl kurz- als auch mittel- und langfristig eine vielversprechende Lösung für eine erhebliche Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle Reichweiten. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt und muss gestärkt werden.

- (8) Der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ wurde im Luftfahrtsektor umgesetzt. Der Einsatz energieeffizienterer Triebwerke trägt zur Verringerung des Umweltfußabdrucks von Flügen sowie zu einer ressourceneffizienteren Nutzung von SAF bei.
- (9) SAF sind Flugkraftstoffe, die flüssige Drop-in-Kraftstoffe umfassen und die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade von SAF für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. SAF sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. Es wird davon ausgegangen, dass sie mittel- und langfristig einen Großteil des Flugkraftstoffmix ausmachen werden. Darüber hinaus könnten — sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen und die Entwicklung dieser Normen gefördert wird — SAF dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Luftfahrzeugbetreiber eingesetzten Flugkraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern. Andere Flugkraftstoffe, wie Strom oder Wasserstoff, sind vielversprechende Technologien und dürften — zunächst für die Kurzstrecke — schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen. Diese Verordnung hat das Potenzial, die wissenschaftliche Entwicklung und den Einsatz dieser Technologien weiter zu beschleunigen sowie diesbezüglich kommerzielle Innovationen zu fördern, indem es den Wirtschaftsakteuren ermöglicht wird, diese Technologien zu berücksichtigen, sobald sie ausgereift und kommerziell verfügbar sind. Sie wird auch die Marktsicherheit und -vorhersehbarkeit erhöhen und als Anreiz für die notwendigen Investitionen in diese neuen Technologien dienen.
- (10) Die schrittweise Einführung von SAF auf dem Luftverkehrsmarkt der Union wird die Kraftstoffkosten der Fluggesellschaften erhöhen, da die entsprechenden Kraftstofftechnologien in der Produktion derzeit teurer sind als konventionelle Flugkraftstoffe. Dies dürfte die auf dem Luftverkehrsmarkt der Union in Bezug auf Flugkraftstoff bereits bestehenden Wettbewerbsprobleme noch verschärfen und zu weiteren Marktverzerrungen zwischen Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen führen, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung — durch die Union und ihre Mitgliedstaaten — des ICAO-Systems zur Verrechnung und Verringerung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) gemäß dem Beschluss (EU) 2020/954 des Rates <sup>(4)</sup> und des Emissionshandelssystems der EU (EU-EHS), das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> errichtet und durch die Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(6)</sup> geändert wurde. Die Verfügbarkeit von Rohstoffen und die Produktionskapazität für SAF sind begrenzt. Ein verstärkter Wettbewerb um begrenzte Rohstoffe könnte zu Versorgungsengpässen und Marktverzerrungen führen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors insgesamt beeinträchtigen. Mit dieser Verordnung sollen Maßnahmen ergriffen werden, die durch unionsweit harmonisierte Anforderungen verhindern, dass die Einführung von SAF die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors beeinträchtigt.
- (11) Auf globaler Ebene werden SAF von der ICAO geregelt und festgelegt, in deren Rahmen Länder detaillierte Anforderungen an die Nachhaltigkeit, Rückverfolgbarkeit und Bilanzierung zertifizierter Pfade für SAF für Flüge vereinbaren, die unter CORSIA fallen. Zwar werden mit CORSIA Anreize gesetzt und SAF als wichtige Säule zur Umsetzung des für die internationale Luftfahrt langfristig angestrebten globalen Ziels (long term aspirational goal — LTAG) der Erreichung von Netto-Null-CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050, das im Oktober 2022 auf der 41. ICAO-Versammlung angenommen wurde, betrachtet, doch gibt es derzeit kein System, das die Verwendung von SAF bei internationalen Flügen vorschreibt. In der Regel enthalten die umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten Umweltschutzbestimmungen. Derzeit sehen solche Bestimmungen jedoch für die Vertragsparteien keine verbindlichen Anforderungen an die Verwendung von SAF vor.

<sup>(4)</sup> Beschluss (EU) 2020/954 des Rates vom 25. Juni 2020 über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Mitteilung über die freiwillige Teilnahme am System zur Verrechnung und Verringerung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) ab dem 1. Januar 2021 und die für die Berechnung der Kompensationspflichten der Flugzeugbetreiber im Zeitraum 2021-2023 gewählte Option (ABl. L 212 vom 3.7.2020, S. 14).

<sup>(5)</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

<sup>(6)</sup> Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag des Luftverkehrs zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 115).

- (12) Um Wettbewerbsverzerrungen auf dem globalen Luftverkehrsmarkt vorzubeugen, die zum Verlust von Verkehrsströmen, die sonst über Flughäfen der Union abgewickelt werden, und zur Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen führen könnten, und um einen globalen Markt für SAF zu schaffen, sollte die Union bei der Umstellung auf die Verwendung von SAF eine weltweite Führungsrolle übernehmen, internationale Verhandlungen über die Harmonisierung der Definitionen und Normen für SAF aufnehmen und die internationale Konvergenz bei den Vorschriften für die Produktion, den Einsatz und die Vertankung von SAF fördern. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten die Bemühungen im Rahmen der ICAO um einen ehrgeizigen globalen Rahmen für die Produktion und den Einsatz von SAF fortsetzen. Darüber hinaus sollte die Kommission regelmäßig prüfen, ob sich die Bestimmungen dieser Verordnung nachteilig auf das Funktionieren des Luftverkehrsmarkts der Union, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors, international gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen und Flughafendrehkreuze und mögliche Verkehrsverlagerungen, die zu einer Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen (carbon leakage) führen, auswirken, und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen vorschlagen, um diesen negativen Auswirkungen entgegenzuwirken.
- (13) Auf Unionsebene sind in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(7)</sup> 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 SAF im Luftverkehr herbeizuführen. Die Richtlinie (EU) 2018/2001 und ihr Vorläufer enthalten übergeordnete Ziele für alle Verkehrsträger, für die erneuerbare Kraftstoffe bereitstehen sollen. Da der Kraftstoffmarkt für die Luftfahrt relativ klein und die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe für diesen Markt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern teurer ist, und der Luftverkehrsmarkt der Union durch ein hohes Maß an Wettbewerb und Integration geprägt ist, sollten solche Regulierungsrahmen durch luftfahrtspezifische Maßnahmen ergänzt werden, um den Einsatz von SAF 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 der Union kommt, auf dem national sehr unterschiedliche Ziele für SAF vorgegeben würden. Dies dürfte die Frage gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr weiter verschärfen.
- (14) Daher müssen zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 und mit Blick auf deren übergeordnete Ziele einheitliche Vorschriften für den Luftverkehrsmarkt der Union festgelegt werden und dabei den besonderen Bedürfnissen und Anforderungen des Luftverkehrsmarkts der Union Rechnung getragen und SAF gefördert werden. Die vorliegende Verordnung zielt insbesondere darauf ab, eine Fragmentierung des Luftverkehrsmarkts der Union, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Wirtschaftsakteuren oder unlautere Praktiken von Luftfahrzeugbetreibern zur Vermeidung von Betankungskosten zu verhindern und gleichzeitig die Entwicklung von SAF in der Union zu fördern. Eine gezielte Unterstützung und Finanzierung auf Unionsebene und nationaler Ebene sowie öffentliche und private Partnerschaften können diese Verordnung weiter ergänzen, um die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit von SAF zu verbessern und die Bereitstellung und den Einsatz von SAF weiter zu beschleunigen. Darüber hinaus sollte diese Verordnung 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 einschlägigen Kraftstoffen zur Erreichung der in jener Richtlinie festgelegten Ziele und Vorgaben geltend machen.
- (15) Mit dieser Verordnung soll in erster Linie ein Rahmen geschaffen werden, mit dem gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Luftverkehrsmarkt der Union in Bezug auf die Verwendung von Flugkraftstoffen wiederhergestellt und aufrechterhalten werden. Ein solcher Rahmen soll verhindern, dass in der Union unterschiedliche Anforderungen gelten, die Betankungspraktiken noch verschärfen würden, die den Wettbewerb zwischen Luftfahrzeugbetreibern verzerren oder bestimmte Flughäfen der Union im Wettbewerb mit anderen Flughäfen benachteiligen. Zudem zielt diese Verordnung darauf ab, den Luftverkehrsmarkt der Union mit robusten Vorschriften auszustatten, damit an Flughäfen der Union eine schrittweise Anhebung der Anteile von SAF eingeführt werden kann, ohne dass sich dies nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsmarkts der Union auswirkt.
- (16) Es ist unabdingbar, für den gesamten Binnenmarkt harmonisierte Vorschriften festzulegen, die zum einen auf die Akteure des Luftverkehrsmarkts und zum anderen auf die Akteure 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. Dieser Rechtsakt sollte eine schrittweise Anhebung der Mindestanteile für die Versorgung mit SAF enthalten. Diese Mindestanteile sollten mit Sorgfalt und unter Berücksichtigung eines gut funktionierenden Luftverkehrsmarkts der Union, der erforderlichen Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors und des aktuellen Stands der Branche für SAF festgelegt werden.

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

- (17) Die vorliegende Verordnung sollte für Luftfahrzeuge in der zivilen Luftfahrt gelten, die Flüge im gewerblichen Luftverkehr durchführen. Sie sollte nicht für militärische Luftfahrzeuge bzw. für Flüge gelten, die ausschließlich für humanitäre Zwecke, Repatriierung und sowohl freiwillige als auch erzwungene Rückkehr, einschließlich Rückübernahmen, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für medizinische Zwecke sowie für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt bzw. betrieben werden. Flüge, die unter solchen Umständen durchgeführt werden, sind aufgrund ihres Ausnahmeharakters im Vergleich zu gewöhnlichen Flügen im gewerblichen Luftverkehr nicht immer planbar. Aufgrund der Art ihres Flugbetriebs könnten möglicherweise nicht immer die Verpflichtungen aus dieser Verordnung erfüllt werden, da sie einen unnötigen Aufwand darstellen könnten. Um für gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten Luftfahrtmarkt der Union zu sorgen, sollte diese Verordnung einen größtmöglichen Teil des von Flughäfen im Gebiet der Union abgehenden gewerblichen Flugverkehrs abdecken. Dabei sollten dem Luftverkehrsbetrieb an kleinen Flughäfen im Sinne eines den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Regionen der Union zugutekommenden Luftverkehrsnetzes 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 dieser Verordnung mindestens 95 % des gesamten von Flughäfen im Gebiet der Union abgehenden Verkehrs abdecken. Aus denselben Gründen sollte ein Schwellenwert festgelegt werden, um Luftfahrzeugbetreiber, die nur sehr wenige Abflüge von Flughäfen im Gebiet der Union durchführen, vom Anwendungsbereich auszunehmen. Im Hinblick auf die Verwirklichung ehrgeiziger Ziele sollten die Mitgliedstaaten jedoch beschließen können, dass ein Flughafen in ihrem Hoheitsgebiet, der die in dieser Verordnung festgelegten Schwellenwerte nicht erreicht oder der sich in einem Gebiet in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) befindet, unter diese Verordnung fällt. Ein Flughafen im Gebiet der Union, der die in dieser Verordnung festgelegten Schwellenwerte nicht erreicht oder der sich in einem Gebiet in äußerster Randlage befindet, sollte bei den jeweiligen zuständigen Behörden beantragen können, dass er als Flughafen der Union behandelt wird und unter diese Verordnung fällt. Darüber hinaus sollte eine Person, die Flüge im gewerblichen Luftverkehr durchführt und die nicht die in dieser Verordnung festgelegten Schwellenwerte erreicht, oder eine Person, die andere Flüge als Flüge im gewerblichen Luftverkehr unter Verwendung von Flugturbinenkraftstoffen durchführt, beschließen können, dass sie als Luftfahrzeugbetreiber im Sinne dieser Verordnung behandelt wird und deshalb dieser Verordnung unterliegt oder dass ihre Flüge im nichtgewerblichen Luftverkehr unter diese Verordnung fallen.
- (18) In internationalen Normen für Flugkraftstoffe ist festgelegt, welche Arten konventioneller Flugkraftstoffe mit SAF vermischt oder vermengt werden können; dies hat Auswirkungen auf die Anwendbarkeit dieser Verordnung in Bezug auf Flugkraftstoffe. Darüber hinaus ist die Definition von Flugkraftstoffen auf Drop-in-Kraftstoffe beschränkt und umfasst daher weder für den Antrieb von Luftfahrzeugen verwendeten Wasserstoff noch Strom. Daher gelten Verpflichtungen für Flugkraftstoffanbieter, Leitungsorgane von Flughäfen der Union und Luftfahrzeugbetreiber immer dann für Drop-in-Kraftstoffe, wenn auf Flugkraftstoffe Bezug genommen wird, es sei denn, es geht um Wasserstoff oder Strom.
- (19) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass weniger angebundene Gebiete in Europa wie Inselgebiete und Gebiete in äußerster Randlage, die oft auf die Luftfahrt als einziges Verkehrsmittel angewiesen sind, nicht unverhältnismäßig durch die sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen beeinträchtigt werden und dass der Zugang dieser Gebiete zu grundlegenden Gütern und Dienstleistungen sichergestellt ist. Um zur Wahrung der Luftverkehrsanbindung von Gebieten mit weniger alternativen Verkehrsoptionen beizutragen, sollten die möglichen Auswirkungen der Bestimmungen dieser Verordnung auf die Erschwinglichkeit, die Wettbewerbsfähigkeit und mögliche Preiserhöhungen auf Flugstrecken, die abgelegene Regionen und andere Gebiete der Union verbinden, berücksichtigt werden.
- (20) Die Entwicklung und der Einsatz von SAF mit hohem Potenzial in Bezug auf Nachhaltigkeit, kommerzielle Reife, Innovation und Wachstum sollten im Hinblick auf die Deckung des künftigen Bedarfs gefördert werden. Dies dürfte den Aufbau eines innovativen und wettbewerbsfähigen Markts für SAF unterstützen sowie kurz- und langfristig eine ausreichende Versorgung der Luftfahrt mit SAF sicherstellen; gleichzeitig würde die Union in ihren Bemühungen unterstützt, ihre Dekarbonisierungsziele im Verkehrsbereich und ein hohes Umweltschutzniveau zu erreichen. Anreize zur Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Verkehrssektor, die im Rahmen anderer Rechtsvorschriften der Union gewährt wurden, werden positive Auswirkungen auf den Einsatz solcher Kraftstoffe im Luftverkehr haben. Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffindustrie Rechtssicherheit und Kontinuität hinsichtlich der Förderfähigkeit von SAF im Rahmen dieser Verordnung haben, braucht es einen einzigen, klaren und robusten Nachhaltigkeitsrahmen. Zu diesem Zweck sollten alle Biokraftstoffe für die Luftfahrt, die die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Lebenszyklusemissionen erfüllen und gemäß jener Richtlinie zertifiziert sind, mit Ausnahme von aus „Nahrungs- und Futtermittelpflanzen“ und bestimmten, in Artikel 4 Absatz 5 dieser Verordnung aufgeführten Rohstoffen erzeugten Biokraftstoffen, alle synthetischen Flugkraftstoffe und alle wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Flugkraftstoffe, die den in jener Richtlinie genannten Schwellenwert für Einsparungen von Lebenszyklusemissionen einhalten, förderfähig sein. Um die Kohärenz mit anderen damit zusammenhängenden Strategien der Union zu gewährleisten, sollte die Förderfähigkeit von Biokraftstoffen für die Luftfahrt, synthetischen Flugkraftstoffen und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Flugkraftstoffen 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 SAF, 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 von SAF förderfähig sein, sofern der erneuerbare Anteil aus in der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen erzeugt wird, mit Ausnahme von aus „Nahrungs- und Futtermittelpflanzen“ im Sinne der genannten Richtlinie und bestimmten, in Artikel 4 Absatz 5 der vorliegenden Verordnung aufgeführten Rohstoffen erzeugten Biokraftstoffen, und dieser Anteil sollte gemäß der Methode bestimmt werden, die in einer nach der Richtlinie (EU) 2018/2001 erlassenen delegierten Verordnung der Kommission festgelegt ist. Erneuerbarer Wasserstoff für die Luftfahrt und kohlenstoffarme Flugkraftstoffe, die mindestens ebenso hohe Einsparungen von Lebenszyklusemissionen erzielen wie synthetische Flugkraftstoffe, können bei der Ersetzung konventioneller Flugkraftstoffe eine Rolle spielen und die Dekarbonisierung der Luftfahrt unterstützen; deshalb sollten sie auch in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden.

- (21) Angesichts der Verwendung von Rohstoffen für Kosmetika und Futtermittel sollten Biokraftstoffe für die Luftfahrt, die keine fortschrittlichen Biokraftstoffe im Sinne 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 Flugkraftstoffanbieter an den Flughäfen der Union angeboten werden, höchstens 3 % der für die Einhaltung des Mindestanteils an SAF, der gemäß dieser Verordnung an jedem Flughafen der Union bereitgestellt werden muss, bereitgestellten Flugkraftstoffe ausmachen.
- (22) Eine breite Palette förderfähiger Rohstoffe ist von entscheidender Bedeutung, um das Potenzial für die Ausweitung der Produktion von SAF zu erschwinglichen Kosten zu maximieren und gleichzeitig ihre Nachhaltigkeit zu garantieren. Diese Verordnung schließt bestimmte Arten von Rohstoffen aus, es sei denn, diese Rohstoffe sind in Anhang IX der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführt und erfüllen alle geltenden Voraussetzungen, sofern solche Voraussetzungen in diesem Anhang festgelegt sind. Die Liste der nach dieser Verordnung förderfähigen Rohstoffe sollte daher nicht statisch sein, sondern sich mit der Zeit weiterentwickeln, indem neue nachhaltige Rohstoffe im Einklang mit der genannten Richtlinie aufgenommen werden. Änderungen der Liste förderfähiger Rohstoffe in Anhang IX der genannten Richtlinie, die die einschlägigen Voraussetzungen dieses Anhangs erfüllen, sollten sich unmittelbar in der Liste der nach dieser Verordnung förderfähigen Kraftstoffe für die Produktion von SAF niederschlagen.
- (23) Aus Gründen der Nachhaltigkeit sollten Biokraftstoffe für die Luftfahrt auf der Basis von Futter- und Nutzpflanzen, einschließlich Biokraftstoffen, mit denen ein hohes Risiko der indirekten Landnutzungsänderung einhergeht, nicht förderfähig sein. 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 Einsatzstoffen, die durch die Verwendung von Biokraftstoffen ausgelöst wird, und das Ausmaß, in dem Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand weltweit geschützt sind. Das höchste Risiko indirekter Landnutzungsänderungen wurde für Biokraftstoffe ermittelt, die aus Rohstoffen hergestellt werden, bei denen eine wesentliche Ausdehnung der Produktionsflächen auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu beobachten ist. Daher sollten Kraftstoffe auf der Basis von Futter- und Nutzpflanzen 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 Potenzials zur Senkung der Treibhausgasemissionen 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.

Diese Risiken sind 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.

- (24) Genaue und korrekte Informationen über die Merkmale von SAF sind für das ordnungsgemäße Funktionieren dieser Verordnung von großer Bedeutung. Damit das Vertrauen der Verbraucher gestärkt und für Transparenz und Rückverfolgbarkeit gesorgt wird, sollten die Flugkraftstoffanbieter dafür verantwortlich sein, korrekte Informationen über die Eigenschaften der gelieferten SAF, ihre Nachhaltigkeitsmerkmale und den Ursprung der bei der Produktion der SAF verwendeten Rohstoffe bereitzustellen. Diese Informationen sollten in die gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 eingerichtete Datenbank der Union eingegeben werden. Flugkraftstoffanbieter, die nachweislich irreführende oder unrichtige Angaben über die Merkmale oder den Ursprung der von ihnen gelieferten SAF gemacht haben, sollten mit Sanktionen belegt werden. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Flugkraftstoffanbieter zeitnah korrekte Informationen in die Unionsdatenbank eingeben und dass diese Informationen verifiziert und geprüft werden. Um möglichen Betrug — auch im Hinblick auf von außerhalb der Union eingeführte Rohstoffe für die Produktion von SAF — zu vermeiden, müssen die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der Union und im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften der Union die Kontrollmechanismen für Verbringungen, einschließlich Prüfungen vor Ort, stärken. In diesem Zusammenhang sollte die Kommission im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2018/2001 Durchführungsvorschriften über die Zertifizierung der Nachhaltigkeit festlegen, um die Vorschriften über Zuverlässigkeit, Transparenz und unabhängige Prüfung sowie über die Zusammenarbeit der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bei der Prüfungsüberwachung weiter zu harmonisieren und zu stärken.
- (25) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu SAF Chancengleichheit herrscht. Um jegliche Verzerrungen auf dem Luftverkehrsmarkt der Union zu vermeiden, sollten allen Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an SAF bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an SAF bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle Flughäfen der Union identische Vorgaben für die Mindestanteile von SAF gelten. Um für Klarheit und Rechtssicherheit zu sorgen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Flugkraftstofftechnologien mit Wachstumspotenzial im Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile von SAF, einschließlich Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe, festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung von speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Mindestanteilen als Teil der Mindestanteile von SAF ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Flugkraftstoffe 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 von SAF 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 spezielle Mindestanteile für diese Technologie festgelegt werden.
- (26) Im Zuge der Gewährleistung der Verwirklichung dieser unionsweit harmonisierten Anforderungen an die Bereitstellung von SAF könnten die Mitgliedstaaten unterstützende Strategien und Initiativen verfolgen, die darauf abzielen, die Produktion und den Einsatz von SAF, einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, zu steigern. Diese Strategien und Initiativen sollten transparent, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und allgemein gehalten sein und allen Unternehmen offenstehen. Diese Verordnung sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, gezielte Maßnahmen außerhalb ihres Anwendungsbereichs durchzuführen, die auf die Erleichterung der Verwendung von SAF oder die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors abzielen.
- (27) Da es keine gemeinsamen Methoden, Kriterien und Indikatoren gibt, die angemessen zertifiziert sind bzw. gemeldet und überwacht werden, kann die von Luftfahrzeugbetreibern angegebene Emissionsleistung ihrer Flüge nicht untereinander verglichen werden. Fluggäste müssen den Angaben von Luftfahrzeugbetreibern bezüglich der Nachhaltigkeit der von ihnen verwendeten Flugkraftstoffe und der Nachhaltigkeit ihrer Flüge vertrauen können, um eine fundierte Entscheidung zu treffen, wenn sie zwischen verschiedenen von Luftfahrzeugbetreibern angebotenen Flugoptionen — sowohl für Direktflüge als auch für indirekte Flüge — auswählen. Damit die Verbraucher eine fundierte Entscheidung treffen können, bedarf es robusterer, zuverlässigerer, unabhängigerer und stärker harmonisierter Informationen über die Umweltauswirkungen von Flügen. Daher ist es erforderlich, im Rahmen eines freiwilligen gemeinsamen Umweltzeichens (im Folgenden „Umweltzeichen“) die Kriterien und Indikatoren festzulegen, die verwendet werden, um das Niveau der Emissionsleistung der Flüge mitzuteilen. Diese Kriterien und Indikatoren sollten einfach aktualisiert werden können, um sie an technische Änderungen sowie internationale und europäische Normen anzupassen. Da es sich bei einigen Daten, die für die Berechnung des Niveaus und der Qualität der verwendeten SAF und anderer Kriterien zur Messung der Nachhaltigkeitsleistung von Flügen erforderlich sind, möglicherweise um sensible Geschäftsinformationen handelt, ist es gleichermaßen erforderlich, dass die Meldungen der Luftfahrzeugbetreiber zentral an eine unabhängige Stelle erfolgen, die die Daten überprüft, ihre Korrektheit zertifiziert und ein Umweltzeichen auf geeigneter Ebene ausstellt. Da es sich bei den von den Luftfahrzeugbetreibern übermittelten Angaben um dynamische Daten handelt, sollte das Umweltzeichen regelmäßig — etwa zum Ende jeder IATA-Flugperiode — kontrolliert und validiert werden. Erforderlichenfalls würden diese Daten auf

Schätzungen von Faktoren wie der durchschnittlichen Auslastung für einzelne Flüge, Strecken und Flugperioden beruhen. Da der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) mit dieser Verordnung Überwachungs- und Meldepflichten übertragen werden, ist es angebracht, dass die Agentur die für die Umsetzung des Umweltzeichens zuständige Stelle der Union ist. Es ist daher angezeigt, die Bedingungen für die Ausstellung des Umweltzeichens zur Messung der Umweltleistung des Luftverkehrs festzulegen und — um die Einhaltung dieser Bedingungen sicherzustellen — die Agentur zu verpflichten, sie regelmäßig zu überprüfen.

- (28) Die Einführung und der zunehmende Einsatz von SAF sowie die damit steigenden Flugkraftstoffkosten auf Flughäfen der Union könnten 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. Diese Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für die Luftfahrt, da — bezogen auf einen bestimmten Flug — ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen erhöhen würde. Sie würden auch gleiche Wettbewerbsbedingungen in der EU zwischen Luftfahrzeugbetreibern und zwischen Flughäfen gefährden. 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. Mit dieser Anforderung wird sichergestellt, dass Luftfahrzeugbetreiber aus der Union und Drittlandbetreiber in der gesamten Union gleichen Bedingungen unterliegen und gleichzeitig ein hohes Umweltniveau gewährleistet wird. Da in der Verordnung keine Höchstanteile von SAF an allen Flugkraftstoffen festgelegt werden, können Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz eine größere Menge von SAF einsetzen bzw. anbieten und gleichzeitig „Tankering“-Praktiken vermeiden. Mit dieser Verordnung sollte dennoch auch die Tatsache berücksichtigt werden, dass „Tankering“ zuweilen erfolgt, um den Sicherheitsvorschriften für die Kraftstoffplanung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission<sup>(\*)</sup> zu entsprechen, und in solchen Fällen aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Dazu können beispielsweise Fälle von Kraftstoffmangel oder Kraftstoffverunreinigung am Zielflughafen gehören, die durch eine Nachricht für Luftfahrer (NOTAM) bestätigt wurden. Darüber hinaus kann „Tankering“ auf einigen Flughäfen die Folge besonderer betrieblicher Schwierigkeiten für einige Luftfahrzeugbetreiber sein, unter anderem in Form unverhältnismäßig langer Abfertigungszeiten für Flugzeuge oder geringerer Flughafenkapazität zu Spitzenzeiten. Die Kommission sollte daher zusammen mit der Agentur gemeldete Fälle von „Tankering“ und die eigentlichen Ursachen hierfür genau beobachten, bewerten und untersuchen und gegebenenfalls Legislativvorschläge zur Änderung dieser Verordnung vorlegen. Dies lässt die Befugnis der Wettbewerbsbehörden der Kommission und der Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 101 und 102 AEUV unberührt, wettbewerbswidriges Verhalten von Marktakteuren zu untersuchen und zu ahnden, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Marktes für SAF zu schützen, insbesondere wenn in der Unionsdatenbank enthaltene Informationen und andere den zuständigen Behörden gemeldete Daten wettbewerbswidrige Praktiken erkennen lassen.
- (29) Diese Verordnung sollte jedoch die Möglichkeit vorsehen, Luftfahrzeugbetreiber während eines begrenzten Zeitraums von der Pflicht des Betankens vor dem Abflug auf bestimmten Strecken, die von Flughäfen der Union abgehen, zu befreien, wenn diese Luftfahrzeugbetreiber 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 Randgebiete 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 der Union sollten nicht in erster Linie auf die stärkere Nutzung von SAF an diesem Flughafen der Union zurückzuführen sein.
- (30) Der weitere Markthochlauf von SAF, die in der Regel einen geringeren Gehalt an Aromaten und Schwefel aufweisen, wird dazu beitragen, die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte auf das Klima zu verringern. Eine weitere Senkung des Gehalts an Aromaten und Schwefel in Flugkraftstoffen würde die Bildung von Kondensstreifen verringern, die Luftqualität an und in der Umgebung von Flughäfen verbessern und die Qualität des Kraftstoffs zum Nutzen der Fluggesellschaften erhöhen, sowohl durch die hohe Energiedichte als auch durch die geringeren Wartungskosten aufgrund des niedrigeren Rußgehalts. Darüber hinaus sollten die Wechselwirkungen zwischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt werden. Die Verringerung des Gehalts an Aromaten in Flugkraftstoffen muss jedoch unter Einhaltung der internationalen Kraftstoffsicherheitsvorschriften und unter Wahrung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen erfolgen. Daher sollten die Flugkraftstoffanbieter der Agentur und den jeweils zuständigen Behörden den Gehalt an Aromaten, Naphthalinen und Schwefel in den bereitgestellten Flugkraftstoffen melden. Bei der Meldung dieser Informationen könnten sich die Flugkraftstoffanbieter auf die von Kraftstoffherstellern und Kraftstoffmischern ausgestellten einschlägigen Zertifikate über die Qualität der unter Einhaltung der internationalen Kraftstoffqualitätsnormen hergestellten Kraftstoffe stützen.

(\*) 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).

- (31) Neben ihrem Beitrag zur Klimaänderung wirken sich die konventionellen Flugkraftstoffe auch negativ auf die Luftqualität aus. Der verstärkte Markthochlauf von SAF kann zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.
- (32) Es muss sichergestellt werden, dass die unter diese Verordnung fallenden Leitungsorgane der Flughäfen der Union die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um Luftfahrzeugbetreibern den Zugang zu Flugkraftstoffen, die SAF beinhalten, zu erleichtern, damit der Markthochlauf von SAF nicht behindert wird. Erforderlichenfalls sollten die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Flughafen der Union gelegen ist, von dem Leitungsorgan eines Flughafens der Union verlangen können, die erforderlichen Informationen über die Einhaltung dieser Verordnung vorzulegen, damit Vertrieb und Vertankung von SAF für Luftfahrzeugbetreiber nahtlos gewährleistet sind. Die zuständigen Behörden sollten den Leitungsorganen der Flughäfen der Union und den Luftfahrzeugbetreibern als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Flugkraftstoffinfrastruktur erforderlich sind. Sobald Luftfahrzeuge mit Strom- oder Wasserstoffantrieb technisch ausgereift und auf dem Markt verfügbar sein werden, wird es gegebenenfalls erforderlich sein, dass die unter diese Verordnung fallenden Leitungsorgane der Flughäfen der Union, Flugkraftstoffanbieter und Betankungsdienstleister alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um im Einklang mit dem jeweiligen nationalen Strategierahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zusammenzuarbeiten und den Zugang zu der geeigneten Infrastruktur für die Betankung bzw. das Laden von Luftfahrzeugen mit Wasserstoff bzw. Strom zu erleichtern.
- (33) Die Versorgung vieler Flughäfen der Union mit Flugkraftstoff erfolgt hauptsächlich über Fernleitungen von Raffinerien oder Mischanlagen für SAF. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die für solche Fernleitungen zuständigen Parteien zusammenarbeiten und alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um Flugkraftstoffanbietern den ständigen und ununterbrochenen Zugang zur zivilen Infrastruktur für den Transport von Flugkraftstoffen zu ermöglichen, damit diese sowohl konventionelle Flugkraftstoffe als auch Flugkraftstoffe mit Anteilen von SAF bereitstellen können.
- (34) Die Luftfahrzeugbetreiber sollten verpflichtet werden, ihrer/ihren jeweiligen zuständigen Behörde(n) und der Agentur jährlich über die von ihnen bezogenen SAF sowie über deren Merkmale Bericht zu erstatten. Dabei sollten für jeden Kauf und jede Art von SAF Angaben zu den Merkmalen und der Herkunft der Rohstoffe, zum Umwandlungsprozess und zu den Lebenszyklusemissionen gemacht werden.
- (35) Die Luftfahrzeugbetreiber sollten ferner als Nachweis dafür, dass kein ungerechtfertigtes „Tankering“ durchgeführt wurde, verpflichtet werden, jährlich über die tatsächlich an den einzelnen Flughäfen der Union vertankten Mengen Flugkraftstoff und auch ihre Einhaltung der geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften Bericht zu erstatten. Die Berichte sollten von unabhängigen Prüfstellen überprüft und der/den zuständigen Behörde(n) und der Agentur zur Überwachung und Bewertung der Einhaltung übermittelt werden. Unabhängigen Prüfstellen sollten zur Feststellung der Richtigkeit des von den Luftfahrzeugbetreibern gemeldeten Jahresbedarfs an Flugkraftstoff ein von der Kommission genehmigtes Instrument zur Verfügung stehen.
- (36) Unbeschadet der von den Flugkraftstoffanbietern gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 der Kommission<sup>(9)</sup> erfassten Daten sollten die Flugkraftstoffanbieter verpflichtet werden, jährlich in die in jener Richtlinie genannte Datenbank der Union Daten zu dem von ihnen bereitgestellten Flugkraftstoff, einschließlich von SAF und ihrer Merkmale, einzugeben. Dabei sollten Angaben zu den Merkmalen und der Herkunft der Rohstoffe, zum Umwandlungsprozess und zu den Lebenszyklusemissionen bereitgestellter SAF gemacht werden. Die Angaben zu den Merkmalen von SAF umfassen die Art des verwendeten Produkts und der verwendeten Rohstoffe sowie andere Nachhaltigkeitsmerkmale, die für den Nachweis der Übereinstimmung von SAF mit den Nachhaltigkeitskriterien gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 erforderlich sind.
- (37) Die Mitgliedstaaten sollten die zuständige(n) Behörde(n) benennen, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung gegenüber Luftfahrzeugbetreibern, Leitungsorganen der Flughäfen der Union und Flugkraftstoffanbietern zuständig sind. Diese Verordnung sollte die Vorschriften darüber festlegen, welche zuständigen Behörden für welche Luftfahrzeugbetreiber, Leitungsorgane der Flughäfen der Union und Flugkraftstoffanbieter zuständig sind. Die Agentur sollte den zuständigen Behörden aggregierte Daten über die Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter übermitteln, für die diese Behörden zuständig sind. Soweit möglich sollten die zuständigen Behörden anhand der Aggregationsebene diese aggregierten Daten mit anderen Datenquellen vergleichen können.

<sup>(9)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 der Kommission vom 14. Juni 2022 mit Vorschriften zur Überprüfung der Nachhaltigkeitskriterien und der Kriterien für die Einsparung von Treibhausgasemissionen sowie der Kriterien für ein geringes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen (ABl. L 168 vom 27.6.2022, S. 1).

- (38) Die Agentur sollte jährlich einen technischen Bericht veröffentlichen und ihn dem Europäischen Parlament und dem Rat übermitteln. Dies ist notwendig, um sich ein klares Bild darüber zu verschaffen, wie diese Verordnung durchgeführt wird, wie SAF in der Union und in einschlägigen Drittländern gekauft und bereitgestellt werden, wie die Marktlage ist, einschließlich Informationen über die Entwicklung der Preisunterschiede zwischen SAF und fossilen Kraftstoffen, und wie Flugkraftstoffe zusammengesetzt sind.
- (39) Ohne zusätzliche Verfahren lässt sich nicht genau feststellen, ob Luftfahrzeugbetreiber an einem bestimmten Flughafen der Union Anteile von SAF physisch vertankt haben. Daher sollten Luftfahrzeugbetreiber den von ihnen eingesetzten SAF 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 SAF benötigen. Zweck der Verwendung des Massenbilanzsystems gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 ist es, die Rückverfolgbarkeit von Flugkraftstoffen zu gewährleisten, und Flugkraftstoffanbieter können die Einhaltung dieser Verordnung anhand eines solchen Massenbilanzsystems nachweisen, auch wenn ein solches System von zwei oder mehr Mitgliedstaaten gemeinsam genutzt wird.
- (40) Die Einführung eines Mandats zum Einsatz von SAF in der Union könnte zu einem ungerechtfertigten Wettbewerbsnachteil für Fluggesellschaften der Union führen, die direkte Langstreckenflüge von einem Flughafen in der Union aus durchführen, im Vergleich zu ihren Wettbewerbern, die für ihre Verbindungen ein Flughafendrehkreuz nutzen, das nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt und an dem es keine entsprechenden Strategien im Bereich von SAF gibt. Um den Markthochlauf von SAF, bei denen in absehbarer Zukunft voraussichtlich ein erheblicher Preisunterschied gegenüber konventionellen Flugkraftstoffen bestehen wird, in der Union weiter zu fördern, sollten Luftfahrzeugbetreiber die Möglichkeit haben, Zertifikate für die Vertankung von SAF gemäß dem EU-EHS zu beanspruchen.
- (41) Um den Markthochlauf von SAF, bei denen in absehbarer Zukunft voraussichtlich ein erheblicher Preisunterschied gegenüber konventionellen Flugkraftstoffen bestehen wird, zu fördern, ist es von entscheidender Bedeutung, dass Luftfahrzeugbetreiber nach eigenem Ermessen die Verwendung von SAF im Rahmen von Treibhausgasminderungssystemen wie dem EU-EHS oder CORSIA geltend machen können, ohne die Senkung von Emissionen doppelt geltend zu machen. Luftfahrzeugbetreiber sollten die Verwendung von SAF einer Charge nicht im Rahmen mehrerer Treibhausgasminderungssysteme geltend machen dürfen. Flugkraftstoffanbieter sollten verpflichtet werden, Luftfahrzeugbetreibern kostenlos alle Daten über die Eigenschaften der an diese verkauften SAF zur Verfügung zu stellen, die diese benötigen, um ihren Berichtspflichten im Rahmen dieser Verordnung oder von Treibhausgasminderungssystemen nachzukommen.
- (42) Zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftfahrtbinnenmarkt und mit Blick auf die Einhaltung der Klimaschutzziele der Union sollten mit dieser Verordnung für die Nichteinhaltung der Bestimmungen durch Flugkraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen eingeführt werden. Die Höhe der Sanktionen muss in einem angemessenen Verhältnis zum Umweltschaden und zur Beeinträchtigung der gleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Binnenmarkt stehen, die durch die Nichteinhaltung verursacht wurden. Bei der Verhängung von Bußgeldern und anderen Sanktionen sollten die Behörden die Entwicklung der Preise für Flugkraftstoff und SAF im Berichtsjahr berücksichtigen und können auch den Grad der Nichteinhaltung berücksichtigen, etwa im Fall wiederholter Verstöße.
- (43) Der Übergang von fossilen Kraftstoffen zu SAF wird eine wichtige Rolle bei der Förderung der Dekarbonisierung spielen. Da derzeit der Unionsmarkt für SAF unterentwickelt ist, ein starker Wettbewerb zwischen Luftfahrzeugbetreibern herrscht und es große Preisunterschiede zwischen konventionellen Flugkraftstoffen und SAF gibt, sollte dieser Übergang jedoch durch Anreize unterstützt werden, die den ökologischen Nutzen von SAF 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 SAF, der Erzeugung von SAF oder von Mechanismen, die eine Überbrückung der Preisunterschiede zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen ermöglichen, würde zum Erreichen dieses Ziels beitragen.
- (44) Die von Flugkraftstoffanbietern, die die in dieser Verordnung festgelegten Ziele nicht erreichen, zu zahlenden Bußgelder sollten durch die Auflage ergänzt werden, den Markt mit den Mengen von SAF, einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, zu beliefern, die den zur Einhaltung der in Artikel 4 und Anhang I festgelegten Mindestanteile fehlenden Mengen im darauffolgenden Berichtszeitraum entsprechen. Dennoch sollten die Flugkraftstoffanbieter die Verpflichtungen in Bezug auf die Lieferung synthetischer Flugkraftstoffe und die damit verbundenen Verpflichtung in Bezug auf die fehlenden Mengen in einem Übergangszeitraum zwischen 2030 und 2034, wenn diese Verpflichtung erstmals in Kraft tritt, flexibel erfüllen können, um den Übergang und die Erreichung der Ziele zu ermöglichen.

- (45) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass der Luftfahrtmarkt erfolgreich ohne Versorgungsengpässe mit dem Mindestanteil von SAF beliefert werden kann. Zu diesem Zweck sollte ein Flexibilitätsmechanismus konzipiert und angewandt werden, um der Branche für SAF eine Vorlaufzeit von zehn Jahren für den entsprechenden Ausbau der Produktions- und Lieferkapazitäten zu ermöglichen, und um es Flugkraftstoffanbietern zu ermöglichen, ihre Verpflichtungen auf möglichst kosteneffiziente Weise ohne Abstriche bei den allgemeinen Umweltzielen dieser Verordnung zu erfüllen, sowie um es den Leitungsorganen der Flughäfen der Union, den Flugkraftstoffanbietern und den Luftfahrzeugbetreibern zu ermöglichen, die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen. Die Bereitstellung von SAF sollte 2025 beginnen, was auch für die im Flexibilitätsmechanismus für SAF vorgesehene Flexibilität gilt. Während der Anwendung des Flexibilitätsmechanismus können Flugkraftstoffanbieter an bestimmten Flughäfen Flugkraftstoffe mit einem höheren Anteil von SAF bereitstellen, um Flugkraftstoffe mit einem geringeren Anteil von SAF an anderen Flughäfen oder die geringere Verfügbarkeit von konventionellem Flugkraftstoff an anderen Flughäfen auszugleichen. Ebenso sollte diese Verordnung anhaltenden Bestand haben, damit auf dem Markt Rechtssicherheit und Berechenbarkeit herrschen und Investitionen dauerhaft in die Produktionskapazität für SAF gelenkt werden.
- (46) Der erfolgreiche Übergang zu SAF erfordert ein umfassendes Konzept und ein geeignetes Umfeld zur Förderung von Innovationen, das sowohl öffentliche als auch private Investitionen in Forschung und Entwicklung, Unterstützung für die Versetzung, Umschulung und Weiterbildung von Arbeitnehmern sowie technologische und betriebliche Maßnahmen und den Einsatz von SAF und emissionsfreier Technologien, einschließlich der erforderlichen Betankungs- und Ladeinfrastruktur an Flughäfen der Union, umfasst, wobei der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ zu berücksichtigen ist. Zu diesem Zweck sollten die Einnahmen aus den Bußgeldern gemäß dieser Verordnung Projekten im Bereich von SAF zugewiesen werden. Zudem soll mit der Einrichtung einer Europäischen Industriallianz durch freiwillige Zusammenarbeit der Interessenträger in der Wertschöpfungskette das Angebot und der Markthochlauf von SAF in Europa weiter unterstützt werden.
- (47) Forschung und Innovation haben bei der Entwicklung von SAF und synthetischen Flugkraftstoffen sowie beim Aufbau von Produktionskapazitäten eine wesentliche Rolle gespielt. Die Entwicklung und Erzeugung von SAF sollte in den kommenden Jahren exponentiell zunehmen. Daher ist es wichtig, die entsprechenden Anstrengungen fortzusetzen und Investitionen in SAF zu erleichtern. Investitionen in Kapazitätsprojekte für SAF bieten eine Chance sowohl für die Umwelt als auch für Industrie und haben Ausstrahlungseffekte in Bezug auf die Schaffung von Arbeitsplätzen und Innovation.
- (48) Um die Umweltwirksamkeit der Maßnahmen der Union zu erhöhen sowie um den Flugkraftstoffanbietern die Einhaltung ihrer Lieferverpflichtungen für SAF und Luftfahrzeugbetreibern die kosteneffiziente Vertankung von SAF zu ermöglichen und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der Union zu stärken, sollte die Kommission nach Konsultation aller einschlägigen Interessenträger prüfen, ob weitere Maßnahmen ergriffen werden sollten, um den kosteneffizienten Vertrieb und die kosteneffiziente Verwendung von SAF auf dem Luftverkehrsmarkt der Union zu erleichtern, indem der Kauf von SAF von seiner physischen Lieferung und Nutzung getrennt wird. Dies könnte unter anderem dadurch geschehen, dass geprüft wird, ob es möglich ist, ein System handelbarer Liefer- und Kaufzertifikate für SAF mit Elementen eines „Book-and-Claim“-Systems einzurichten und dabei gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein hohes Maß an Umweltintegrität zu gewährleisten, die Kohärenz mit anderen Rechtsvorschriften der Union, einschließlich der Richtlinien 2003/87/EG und 2009/28/EG, sicherzustellen und das Risiko von Betrug, Unregelmäßigkeiten oder doppelter Inanspruchnahme zu minimieren. Bei ihrer Analyse sollte die Kommission alle relevanten globalen Trends und Initiativen sowie die potenziellen Auswirkungen eines solchen Systems auf das Funktionieren des Marktes berücksichtigen, auch im Hinblick auf Marktvolatilität, Preisentwicklung oder Handelsverhalten der Marktteilnehmer.
- (49) Diese Verordnung sollte Bestimmungen für die regelmäßige Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über die Entwicklung des Luftfahrt- und des Kraftstoffmarktes, über die Durchführung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf den Luftverkehrsmarkt 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 dieser Verordnung, wie die Mindestanteile von SAF, über die Höhe der Bußgelder oder über politische Entwicklungen beim Markthochlauf von SAF auf internationaler Ebene enthalten. Solche Elemente sind für einen genauen Überblick über den Markt für SAF unerlässlich und sollten im Hinblick auf eine Überarbeitung dieser Verordnung berücksichtigt werden. In den Berichten der Kommission sollte auch auf die Wechselwirkung zwischen dieser Verordnung und anderen einschlägigen Rechtsakten eingegangen werden, wobei Bestimmungen, die aktualisiert und vereinfacht werden können, sowie Aktionen und Maßnahmen, die zur Verringerung des Gesamtkostendrucks auf den Luftfahrtsektor

ergriffen wurden oder ergriffen werden könnten, zu ermitteln sind. In diesen Berichten sollte die Kommission gegebenenfalls Optionen für Änderungen prüfen, einschließlich Mechanismen zur Unterstützung der Erzeugung und des Vertankens von SAF sowie Mechanismen zur Überbrückung der Preisunterschiede zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen, um die negativen Auswirkungen dieser Verordnung auf die Konnektivität im Luftverkehr und den Wettbewerb zu begrenzen und die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen einzudämmen.

- (50) Die in dieser Verordnung festgelegte Verpflichtung, zu gewährleisten, dass an jedem Flughafen der Union Mindestanteile von SAF bereitgestellt werden, 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-Flughafendrehkreuze 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. In Ermangelung verbindlicher Regelungen für die Nutzung von SAF für internationale Flüge auf Ebene der ICAO oder in umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Union und/oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern, die mit den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen und den Zielen des Übereinkommens von Paris <sup>(10)</sup>, das im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen angenommen wurde, vergleichbar sind, oder auf internationaler Ebene entwickelter Mechanismen zur Vermeidung der Gefahr der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und von Wettbewerbsverzerrungen sollte die Kommission insbesondere die Entwicklung gezielter Mechanismen zur Vermeidung dieser Auswirkungen in Erwägung ziehen.
- (51) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf die Ausnahmen von der Verpflichtung zum Betanken vor dem Abflug, die Luftfahrzeugbetreibern gewährt werden können, sowie zur Festlegung detaillierter Bestimmungen und technischer Standards für das Funktionieren des Kennzeichnungssystems übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(11)</sup> ausgeübt werden.
- (52) Zudem wird der Übergang zu SAF als sekundären Effekt die Abhängigkeit von der Einfuhr fossiler Kraftstoffe aus Drittländern verringern und damit die Energieversorgungssicherheit der Union erhöhen. Die Notwendigkeit dieses Wandels wird in Anbetracht der derzeitigen internationalen politischen Lage umso deutlicher.
- (53) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Aufrechterhaltung gleicher Wettbewerbsbedingungen auf dem Luftverkehrsmarkt der Union bei gleichzeitiger Steigerung der Verwendung von SAF, von den Mitgliedstaaten aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters der Luftfahrt nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr 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 (sustainable aviation fuels — SAF) festgelegt.

#### Artikel 2

#### Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union und die jeweiligen Leitungsorgane der Flughäfen der Union sowie für Flugkraftstoffanbieter.

<sup>(10)</sup> ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

<sup>(11)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Unbeschadet des Absatzes 3 gilt diese Verordnung nur für Flüge im gewerblichen Luftverkehr.

(2) Ein Mitgliedstaat kann nach Anhörung des Flughafenleitungsorgans beschließen, dass ein nicht unter Artikel 3 Nummer 1 fallender Flughafen in seinem Hoheitsgebiet für die Zwecke dieser Verordnung als Flughafen der Union zu behandeln ist, sofern die Anforderungen des Artikels 6 Absatz 1 zum Zeitpunkt des Beschlusses des Mitgliedstaats erfüllt sind.

Ein Flughafenleitungsorgan eines nicht unter Artikel 3 Nummer 1 fallenden Flughafens, der sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats befindet, kann beantragen, dass dieser Flughafen für die Zwecke dieser Verordnung als Flughafen der Union behandelt wird, sofern er zum Zeitpunkt der Antragstellung die Anforderungen des Artikels 6 Absatz 1 erfüllt. Das Flughafenleitungsorgan unterrichtet den Mitgliedstaat, dessen Behörde(n) gemäß Artikel 11 Absatz 6 für den Flughafen zuständig ist/sind, über diesen Antrag. Dieser Mitteilung ist eine Bestätigung beizufügen, dass der Flughafen die Anforderungen des Artikels 6 Absatz 1 erfüllt.

Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) den in Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes genannten Beschluss mindestens sechs Monate vor Beginn des Berichtszeitraums, ab dem dieser Beschluss gilt, mit. Dem Beschluss des Mitgliedstaats ist eine mit Gründen versehene Stellungnahme beizufügen, aus der hervorgeht, dass der Beschluss auf verhältnismäßigen und nichtdiskriminierenden Kriterien in Bezug auf Flughäfen mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen beruht.

(3) Eine Person, die Flüge im gewerblichen Luftverkehr durchführt und nicht unter Artikel 3 Nummer 3 fällt, kann beschließen, für die Zwecke dieser Verordnung als Luftfahrzeugbetreiber behandelt zu werden. Eine Person, die andere Flüge als Flüge im gewerblichen Luftverkehr im Sinne von Artikel 3 Nummer 4 durchführt, kann beschließen, für die Zwecke dieser Verordnung als Luftfahrzeugbetreiber behandelt zu werden. Eine unter Artikel 3 Nummer 3 fallende Person kann beschließen, dass ihre Flüge im nichtgewerblichen Luftverkehr ebenfalls unter diese Verordnung fallen. All diese Personen teilen ihren Beschluss dem Mitgliedstaat mit, dessen zuständige Behörde(n) gemäß Artikel 11 Absatz 5 für diesen Luftfahrzeugbetreiber verantwortlich ist/sind. Der Mitgliedstaat teilt diesen Beschluss der Kommission und der Agentur mindestens sechs Monate vor Beginn des Berichtszeitraums, ab dem dieser Beschluss gilt, mit.

(4) Auf der Grundlage der gemäß den Absätzen 2 und 3 erhaltenen Informationen stellt die Kommission eine aktualisierte und konsolidierte Liste der betreffenden Flughäfen der Union und Luftfahrzeugbetreiber bereit. Diese Liste muss leicht zugänglich sein.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Flughafen der Union“ einen Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(12)</sup>, auf dem im vorherigen Berichtszeitraum mehr als 800 000 Fluggäste oder über 100 000 Tonnen Fracht befördert wurden und der sich nicht in einem in Artikel 349 AEUV aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage befindet;
2. „Leitungsorgan eines Flughafens der Union“ in Bezug auf einen Flughafen der Union ein Flughafenleitungsorgan im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie 2009/12/EG oder, wenn der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 96/67/EG des Rates <sup>(13)</sup> die Verwaltung und den Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen für Kraftstoffverteilungsanlagen einer anderen Stelle vorbehalten hat, diese andere Stelle;
3. „Luftfahrzeugbetreiber“ eine Person, die im vorherigen Berichtszeitraum mindestens 500 Flüge im gewerblichen Personenluftverkehr oder 52 Nurfracht-Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person nicht ermittelt werden kann, den Eigentümer des Luftfahrzeugs;

<sup>(12)</sup> Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11).

<sup>(13)</sup> 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).

4. „Flug im gewerblichen Luftverkehr“ einen Flug, der zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post durchgeführt wird, einschließlich eines Geschäftsfluges, der zu gewerblichen Zwecken durchgeführt wird;
5. „Strecke“ eine mittels eines Fluges zurückgelegte Strecke unter Berücksichtigung des Abflug- und des Zielortes dieses Fluges;
6. „Flugkraftstoff“ einen sogenannten Drop-in-Kraftstoff, der zur unmittelbaren Verwendung für Luftfahrzeuge produziert wird;
7. „nachhaltige Flugkraftstoffe“ („SAF“) Flugkraftstoffe, bei denen es sich entweder um
  - a) synthetische Flugkraftstoffe,
  - b) Biokraftstoffe für die Luftfahrt oder um
  - c) wiederverwertete kohlenstoffhaltige Flugkraftstoffe handelt;
8. „Biokraftstoffe für die Luftfahrt“ Flugkraftstoffe, bei denen es sich entweder um
  - a) „fortschrittliche Biokraftstoffe“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001,
  - b) „Biokraftstoffe“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 33 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die aus in Anhang IX Teil B der genannten Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, oder um
  - c) „Biokraftstoffe“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 33 der Richtlinie (EU) 2018/2001 — mit Ausnahme von Biokraftstoffen, die aus Nahrungsmittel- und Futtermittelpflanzen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 40 jener Richtlinie hergestellt werden —, die die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für die Einsparung von Lebenszyklusemissionen gemäß Artikel 29 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind, handelt;
9. „wiederverwertete kohlenstoffhaltige Flugkraftstoffe“ Flugkraftstoffe, bei denen es sich um wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2018/2001 handelt, die den in Artikel 29a Absatz 2 jener Richtlinie genannten Schwellenwert für die Einsparung von Lebenszyklusemissionen einhalten und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind;
10. „Charge“ eine Menge von SAF, die anhand einer Ziffer identifiziert und nachverfolgt werden kann;
11. „Lebenszyklusemissionen“ Treibhausgasemissionen von SAF (angegeben in Kohlenstoffdioxidäquivalent), bei denen die nach den Methoden gemäß Artikel 28 Absatz 5 bzw. Artikel 31 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder gemäß einschlägigen Rechtsvorschriften der Union berechneten Emissionen (angegeben in Kohlenstoffdioxidäquivalent) bei Energieerzeugung, -transport, -verteilung und -nutzung an Bord, auch während der Verbrennung, berücksichtigt werden;
12. „synthetische Flugkraftstoffe“ 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 handelt, die den in Artikel 29a Absatz 1 jener Richtlinie genannten Schwellenwert für die Einsparung von Lebenszyklusemissionen einhalten und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind;
13. „synthetische kohlenstoffarme Flugkraftstoffe“ Flugkraftstoffe nicht biogenen Ursprungs mit einem aus nichtfossilem kohlenstoffarmem Wasserstoff gewonnenen Energiegehalt, die in Bezug auf die Einsparungen von Lebenszyklusemissionen den Schwellenwert von 70 % erreichen und bei denen die Methoden zur Bewertung solcher Einsparungen von Lebenszyklusemissionen gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union eingehalten werden;
14. „konventionelle Flugkraftstoffe“ Flugkraftstoffe, die aus fossilen, nicht erneuerbaren Quellen von Kohlenwasserstoff-Kraftstoffen produziert werden;
15. „kohlenstoffarmer Wasserstoff für die Luftfahrt“ Wasserstoff zur Verwendung in Luftfahrzeugen mit einem aus nichtfossilen, nicht erneuerbaren Quellen gewonnenen Energiegehalt, der in Bezug auf die Einsparungen von Lebenszyklusemissionen den Schwellenwert von 70 % erreicht und bei dem die Methoden zur Bewertung solcher Einsparungen von Lebenszyklusemissionen gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union eingehalten werden;
16. „erneuerbarer Wasserstoff für die Luftfahrt“ Wasserstoff zur Verwendung in Luftfahrzeugen, der als ein erneuerbarer Kraftstoff nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 einzustufen ist und der den in Artikel 29a Absatz 1 jener Richtlinie genannten Schwellenwert für die Einsparung von Lebenszyklusemissionen einhält und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert ist;
17. „Wasserstoff für die Luftfahrt“ erneuerbaren Wasserstoff für die Luftfahrt oder kohlenstoffarmen Wasserstoff für die Luftfahrt;
18. „kohlenstoffarme Flugkraftstoffe“ synthetische kohlenstoffarme Flugkraftstoffe oder kohlenstoffarmen Wasserstoff für die Luftfahrt;

19. „Flugkraftstoffanbieter“ einen Kraftstoffanbieter im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 38 der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Flugkraftstoff oder Wasserstoff für die Luftfahrt an einem Flughafen der Union bereitstellt;
20. „Betankungsdienstleister“ einen Bodenabfertigungsdienstleister, der die Be- und Enttankung, einschließlich der Lagerung von Kraftstoff und der Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Kraftstofflieferungen, für Luftfahrzeugbetreiber auf Flughäfen der Union gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG organisiert und durchführt;
21. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder den eingetragenen Sitz eines Flugkraftstoffanbieters in dem Mitgliedstaat, in dem die wichtigste finanzielle und betriebliche Kontrolle über den Flugkraftstoffanbieter erfolgt;
22. „Berichtsjahr“ den Zeitraum von einem Jahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember, in dem die Berichte nach den Artikeln 8 und 10 zu übermitteln sind;
23. „Berichtszeitraum“ den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des dem Berichtsjahr vorausgehenden Jahres;
24. „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“ die Menge an Flugkraftstoff, die in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission <sup>(14)</sup> als Kraftstoff für den Reiseflug und als Kraftstoff für das Rollen bezeichnet wird und die für die Durchführung aller unter die vorliegende Verordnung fallenden Flüge benötigt wird, die von einem Luftfahrzeugbetreiber während eines Berichtszeitraums ab einem bestimmten Flughafen der Union durchgeführt werden;
25. „jährliche nicht vertankte Menge“ die in einem Berichtszeitraum festzustellende Differenz zwischen dem Jahresbedarf an Flugkraftstoff und dem von einem Luftfahrzeugbetreiber vor den unter die vorliegende Verordnung fallenden Flügen von einem bestimmten Flughafen der Union tatsächlich vertankten Kraftstoff;
26. „jährliche nicht vertankte Gesamtmenge“ die Summe des in einem Berichtszeitraum jährlich von einem Luftfahrzeugbetreiber an allen Flughäfen der Union nicht vertankten Kraftstoffs;
27. „Treibhausgasminderungssystem“ ein System, aus dem Luftfahrzeugbetreibern Vorteile für die Verwendung von SAF erwachsen.

#### Artikel 4

##### Anteil der an Flughäfen der Union verfügbaren nachhaltigen Flugkraftstoffe (SAF)

(1) Vorbehaltlich des Artikels 15 stellen die Flugkraftstoffanbieter sicher, dass der gesamte Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an SAF enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten. Unbeschadet dieser Mindestanteile stellen die Flugkraftstoffanbieter zudem sicher, dass der gesamte Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union im Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2031 und vom 1. Januar 2032 bis zum 31. Dezember 2034 zur Verfügung gestellt wird, mindestens die durchschnittlichen Anteile synthetischer Flugkraftstoffe entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten enthält.

Diese Verpflichtung gilt auch dann als erfüllt, wenn die in Unterabsatz 1 genannten Mindestanteile durch die Verwendung von Folgendem erreicht werden:

- a) erneuerbarer Wasserstoff für die Luftfahrt;
- b) kohlenstoffarme Flugkraftstoffe.

(2) Wird Luftfahrzeugbetreibern an einem Flughafen der Union Wasserstoff für die Luftfahrt zur Verfügung gestellt, so gilt für die Berechnung der Mindestanteile in Anhang I Folgendes:

- a) Für den Energiegehalt aller relevanten Kraftstoffe sind die in Artikel 27 Absatz 2 Buchstaben f und g sowie Anhang III der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten Werte oder die nicht in diesem Anhang aufgeführten Werte aus einschlägigen internationalen Luftfahrtsnormen für Kraftstoffe zu verwenden; und
- b) der Energiegehalt des bereitgestellten Wasserstoffs für die Luftfahrt ist sowohl im Zähler als auch im Nenner zu berücksichtigen.

<sup>(14)</sup> 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).

(3) Macht ein Flugkraftstoffanbieter von der Möglichkeit gemäß Absatz 1 Unterabsatz 2 Gebrauch oder vertankt ein Luftfahrzeugbetreiber die in jenem Unterabsatz genannten Kraftstoffe, so gelten die Bezugnahmen auf SAF in Artikel 3 Nummern 10, 11 und 27, Artikel 8, 9 und 10, Artikel 12 Absätze 6 und 7, Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben a, b und g, Artikel 14, Artikel 15 Absatz 1 und Anhang II auch als Bezugnahmen auf kohlenstoffarme Flugkraftstoffe und erneuerbaren Wasserstoff für die Luftfahrt.

(4) Für jeden Berichtszeitraum dürfen Biokraftstoffe für die Luftfahrt, 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 Einsatzstoffen erzeugten Biokraftstoffe sind und die von jedem Flugkraftstoffanbieter an Flughäfen der Union angeboten werden, höchstens 3 % der für die Einhaltung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels und in Anhang I dieser Verordnung genannten Mindestanteile bereitgestellten Flugkraftstoffe ausmachen.

(5) SAF, die aus den folgenden Einsatzstoffen hergestellt werden, werden von der Berechnung der Mindestanteile an SAF gemäß Anhang I dieser Verordnung ausgenommen: Nahrungs- und Futtermittelpflanzen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 40 der Richtlinie (EU) 2018/2001, Zwischenfrüchte, Palm-Fettsäure-Destillat und aus Palmen und Soja gewonnene Materialien sowie Seifenstock und seine Derivate.

Dieser Ausschluss gilt jedoch nicht für Rohstoffe, die unter den in Anhang IX der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten Bedingungen in diesem Anhang aufgeführt sind.

(6) Flugkraftstoffanbieter können die Einhaltung der Verpflichtung gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels nachweisen, indem sie das Massenbilanzsystem gemäß Artikel 30 der Richtlinie (EU) 2018/2001 anwenden.

(7) Unbeschadet der Anwendung von Artikel 12 Absätze 4 und 5 muss ein Flugkraftstoffanbieter, der die in Anhang I festgelegten Mindestanteile für einen bestimmten Berichtszeitraum nicht bereitstellt, diese Fehlmengen im darauffolgenden Berichtszeitraum mindestens ergänzen. In Ausnahmefällen muss ein Flugkraftstoffanbieter, der die durchschnittlichen Anteile synthetischen Flugkraftstoffs im Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2031 nicht bereitstellt, diese Fehlmengen vor Ende des Zeitraums vom 1. Januar 2032 bis zum 31. Dezember 2034 mindestens ergänzen und ein Flugkraftstoffanbieter, der die durchschnittlichen Anteile synthetischen Flugkraftstoffs im Zeitraum vom 1. Januar 2032 bis zum 31. Dezember 2034 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 getankt wird, muss mindestens 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff des Luftfahrzeugbetreibers decken.

(2) Ein Luftfahrzeugbetreiber kann den in Absatz 1 genannten Schwellenwert unterschreiten, wenn dies aus Gründen der Einhaltung der geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften erforderlich ist. In solchen Fällen muss der betreffende Luftfahrzeugbetreiber gegenüber der/den in Artikel 11 Absatz 6 genannten zuständigen Behörde(n) und der Agentur hinreichend begründen, warum dieser Schwellenwert unterschritten wurde, und auch die davon betroffenen Strecken angeben. Diese Informationen müssen in den Bericht gemäß Artikel 8 aufgenommen werden. Die entsprechenden Kraftstoffmengen sind gemäß Artikel 8 getrennt zu melden.

(3) In Ausnahmefällen kann ein Luftfahrzeugbetreiber in hinreichend begründeten Fällen bei der/den in Artikel 11 Absatz 6 genannten zuständigen Behörde(n) beantragen, dass er für Flüge auf einer bestimmten bestehenden oder neuen von einem Flughafen der Union abgehenden Strecke von weniger als 850 km oder 1 200 km bei Strecken zur Anbindung von Flughäfen auf Inseln ohne Schienen- oder Straßenverbindungen von der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegten Verpflichtung vorübergehend befreit wird. Diese Entfernung wird nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt.

Ein solcher Antrag muss mindestens drei Monate vor dem geplanten Anwendungszeitpunkt der Befreiung gestellt werden und mit einer detaillierten und angemessenen Begründung versehen sein. Diese Befreiung sollte auf folgende Situationen beschränkt sein:

- a) schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten beim Betanken von Luftfahrzeugen an dem betreffenden Flughafen der Union, die die Luftfahrzeugbetreiber an der Durchführung von Turnaround-Flügen innerhalb einer angemessenen Frist hindern, oder

b) strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Flugkraftstoff aufgrund der geografischen Merkmale eines bestimmten Flughafens der Union, die insbesondere aufgrund spezifischer Beschränkungen des Kraftstofftransports oder der begrenzten Verfügbarkeit von Kraftstoffen an diesem Flughafen der Union zu wesentlich höheren Flugkraftstoffpreisen im Vergleich zu den durchschnittlich an anderen Flughäfen der Union bei ähnlichen Arten von Flugkraftstoffen angewandten Preisen führen und für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber im Vergleich zu den Marktbedingungen an anderen Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen einen erheblichen Wettbewerbsnachteil bedeuten.

(4) Die zuständige(n) Behörde(n) prüft/prüfen den Antrag. Sie kann/können auf der Grundlage der vorgelegten Begründung zusätzliche Informationen anfordern.

(5) Die zuständige(n) Behörde(n) entscheidet/entscheiden unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat vor dem Anwendungszeitpunkt der geplanten Befreiung über den Antrag. Wenn die zuständige(n) Behörde(n) zusätzliche Informationen gemäß Absatz 4 anfordert/anfordern, wird die Frist für die Entscheidung der Behörde(n) ausgesetzt, bis der Luftfahrzeugbetreiber vollständige Informationen übermittelt hat.

Die gewährte Befreiung hat eine befristete Geltungsdauer von höchstens einem Jahr; danach wird sie auf Antrag des Luftfahrzeugbetreibers überprüft.

(6) Die zuständige(n) Behörde(n) entscheidet/entscheiden darüber, ob der gemäß Absatz 3 gestellte erste Antrag auf Befreiung anzunehmen oder abzulehnen ist. Ist eine solche Entscheidung nicht innerhalb der in Absatz 5 genannten Frist ergangen, so wird keine Entscheidung fingiert, mit der die beantragte Befreiung genehmigt wird. Ist nicht spätestens einen Monat vor dem Zeitpunkt der geplanten Erneuerung eine Entscheidung über einen Antrag auf Erneuerung einer bestehenden Befreiung ergangen, sofern dieser Antrag mit einer detaillierten und angemessenen Begründung versehen ist, gilt die Genehmigung der weiteren Anwendung der beantragten Befreiung als erteilt.

(7) Der Luftfahrzeugbetreiber hat das Recht, gegen eine Entscheidung der zuständigen Behörde(n), mit der ein Antrag auf Befreiung abgelehnt wird, einen Rechtsbehelf einzulegen.

(8) Die zuständige(n) Behörde(n) übermittelt/übermitteln der Kommission die Liste der genehmigten und abgelehnten Befreiungen unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung und Vorlage der Bewertung, auf die sie sich stützen. Die Kommission veröffentlicht die Liste der genehmigten Befreiungen und aktualisiert sie mindestens einmal jährlich.

(9) Die Kommission kann — auf eine schriftlich eingereichte Beschwerde eines Mitgliedstaats, eines Luftfahrzeugbetreibers, des Leitungsorgans des betreffenden Flughafens der Union oder eines Flugkraftstoffanbieters hin oder von sich aus — nach der Bewertung der Begründung, die für die anhand der in Absatz 3 dieses Artikels festgelegten Kriterien gemäß Artikel 5 dieses Artikels gewährte Befreiung vorgelegt wurde, Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen die zuständige Behörde(n) auffordert wird/werden, eine Entscheidung zur Aufhebung der betreffenden Befreiung mit Beginn ab der nächsten Flugplanperiode im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 <sup>(15)</sup> zu treffen. Beginnt diese Flugplanperiode weniger als zwei Monate nach der Veröffentlichung der Entscheidung, so gilt die Entscheidung zur Aufhebung der Befreiung ab dem Beginn der darauffolgenden Flugplanperiode. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(10) Um die in Absatz 9 genannten Durchführungsrechtsakte erlassen zu können, kann die Kommission alle erforderlichen Informationen von den Mitgliedstaaten und Luftfahrzeugbetreibern anfordern. Die Mitgliedstaaten und Luftfahrzeugbetreiber stellen diese Informationen unverzüglich bereit. Die Mitgliedstaaten erleichtern die Bereitstellung von Informationen durch Luftfahrzeugbetreiber.

(11) Die Kommission erlässt bis zum 1. September 2024 Leitlinien für die Anwendung der in diesem Artikel genannten Befreiungen. Diese Leitlinien müssen Elemente enthalten, die ein Luftfahrzeugbetreiber zur Begründung dieser Befreiungen anführen muss.

<sup>(15)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1).

## Artikel 6

**Verpflichtung der Leitungsorgane der Flughäfen der Union zur Erleichterung des Zugangs zu nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF)**

- (1) Die Leitungsorgane der Flughäfen der Union ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um Luftfahrzeugbetreibern den Zugang zu Flugkraftstoffen, die SAF zu den in dieser Verordnung angegebenen Mindestanteilen enthalten, zu erleichtern.
- (2) Melden Luftfahrzeugbetreiber der/den zuständigen Behörde(n) Schwierigkeiten beim Zugang zu Flugkraftstoffen mit Mindestanteilen von SAF gemäß dieser Verordnung an einem bestimmten Flughafen der Union, so fordert/fordern die zuständige(n) Behörde(n) das Leitungsorgan des Flughafens der Union auf, die zum Nachweis der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen Informationen vorzulegen. Das betreffende Leitungsorgan des Flughafens der Union stellt der zuständigen Behörde die Informationen unverzüglich zur Verfügung.
- (3) Die zuständige(n) Behörde(n) bewertet/bewerten alle gemäß Absatz 2 erhaltenen Informationen. Gelangt/gelangen die zuständige(n) Behörde(n) zu dem Schluss, dass das Leitungsorgan des Flughafens der Union seinen Verpflichtungen gemäß Absatz 1 nachkommt, so setzt/setzen sie die Kommission und die Agentur davon in Kenntnis. Bei Nichteinhaltung fordert/fordern die zuständige(n) Behörde(n) das Leitungsorgan des Flughafens der Union auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln und zu ergreifen, um den Mangel an angemessenem Zugang von Luftfahrzeugbetreibern zu Flugkraftstoffen mit Mindestanteilen von SAF unverzüglich, in jedem Fall jedoch spätestens drei Jahre nach der Aufforderung der zuständigen Behörde gemäß Absatz 2 zu beheben.
- (4) Für die Zwecke der Absätze 2 und 3 stellen Flugkraftstoffanbieter, Betankungsdienstleister, Luftfahrzeugbetreiber und jede andere von den gemeldeten Schwierigkeiten betroffene Partei dem Leitungsorgan des Flughafens der Union auf Verlangen unverzüglich alle erforderlichen Informationen zur Verfügung und arbeiten mit ihm zusammen, um die zur Bewältigung der gemeldeten Schwierigkeiten erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln und zu ergreifen.
- (5) Die zuständige(n) Behörde(n) übermittelt/übermitteln der Agentur unverzüglich alle gemäß den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels bereitgestellten einschlägigen Informationen, damit diese den technischen Bericht gemäß Artikel 13 erstellen kann.

## Artikel 7

**Förderung der Wasserstoff- und Stromversorgung auf den Flughäfen der Union**

- (1) Die Leitungsorgane der Flughäfen der Union, die Flugkraftstoffanbieter und die Betankungsdienstleister arbeiten bei der Ausarbeitung der nationalen Strategierahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe an Flughäfen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(16)</sup> fallen, gegebenenfalls mit ihrem jeweiligen Mitgliedstaat zusammen.
- (2) Die Leitungsorgane der Flughäfen der Union, die Flugkraftstoffanbieter und die Betankungsdienstleister arbeiten im Einklang mit den in Absatz 1 genannten nationalen Strategierahmen, sofern ein solcher Rahmen angenommen wurde, gegebenenfalls zusammen und unternehmen Anstrengungen, um den Zugang von Luftfahrzeugbetreibern zu Wasserstoff oder Strom, der in erster Linie für den Antrieb eines Luftfahrzeugs verwendet wird, zu erleichtern und um die Infrastruktur und Dienstleistungen, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung dieses Wasserstoffs oder Stroms zum Betanken oder Aufladen von Luftfahrzeugen erforderlich sind, gegebenenfalls im Einklang mit den nationalen Strategierahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zur Verfügung zu stellen.
- (3) Bis zum 31. März 2025 und danach alle zwei Jahre erstatten die Leitungsorgane der Flughäfen der Union den zuständigen Behörden und der Agentur Bericht über den Stand der laufenden Projekte für ihren jeweiligen Flughafen, mit denen die in Absatz 2 genannten Initiativen verfolgt werden. Dieser Bericht enthält Informationen, die öffentlich zugänglich sind oder veröffentlicht werden können, einschließlich gegebenenfalls Prognosen zu Umfang und Art der Erzeugung von Wasserstoff und Strom und der Versorgung von Luftfahrzeugbetreibern mit Wasserstoff und Strom am betreffenden Flughafen der Union sowie Pläne für den Aufbau von Infrastrukturen und Diensten für das Aufladen und Betanken, sofern solche Pläne angenommen wurden.

<sup>(16)</sup> Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1).

*Artikel 8***Berichtspflichten für Luftfahrzeugbetreiber**

- (1) Bis zum 31. März jedes Berichtsjahres und erstmals im Jahr 2025 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) für jeden Flughafen der Union den Jahresbedarf an Flugkraftstoff, ausgedrückt in Tonnen;
  - c) für jeden Flughafen der Union die jährliche nicht vertankte Menge Flugkraftstoff, die mit 0 (Null) anzugeben ist, wenn die jährliche nicht vertankte Menge negativ ist oder höchstens 10 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff beträgt;
  - d) für jeden Flughafen der Union die aus Gründen der Einhaltung der geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften gemäß Artikel 5 Absatz 2 jährlich vertankte Menge Flugkraftstoff, ausgedrückt in Tonnen;
  - e) die Gesamtmenge von SAF, die sie von Flugkraftstoffanbietern für die Zwecke der Durchführung ihrer unter diese Verordnung fallenden und von Flughäfen der Union abgehenden Flüge beziehen, ausgedrückt in Tonnen;
  - f) für jeden Kauf von SAF den Namen des Flugkraftstoffanbieters, die gekaufte Menge in Tonnen, der Umwandlungsprozess, die Merkmale und die Herkunft der für die Produktion verwendeten Rohstoffe sowie die Lebenszyklusemissionen der SAF und im Falle, dass ein Kauf verschiedene Arten von SAF mit unterschiedlichen Merkmalen umfasst, Angabe dieser Informationen für jede Art von SAF;
  - g) alle unter diese Verordnung fallenden Flüge, die von Flughäfen der Union abgehen, ausgedrückt in Anzahl der Flüge und in Flugstunden.
- (2) Der Bericht muss nach den Mustern in Anhang II vorgelegt werden.
- (3) Der Bericht wird von einer unabhängigen Prüfstelle gemäß den Anforderungen der Artikel 14 und 15 der Richtlinie 2003/87/EG und der auf der Grundlage der genannten Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte überprüft.

*Artikel 9***Geltendmachung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) durch Luftfahrzeugbetreiber**

- (1) Luftfahrzeugbetreiber dürfen die Verwendung von SAF ein und derselben Charge nicht im Rahmen mehrerer Treibhausgasminderungssysteme geltend machen. Der Emissionsfaktor für die Verwendung von SAF im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS) ist in Anhang IV der Richtlinie 2003/87/EG oder in den gemäß Artikel 14 der genannten Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt. Für die Zuteilung von Zertifikaten im Rahmen des EU-EHS gilt die Richtlinie 2003/87/EG. Für die Zuteilung von Zertifikaten, die für die Vertankung von SAF im Rahmen des EU-EHS reserviert sind, gilt Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG.

Zusammen mit dem Bericht nach Artikel 8 müssen die Luftfahrzeugbetreiber der Agentur Folgendes übermitteln:

- a) eine Erklärung zu den Treibhausgasminderungssystemen, an denen sie teilnehmen und in deren Rahmen sie die Verwendung von SAF melden können,
  - b) eine Erklärung darüber, dass sie ein und dieselbe Charge von SAF nicht im Rahmen mehrerer Treibhausgasminderungssysteme gemeldet haben, und
  - c) Informationen über die Teilnahme an finanziellen Förderprogrammen auf Unionsebene oder nationaler oder regionaler Ebene, die es Luftfahrzeugbetreibern ermöglicht, einen Ausgleich für die Kosten des Kaufs von SAF zu erhalten, und Informationen darüber, ob dieselbe Charge von SAF im Rahmen mehrerer finanzieller Förderprogramme unterstützt wurde.
- (2) Für die Zwecke der Meldung der Verwendung von SAF gemäß Artikel 8 oder im Rahmen eines Treibhausgasminderungssystems müssen die Flugkraftstoffanbieter den Luftfahrzeugbetreibern so bald wie möglich, spätestens jedoch bis zum 14. Februar jedes Berichtsjahres einschlägige genaue Informationen über den Berichtszeitraum zur Verfügung stellen.

(3) Der Luftfahrzeugbetreiber kann den Flugkraftstoffanbieter auffordern, ihm die in Absatz 2 genannten Informationen für andere Berichtspflichten, einschließlich der Verpflichtungen nach nationalem Recht, zur Verfügung zu stellen. Der Flugkraftstoffanbieter stellt diese Informationen kostenlos zur Verfügung. Betrifft die Aufforderung Informationen über einen Zeitraum, der zum Zeitpunkt der Aufforderung bereits abgelaufen ist, so muss der Flugkraftstoffanbieter diese Informationen innerhalb von 90 Tagen nach dem Datum der Aufforderung zur Verfügung stellen. Betrifft die Aufforderung Informationen über einen Berichtszeitraum, der zum Zeitpunkt der Aufforderung noch nicht abgelaufen ist, so bemüht sich der Luftfahrzeugbetreiber, seine Aufforderung mindestens 45 Tage vor Ablauf dieses Zeitraums zu übermitteln. Der Flugkraftstoffanbieter muss diese Informationen innerhalb von 45 Tagen nach Ablauf dieses Zeitraums zur Verfügung stellen.

#### Artikel 10

##### **Berichtspflichten für Flugkraftstoffanbieter**

Bis zum 14. Februar jedes Berichtsjahres und erstmals im Jahr 2025 machen die Kraftstoffanbieter folgende, sich auf den Berichtszeitraum beziehende Angaben in der Unionsdatenbank nach Artikel 31a der Richtlinie (EU) 2018/2001:

- a) Die Menge an Flugkraftstoff, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen, ausgedrückt in Tonnen;
- b) die Menge an SAF, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen, aufgeschlüsselt nach der Art des SAF entsprechend Buchstabe c und ausgedrückt in Tonnen;
- c) der Umwandlungsprozess, die Merkmale und die Herkunft der für die Produktion verwendeten Rohstoffe sowie die Lebenszyklusemissionen jeder Art von SAF, den sie an Flughäfen der Union bereitstellen;
- d) den Gehalt an Aromaten und Naphthalinen — nach Volumenprozenten — und an Schwefel — nach Massenprozenten — in Flugkraftstoffen, die je Charge, je Flughafen der Union und auf Unionsebene bereitgestellt werden, unter Angabe des Gesamtumfangs und der Gesamtmasse jeder Charge und der Prüfmethode zur Messung des Gehalts jedes Stoffes auf Chargenebene;
- e) den Energiegehalt von Flugkraftstoff und SAF, der an jedem Flughafen der Union bereitgestellt werden.

Die Mitgliedstaaten verfügen über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene, um sicherzustellen, dass die von den Flugkraftstoffanbietern in diese Unionsdatenbank eingetragenen Angaben richtig sind und gemäß Artikel 31a der Richtlinie (EU) 2018/2001 verifiziert und geprüft wurden.

Die Agentur und die zuständigen Behörden können auf die Unionsdatenbank zugreifen. Die Agentur verwendet die in der Unionsdatenbank enthaltenen Informationen, sobald diese gemäß Artikel 31a der Richtlinie (EU) 2018/2001 von den Mitgliedstaaten überprüft wurden.

#### Artikel 11

##### **Zuständige Behörde**

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständige(n) Behörde(n), die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, Leitungsorgane von Flughäfen der Union und Flugkraftstoffanbieter zuständig ist/sind. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und der Agentur die Identität der von ihnen benannten zuständigen Behörde(n) mit.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden ihre Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben unparteiisch und transparent und in einer von Luftfahrzeugbetreibern, Betankungsdienstleistern und Leitungsorganen der Flughäfen der Union unabhängigen Weise wahrnehmen. Ferner gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass ihre zuständigen Behörden über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen dieser Verordnung zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht wahrzunehmen.

(3) Die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten zusammen und tauschen alle einschlägigen Informationen aus, um eine wirksame Durchführung und Einhaltung dieser Verordnung zu gewährleisten.

(4) Die Agentur übermittelt den zuständigen Behörden die aggregierten Daten über die Luftfahrzeugbetreiber, die Flughäfen der Union und ihre Leitungsorgane sowie die Flugkraftstoffanbieter, für die diese Behörden nach den Absätzen 5, 6 und 7 zuständig sind.

(5) Der zuständige Mitgliedstaat, dessen gemäß Absatz 1 dieses Artikels benannte(n) zuständige(n) Behörde(n) für einen bestimmten Luftfahrzeugbetreiber verantwortlich ist/sind, wird nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission <sup>(17)</sup> bestimmt. Bei Luftfahrzeugbetreibern, die in der genannten Verordnung nicht einem Mitgliedstaat zugeordnet sind, wird der zuständige Mitgliedstaat gemäß den Bestimmungen des Artikels 18a der Richtlinie 2003/87/EG bestimmt. Die Kommission kann die Mitgliedstaaten bei dem Zuordnungsverfahren unterstützen. Zu diesem Zweck kann die Kommission Eurocontrol um Unterstützung ersuchen und entsprechende Vereinbarungen mit Eurocontrol schließen.

(6) Der zuständige Mitgliedstaat, dessen gemäß Absatz 1 dieses Artikels benannte(n) zuständige(n) Behörde(n) für ein bestimmtes Leitungsorgan eines Flughafens der Union verantwortlich ist/sind, wird auf der Grundlage der jeweiligen örtlichen Zuständigkeit für den Flughafen der Union bestimmt.

(7) Der zuständige Mitgliedstaat, dessen gemäß Absatz 1 dieses Artikels benannte(n) zuständige(n) Behörde(n) für einen bestimmten Flugkraftstoffanbieter verantwortlich ist/sind, ist derjenige Mitgliedstaat, in dem der Flugkraftstoffanbieter seinen Hauptgeschäftssitz hat.

(8) Für Flugkraftstoffanbieter, die keinen Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben, ist der zuständige Mitgliedstaat derjenige Mitgliedstaat, in dem der Flugkraftstoffanbieter im Jahr 2023 oder im ersten Jahr, in dem er Flugkraftstoffe auf dem Unionsmarkt 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, in dem um Zuordnung an einen anderen Mitgliedstaat ersucht, falls er in den zwei Jahren vor der Antragstellung den größten Anteil seiner Flugkraftstoffe in diesem Mitgliedstaat bereitgestellt hat. Der Beschluss über die Neuordnung erfolgt innerhalb von sechs Monaten nach der Antragstellung des Flugkraftstoffanbieters, unterliegt der Zustimmung der zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der Neuordnung und wird der Agentur und der Kommission unverzüglich übermittelt. Der Beschluss gilt ab Beginn des auf den Zeitpunkt seines Erlasses folgenden Berichtszeitraums.

## Artikel 12

### Durchsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über die bei Verstößen gegen diese Verordnung geltenden Sanktionen und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen unter Berücksichtigung insbesondere von Art, Dauer, wiederholtem Auftreten und Schwere des Verstoßes wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Regeln und Maßnahmen spätestens bis zum 31. Dezember 2024 mit und teilen ihr unverzüglich alle diese Regeln und Maßnahmen betreffenden späteren Änderungen mit.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Luftfahrzeugbetreiber, der den Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nachkommt, ein Bußgeld zu zahlen hat. Dieses Bußgeld muss verhältnismäßig und abschreckend und mindestens doppelt so hoch sein wie der Betrag, der sich aus der Multiplikation des jährlichen Durchschnittspreises für Flugkraftstoff pro Tonne mit der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge ergibt. Ein Luftfahrzeugbetreiber kann von einer Bußgeldzahlung befreit werden, wenn er nachweisen kann, dass seine Nichteinhaltung der Verpflichtungen aus Artikel 5 auf außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände zurückzuführen ist, die sich seiner Kontrolle entziehen und deren Auswirkungen sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jedes Leitungsorgan eines Flughafens der Union, das nicht die erforderlichen Maßnahmen ergreift, um dem Mangel an angemessenem Zugang von Luftfahrzeugbetreibern zu Flugkraftstoffen mit Mindestanteilen von SAF gemäß Artikel 6 Absatz 3 entgegenzuwirken, ein Bußgeld zu zahlen hat.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoffanbieter, der seinen Verpflichtungen nach Artikel 4 hinsichtlich des Mindestanteils von SAF nicht nachkommt, ein Bußgeld zu zahlen hat. Dieses Bußgeld muss verhältnismäßig und abschreckend und mindestens doppelt so hoch sein, wie der Wert, der sich aus der Multiplikation der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis konventionellen Flugkraftstoffs und SAF pro Tonne mit der Menge der Flugkraftstoffe, die den in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteilen nicht entsprechen, ergibt.

<sup>(17)</sup> 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).

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoffanbieter, der seinen Verpflichtungen nach Artikel 4 hinsichtlich des Mindestanteils synthetischer Flugkraftstoffe und — für den Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034 — hinsichtlich der Durchschnittsanteile synthetischer Flugkraftstoffe nicht nachkommt, ein Bußgeld zu zahlen hat. Dieses Bußgeld muss verhältnismäßig und abschreckend und mindestens doppelt so hoch sein, wie der Wert, der sich aus der Multiplikation der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis synthetischen Flugkraftstoffs und konventionellen Flugkraftstoffs pro Tonne mit der Menge der Flugkraftstoffe, die den in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteilen nicht entsprechen, ergibt. Bei der Festsetzung des Bußgelds hinsichtlich der durchschnittlichen Anteile synthetischer Flugkraftstoffe berücksichtigen die Mitgliedstaaten jedes hinsichtlich der Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe für den jeweiligen in diesem Absatz genannten Zeitraum bereits vom Flugkraftstoffanbieter zu zahlende Bußgelder, um eine doppelte Bestrafung zu vermeiden.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoffanbieter, der nachweislich irreführende oder unzutreffende Informationen über die Merkmale oder den Ursprung der von ihm gemäß Artikel 9 Absatz 2 und Artikel 10 gelieferten SAF übermittelt hat, ein Bußgeld zu zahlen hat. Dieses Bußgeld muss verhältnismäßig und abschreckend und mindestens doppelt so hoch sein wie der Wert, der sich aus der Multiplikation der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis von konventionellem Flugkraftstoff und von SAF pro Tonne mit der Menge der Flugkraftstoffe, in Bezug auf welche die irreführenden oder unzutreffenden Informationen übermittelt wurden, ergibt.

(7) In dem Beschluss, mit dem die Bußgelder nach den Absätzen 2, 4, 5 und 6 des vorliegenden Artikels verhängt werden, erläutert/erläutern die zuständige(n) Behörde(n) die Methode, die sie zur Bestimmung der Preise auf dem Unionsmarkt für Flugkraftstoff, SAF und synthetischen Flugkraftstoff angewandt hat bzw. haben. Diese Methode muss auf überprüfbaren und objektiven Kriterien, auch aus dem letzten verfügbaren technischen Bericht gemäß Artikel 13, beruhen.

(8) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoffanbieter, der in einem bestimmten Berichtszeitraum seiner Verpflichtung nach Artikel 4 in Bezug auf den Mindestanteil an SAF oder synthetischen Flugkraftstoffen nicht vollumfänglich nachgekommen ist, den Markt im darauffolgenden Berichtszeitraum zusätzlich zu den für diesen Berichtszeitraum zu liefernden Mengen mit einer der Fehlmenge entsprechenden Menge des betreffenden Kraftstoffs beliefert.

Abweichend von Unterabsatz 1 gelten für synthetische Flugkraftstoffe für die Zeiträume vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2031 und vom 1. Januar 2032 bis zum 31. Dezember 2034 folgende Vorschriften:

- a) Jeder Flugkraftstoffanbieter, der im Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2031 seine Verpflichtung nach Artikel 4 in Bezug auf die durchschnittlichen Anteile synthetischer Flugkraftstoffe nicht vollumfänglich nachgekommen ist, muss den Markt vor Ablauf des Zeitraums vom 1. Januar 2032 bis zum 31. Dezember 2034 zusätzlich zu den für diesen Zeitraum zu liefernden Mengen mit einer der Fehlmenge entsprechenden Menge synthetischen Flugkraftstoffs beliefern, und
- b) jeder Flugkraftstoffanbieter, der im Zeitraum vom 1. Januar 2032 bis zum 31. Dezember 2034 seinen Verpflichtungen nach Artikel 4 in Bezug auf den Mindestanteil oder synthetischen Flugkraftstoffen nicht vollumfänglich nachgekommen ist, muss den Markt im darauffolgenden Berichtszeitraum zusätzlich zu den für diesen Berichtszeitraum zu liefernden Mengen mit einer der Fehlmenge entsprechenden Menge synthetischen Flugkraftstoffs beliefern.

Die Erfüllung der Verpflichtungen nach den Unterabsätzen 1 und 2 dieses Absatzes entbindet den Flugkraftstoffanbieter nicht von der Verpflichtung, die in den Absätzen 4 und 5 festgelegten Bußgelder zu zahlen.

(9) Die Mitgliedstaaten müssen über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene verfügen, um sicherzustellen, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden.

(10) Die Mitgliedstaaten sind bestrebt, sicherzustellen, dass die Einnahmen aus Bußgeldern oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen zur Unterstützung von Forschungs- und Innovationsprojekten im Bereich der SAF, der Erzeugung von SAF oder von Mechanismen, die eine Überbrückung der Preisunterschiede zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen ermöglichen, verwendet wird.

Werden diese Einnahmen dem Gesamthaushaltsplan eines Mitgliedstaats zugewiesen, so gilt Unterabsatz 1 als von dem Mitgliedstaat eingehalten, wenn er finanzielle Unterstützungsstrategien zur Unterstützung von Forschungs- und Innovationsprojekten im Bereich der SAF, der Produktion von SAF oder Strategien zur Unterstützung von Mechanismen umsetzt, die eine Überbrückung der Preisunterschiede zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen ermöglichen, und diese einen Wert aufweisen, der dem Wert der Einnahmen aus Bußgeldern entspricht oder diesen übersteigt.

Bis zum 25. September 2026 und danach alle fünf Jahre veröffentlichen die Mitgliedstaaten einen Bericht über die Verwendung der aggregierten Einnahmen aus den Bußgeldern sowie Informationen über die Höhe der Ausgaben, die Forschungs- und Innovationsprojekten im Bereich von SAF, der Herstellung von SAF oder Strategien zur Unterstützung von Mechanismen, die eine Überbrückung der Preisunterschiede zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen ermöglichen, zugewiesen wurden.

#### Artikel 13

##### **Datenerhebung und Veröffentlichung**

(1) Die Agentur veröffentlicht jedes Jahr einen technischen Bericht auf der Grundlage der Berichte nach den Artikeln 7, 8 und 10 und übermittelt ihn dem Europäischen Parlament und dem Rat. Dieser Bericht enthält mindestens folgende Angaben:

- a) die aggregierte Menge von SAF, die auf Unionsebene insgesamt von Luftfahrzeugbetreibern für unter diese Verordnung fallende Flüge, die von einem Flughafen der Union abgehen, gekauft wurde, aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union;
- b) die aggregierte Menge von SAF und synthetischer Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene bereitgestellt wurde, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten und nach Flughäfen der Union. Der Bericht enthält auch die Angabe der Menge und der Art der auf Unionsebene verwendeten Rohstoffe, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten und nach Flughäfen der Union, sowie eine Analyse der Fähigkeit der Flugkraftstoffanbieter, die in Anhang I festgelegten Mindestanteile einzuhalten;
- c) – soweit möglich — die Menge an SAF, die in den Drittländern, mit denen die Union oder die Union und ihre Mitgliedstaaten ein Abkommen zur Regulierung der Erbringung von Luftverkehrsdiensten geschlossen hat bzw. haben, und in anderen Drittländern bereitgestellt wurde, sofern die betreffenden Informationen öffentlich zugänglich sind;
- d) die Marktlage, einschließlich Preisinformationen, sowie Trends bei der Erzeugung und Verwendung von SAF in der Union, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten, und — soweit möglich — in den Drittländern, mit denen die Union oder die Union und ihre Mitgliedstaaten ein Abkommen zur Regulierung der Erbringung von Luftverkehrsdiensten geschlossen hat bzw. haben, und in anderen Drittländern, einschließlich Informationen über die Entwicklung der Preisdifferenz zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen;
- e) den Stand der Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 durch das Leitungsorgan des Flughafens der Union, für jeden dieser Flughäfen;
- f) den Compliance-Status jedes Luftfahrzeugbetreibers und jedes Flugkraftstoffanbieters, der im Berichtszeitraum einer Verpflichtung aus dieser Verordnung nachkommen muss;
- g) Ursprung und Merkmale aller SAF und die Nachhaltigkeitsmerkmale von Wasserstoff für die Luftfahrt, die von Luftfahrzeugbetreibern zur Verwendung auf unter diese Verordnung fallenden und von Flughäfen der Union ausgehenden Flügen gekauft wurden;
- h) den durchschnittlichen Gesamtgehalt an Aromaten und Naphthalin — nach Volumenprozenten — und an Schwefel — nach Massenprozenten — in vom Flughafen der Union und auf Unionsebene geliefertem Flugkraftstoff;
- i) den Stand der Fortschritte bei Projekten auf Flughäfen der Union, mit denen Initiativen nach Artikel 7 Absatz 3 verfolgt werden.

(2) Die Agentur kann bei der Erstellung dieses Berichts die Sachverständigen der Mitgliedstaaten konsultieren.

#### Artikel 14

##### **Umweltkennzeichnungssystem**

(1) Es wird ein freiwilliges Umweltkennzeichnungssystem eingeführt, das die Messung der Umweltleistung von Flügen ermöglicht.

(2) Die gemäß diesem Artikel ausgestellten Kennzeichnungen gelten für die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Luftfahrzeugbetreiber für unter diese Verordnung fallende Flüge, die von Flughäfen der Union abgehen. Beantragt ein Luftfahrzeugbetreiber die Ausstellung einer Kennzeichnung gemäß diesem Artikel, so beantragt er eine solche Kennzeichnung für alle seine unter diese Verordnung fallenden Flüge, die von Flughäfen in der Union abgehen.

Die Luftfahrzeugbetreiber können die Ausstellung von Gütezeichen nach diesem Artikel auch für ihre unter die vorliegende Verordnung fallenden Flüge beantragen, die an Flughäfen der Union ankommen. Beantragt ein Luftfahrzeugbetreiber die Ausstellung einer Kennzeichnung gemäß diesem Unterabsatz, so beantragt er ein solches Gütezeichen für alle seine Flüge, die an Flughäfen der Union ankommen.

(3) Mit den gemäß diesem Artikel ausgestellten Kennzeichnungen wird das Umweltleistungsniveau eines Fluges auf der Grundlage der in Unterabsatz 2 dieses Absatzes genannten Informationen bescheinigt. Das Umweltleistungsniveau eines Fluges wird auf der Grundlage der durchschnittlichen Umweltleistung derjenigen Flüge bestimmt, die von einem bestimmten Luftfahrzeugbetreiber auf einer bestimmten Strecke in der entsprechenden vorangegangenen Flugplanperiode im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 durchgeführt wurden.

Die gemäß dem vorliegenden Artikel ausgestellten Kennzeichnungen enthalten folgende Angaben:

- a) voraussichtlicher CO<sub>2</sub>-Fußabdruck pro Fluggast (in metrischen Maßeinheiten, z. B. Kilogramm CO<sub>2</sub> pro Fluggast) für die Gültigkeitsdauer der Kennzeichnung;
- b) voraussichtliche CO<sub>2</sub>-Effizienz pro Kilometer (in metrischen Maßeinheiten, z. B. Gramm CO<sub>2</sub> pro Fluggast und Kilometer) für die Gültigkeitsdauer der Kennzeichnung.

(4) Der voraussichtliche CO<sub>2</sub>-Fußabdruck pro Fluggast und die erwartete CO<sub>2</sub>-Effizienz pro Flugkilometer werden von der Agentur auf der Grundlage einer standardisierten und wissenschaftlich fundierten Methode und der Informationen der Luftfahrzeugbetreiber in Bezug auf alle oder einige der folgenden Faktoren bestimmt:

- a) Luftfahrzeugtypen, durchschnittliche Anzahl von Fluggästen und Frachtladungen, erforderlichenfalls ergänzt durch Schätzungen dieser Faktoren, wie z. B. die durchschnittlichen Auslastungsfaktoren für die angegebene Strecke für einen bestimmten Zeitraum, und
- b) die Leistung des Kraftstoffs, der bei den vom Luftfahrzeugbetreiber durchgeführten Flügen verwendet wurde, auf der Grundlage des Kraftstoffaufnahme und anhand von Parametern wie der Gesamtmenge der vertankten SAF, dem Prozentanteil am gesamten Kraftstoffaufnahme, der Qualität und Herkunft, der Zusammensetzung und der Lebenszyklusemissionen aus dem Kraftstoffverbrauch, berechnet für den betreffenden Flug.

(5) Die gemäß diesem Artikel ausgestellten Kennzeichnungen gelten für einen begrenzten Zeitraum von höchstens einem Jahr, der in den in Absatz 11 Buchstabe c genannten Durchführungsrechtsakten angegeben, ist. Die Gültigkeitsdauer der Kennzeichnung muss vom Luftfahrzeugbetreiber zusammen mit der Kennzeichnung deutlich angegeben werden.

(6) Die Agentur stellt auf Verlangen eines Luftfahrzeugbetreibers für jeden Flug oder jede Reihe von Flügen, die unter denselben Bedingungen durchgeführt werden, auf der Grundlage der in Absatz 3 genannten Informationen und der in Absatz 4 genannten standardisierten und wissenschaftlich fundierten Methode und Faktoren Kennzeichnungen aus.

Die Agentur kann von dem Luftfahrzeugbetreiber die Vorlage zusätzlicher für die Ausstellung der Kennzeichnung erforderliche Informationen verlangen.

Legt der Luftfahrzeugbetreiber nicht alle Informationen vor, die die Agentur für die Ausstellung der beantragten Kennzeichnung benötigt, so lehnt die Agentur den Antrag ab.

Der Luftfahrzeugbetreiber kann gegen Entscheidungen der Agentur gemäß diesem Absatz sowie Absatz 7 dieses Artikels Beschwerde einlegen. Dieser Widerspruch ist innerhalb von 10 Tagen nach Mitteilung der Entscheidung bei der in Artikel 105 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(18)</sup> genannten Beschwerdekammer einzulegen. Die Artikel 106 und 107, Artikel 108 Absätze 2 und 3 sowie die Artikel 111, 112, 113 und 114 der Verordnung (EU) 2018/1139 finden Anwendung. Jede Entscheidung der Agentur gemäß diesem Absatz wird unverzüglich getroffen.

(7) Die Agentur überprüft regelmäßig, ob sich die Faktoren, auf deren Grundlage für jeden unter denselben Bedingungen durchgeführten Flug oder jede Reihe von Flügen eine Kennzeichnung ausgestellt wurde, geändert haben. Gelangt die Agentur zu dem Schluss, dass eine Kennzeichnung nicht mehr angemessen ist, so hebt sie die bestehende Kennzeichnung auf, nachdem sie dem Betreiber Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, oder stellt eine neue Kennzeichnung aus. Die Agentur unterrichtet den Luftfahrzeugbetreiber über ihre Entscheidung.

Der Luftfahrzeugbetreiber passt die Kennzeichnung unverzüglich entsprechend an.

<sup>(18)</sup> Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

(8) Luftfahrzeugbetreiber, denen eine Kennzeichnung gemäß Absatz 6 ausgestellt wurde, müssen die Kennzeichnung mit den in Absatz 3 Unterabsatz 2 genannten Informationen anbringen. Die Kennzeichnung muss leicht zugänglich und verständlich sein. Sie ist so darzustellen, dass die Kunden die Umweltleistung der von verschiedenen Luftfahrzeugbetreibern auf derselben Strecke durchgeführten Flüge leicht vergleichen können. Bringt ein Luftfahrzeugbetreiber die Kennzeichnung an einer Verkaufsstelle oder bei einer anderen Kontaktstelle mit den Kunden an, so muss er dies für alle Flüge tun, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

(9) Zur Finanzierung der Kosten der von der Agentur erbrachten Dienstleistung ist ein Entgelt für die Ausstellung einer Kennzeichnung auf Verlangen eines Luftfahrzeugbetreibers zu entrichten. Die Einnahmen aus diesen Entgelten stellen sonstige Einnahmen im Sinne des Artikels 120 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 dar und werden als zweckgebundene Einnahmen behandelt, die von der Agentur zur Deckung dieser Kosten verwendet werden. Es gilt Artikel 126 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2018/1139. Die Höhe des Entgelts wird gemäß Artikel 126 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegt.

(10) Im Rahmen ihrer Aufgaben im Bereich des Umweltschutzes gemäß Artikel 87 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 trägt die Agentur zur Sensibilisierung für das Bestehen des mit dem vorliegenden Artikel eingeführten Kennzeichnungssystems bei.

(11) Um die einheitliche Durchführung und Einhaltung der Vorschriften dieses Artikels zu gewährleisten, erlässt die Kommission bis zum 1. Januar 2025 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Bestimmungen, die Folgendes betreffen:

- a) die standardisierte und wissenschaftlich fundierte Methode gemäß Absatz 4, die auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen Daten — insbesondere den von der Agentur bereitgestellten Daten — beruht und die Methode für die Verwendung der in Absatz 4 Buchstabe a genannten Schätzungen einschließt;
- b) das Verfahren, nach dem Luftfahrzeugbetreiber der Agentur die für die Erteilung einer Kennzeichnung relevanten Informationen übermitteln müssen, und das Verfahren für die Erteilung dieser Kennzeichnung durch die Agentur, einschließlich der Frist, innerhalb deren die Agentur eine Entscheidung gemäß Absatz 6 zu treffen hat;
- c) die Gültigkeitsdauer der gemäß diesem Artikel ausgestellten Kennzeichnungen, die ein Jahr nicht überschreiten darf;
- d) die Bedingungen, unter denen die Agentur die in Absatz 7 genannte Überprüfung durchzuführen hat;
- e) das in Absatz 7 genannte Verfahren, nach dem die Agentur entweder bestehende Kennzeichnungen aufheben oder eine neue Kennzeichnung ausstellen kann;
- f) die Muster für die Anzeige von Kennzeichnungen, die gemäß diesem Artikel ausgestellt wurden;
- g) die Gewährleistung eines einfachen Zugangs zu allen ausgegebenen Kennzeichnungen in maschinenlesbarem Format;
- h) die Möglichkeit und die Bedingungen, unter denen Luftfahrzeugbetreiber für Flüge, die von Flughäfen der Union starten, ohne eine Kennzeichnung gemäß diesem Artikel zu verwenden, ähnliche Informationen über die Umweltleistung wie die in Absatz 3 genannten angeben können.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(12) Bis zum 1. Juli 2027 ermittelt und bewertet die Kommission die Entwicklungen bei der Funktionsweise des mit diesem Artikel eingeführten Kennzeichnungssystems sowie mögliche Verbesserungen oder zusätzliche Maßnahmen für dieses System, insbesondere mit dem Ziel der Einführung eines verbindlichen Umweltkennzeichnungssystems, das alle Aspekte der Umweltleistung von Flügen oder Reihen von Flügen und die verschiedenen Dekarbonisierungsmaßnahmen, die Luftfahrzeugbetreiber ergreifen, in vollem Einklang mit dem Unionsrecht umfasst. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit den wichtigsten Ergebnissen der gemäß diesem Absatz durchgeführten Bewertung vor. Sie kann diesem Bericht gegebenenfalls einen Legislativvorschlag beifügen.

## Artikel 15

### Flexibilitätsmechanismen

(1) 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 von SAF einen gewichteten Durchschnittswert des von ihm in dem betreffenden Berichtszeitraum insgesamt an den Flughäfen der Union bereitgestellten Flugkraftstoffs ansetzen.

(2) Bis zum 1. Juli 2024 ermittelt und bewertet die Kommission die Entwicklungen bei der Herstellung und Lieferung von SAF auf dem Markt für Flugkraftstoff in der Union und bewertet mögliche Verbesserungen oder zusätzliche Maßnahmen zu dem in Absatz 1 genannten, bestehenden Flexibilitätsmechanismus für SAF, wie etwa die Einrichtung oder Anerkennung eines Systems der Handelbarkeit von SAF, um die Kraftstoffversorgung in der Union ohne physischen Anschluss an einen Versorgungsstandort zu ermöglichen, mit dem Ziel, die Bereitstellung und den Markthochlauf von SAF für die Luftfahrt während des Flexibilitätszeitraums weiter zu erleichtern.

Ein solches mögliches System, das Elemente eines „Book-and-claim“-Systems einbezieht, könnte Luftfahrzeugbetreiber oder Kraftstoffanbieter oder beide in die Lage versetzen, SAF im Rahmen vertraglicher Vereinbarungen mit Flugkraftstoffanbietern zu erwerben und die Verwendung von SAF auf Flughäfen der Union zu verlangen.

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die wichtigsten Ergebnisse der gemäß diesem Absatz durchgeführten Evaluierung dargelegt werden und dem gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt ist.

## Artikel 16

### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird vom Ausschuss „ReFuelEU Aviation“ (im Folgenden „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 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

## Artikel 17

### Berichte und Überprüfung

(1) Bis zum 1. Januar 2027 und danach alle vier Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung vor.

(2) Der Bericht enthält eine detaillierte Bewertung der Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und der Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Funktionsweise des Luftfahrtbinnenmarkts der Union, auch auf die Wettbewerbsfähigkeit und Konnektivität, insbesondere für Inseln und entlegene Gebiete, und auf die Kosteneffizienz der Senkung von Lebenszyklusemissionen. In dem Bericht wird auch der Bedarf an Investitionen, Beschäftigung und Ausbildung sowie Forschung und Innovation im Bereich von SAF bewertet. Darüber hinaus enthält der Bericht Angaben über technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für SAF relevant sind, auch im Hinblick auf die Senkung der Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen oder Technologien zur CO<sub>2</sub>-Gewinnung aus der Luft (direct air capture — DAC).

(3) In dem Bericht wird bewertet, ob der Anwendungsbereich dieser Verordnung, die Definition von SAF, die zulässigen Kraftstoffe und die Mindestanteile in Artikel 4 und Anhang I sowie die Höhe der Bußgelder möglicherweise überarbeitet werden müssen. In dem Bericht wird die mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf andere Energiequellen und andere Arten synthetischer Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 — unter gebührender Berücksichtigung des Grundsatzes der Technologieneutralität — bewertet. Ferner werden in dem Bericht Initiativen, Verbesserungen und zusätzliche Maßnahmen zur weiteren Erleichterung und Förderung einer verstärkten Bereitstellung und eines verstärkten Markthochlaufs von Non-Drop-in-Flugkraftstoffen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen, Infrastrukturen und Technologien bewertet, die jeweils mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Luftverkehrs bei gleichzeitiger Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen in Einklang stehen.

(4) In dem Bericht wird die mögliche Einbeziehung von Mechanismen zur Unterstützung der Herstellung und der Vertankung von SAF — einschließlich der Erhebung und Verwendung von Mitteln — und zur Begrenzung der nachteiligen Auswirkungen dieser Verordnung auf Konnektivität und Wettbewerbsfähigkeit geprüft. In dem Bericht wird geprüft, ob diese Mechanismen finanzielle und andere Mechanismen zur Überbrückung der Preisunterschiede zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen umfassen sollten.

(5) In dem Bericht werden die Auswirkungen der nach Artikel 5 gewährten Ausnahmen auf das Funktionieren des Luftfahrtmarkts der Union bewertet.

Der Bericht enthält so weit wie möglich Informationen über die politischen Entwicklungen in relevanten Drittländern, auch im Rahmen ihrer multilateralen und bilateralen Abkommen mit der Union oder mit der Union und ihren Mitgliedstaaten, sowie über die Entwicklung eines potenziellen politischen Rahmens für die Bereitstellung und die Vertankung von SAF auf ICAO-Ebene.

In dem Bericht zu bewerten sind die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen und Flughafendrehkreuze der Union gegenüber ihren Wettbewerbern in einschlägigen Drittländern sowie mögliche Änderungen der Streckenführung („re-routing“), insbesondere infolge einer Verlagerung des Verkehrs zu Flughafendrehkreuzen in Drittländern, die zur Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. In Ermangelung einer mit den Anforderungen in dieser Verordnung vergleichbaren verpflichtenden Regelung auf internationaler Ebene über die Verwendung von SAF bei internationalen Flügen oder auf internationaler Ebene entwickelter Mechanismen, die die Vermeidung der Gefahr der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Wettbewerbsverzerrung für die internationale Luftfahrt ermöglichen, muss die Kommission bis zum 31. Dezember 2026 insbesondere gegebenenfalls gezielte Mechanismen zur Vermeidung dieser Auswirkungen, einschließlich gegebenenfalls der Ausweitung des mit der Verordnung (EU) 2023/956 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(19)</sup> eingerichteten CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems auf den internationalen Flugverkehr, sowie andere Arten von Maßnahmen zur Berücksichtigung des außerhalb des Gebiets der Union gelegenen Endziels von Flügen in Erwägung ziehen.

(6) Der Bericht enthält ausführliche Informationen über die Durchsetzung dieser Verordnung. In dem Bericht werden Überlegungen dazu angestellt, ob diese Verordnung geändert werden sollte, und gegebenenfalls welche Änderungen in Betracht gezogen werden sollten, im Einklang mit einem potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf von SAF auf ICAO-Ebene.

Als Teil des ersten Berichts oder zuvor als eigenständiger Bericht, der dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegt wird, bewertet die Kommission mögliche Maßnahmen zur Optimierung des Kraftstoffgehalts von Flugkraftstoffen.

(7) Die Kommission kann die Mitgliedstaaten bei der Erstellung dieses Berichts mindestens sechs Monate vor der Annahme des Berichts konsultieren.

## Artikel 18

### Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2024.

Die Artikel 4, 5, 6, 8 und 10 gelten dagegen ab dem 1. Januar 2025.

<sup>(19)</sup> Verordnung (EU) 2023/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Schaffung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 52).

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

Geschehen zu Straßburg am 18. Oktober 2023.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Die Präsidentin*  
R. METSOLA

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
J. M. ALBARES BUENO

---

## ANHANG I

**Anteile von SAF nach Artikel 4**

- a) Ab dem 1. Januar 2025 jedes Jahr ein Mindestanteil von 2 % an SAF.
  - b) Ab dem 1. Januar 2030 jedes Jahr ein Mindestanteil von 6 % an SAF, davon
    - i) für den Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2031 ein durchschnittlicher Anteil synthetischer Flugkraftstoffe in dem betreffenden Zeitraum von 1,2 %, davon jedes Jahr ein Mindestanteil von 0,7 % an synthetischen Flugkraftstoffen;
    - ii) für den Zeitraum vom 1. Januar 2032 bis zum 31. Dezember 2034 ein durchschnittlicher Anteil synthetischer Flugkraftstoffe in dem betreffenden Zeitraum von 2,0 %, davon für den Zeitraum vom 1. Januar 2032 bis zum 31. Dezember 2033 jedes Jahr ein Mindestanteil von 1,2 % an synthetischen Flugkraftstoffen und den Zeitraum vom 1. Januar 2034 bis zum 31. Dezember 2034 jedes Jahr ein Mindestanteil von 2,0 % an synthetischen Flugkraftstoffen.
  - c) Ab dem 1. Januar 2035 jedes Jahr ein Mindestanteil von 20 % an SAF, davon mindestens 5 % synthetische Flugkraftstoffe.
  - d) Ab dem 1. Januar 2040 jedes Jahr ein Mindestanteil von 34 % an SAF, davon mindestens 10 % synthetische Flugkraftstoffe.
  - e) Ab dem 1. Januar 2045 jedes Jahr ein Mindestanteil von 42 % an SAF, davon mindestens 15 % synthetische Flugkraftstoffe.
  - f) Ab dem 1. Januar 2050 jedes Jahr ein Mindestanteil von 70 % an SAF, davon mindestens 35 % synthetische Flugkraftstoffe.
-

## ANHANG II

**Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber**

Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber über die Vertankung von Flugkraftstoffen

| 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) | Jährliche vertankte Gesamtmenge gemäß den Sicherheitsvorschriften für die Kraftstoffplanung (in Tonnen) |
|---------------------|------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     |                                    |                                         |                                                |                                          |                                                |                                                                                                         |

Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber über den Kauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF)

| Gesamtzahl der durchgeführten Flüge | Gesamtzahl der Flugstunden | Kraftstoffanbieter | Gekaufte Menge (Tonnen) | Umwandlungsprozess | Merkmale | Ursprung der Einsatzstoffe | Lebenszyklusemissionen |
|-------------------------------------|----------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|----------|----------------------------|------------------------|
|                                     |                            |                    |                         |                    |          |                            |                        |